

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2017/1861,

annettu 29 päivänä heinäkuuta 2016,

valtioneustusta SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – korvaukset yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista Sardinian lentoasemille

(tiedoksiannettu numerolla C(2016) 4862)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Italia ilmoitti 30 päivänä marraskuuta 2011 Sardinian lentoaseman pitäjille julkisen palvelun velvoitteen vuoksi myönnettävästä korvausjärjestelmästä, jolla pyrittiin vahvistamaan ja kehittämään lentoliikennettä. Ilmoitus tehtiin komission sähköisellä ilmoitusjärjestelmällä.
- (2) Komissio pyysi Italian viranomaisia toimittamaan lisätietoja ilmoituksesta 30 päivänä tammikuuta 2012, 24 päivänä huhtikuuta 2012 ja 12 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Italian viranomaiset vastasivat näihin pyyntöihin 24 päivänä helmikuuta 2012, 30 päivänä toukokuuta 2012 ja 9 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.
- (3) Koska saatujen tietojen perusteella Italia on mahdollisesti pannut toimenpiteen täytäntöön ennen kuin komissio on tehnyt päätöksen sen hyväksymisestä, komissio on päättänyt tutkia tätä toimenpidettä sääntöjenvastaista valtioneustoa koskevan, neuvoston asetukseen (EU) 2015/1589 ⁽²⁾ sisältyvän III luvun mukaisesti.
- (4) Italia pyysi 30 päivänä marraskuuta 2012, että komissio ilmoittaa päätöksen aikataulusta ja selvittää menettelyä eräiltä osin. Komissio vastasi 7 päivänä joulukuuta 2012 Italian viranomaisille toimitetulla kirjeellä.
- (5) Komissio ilmoitti 23 päivänä tammikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä Italialle päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely (menettelyn aloittamista koskeva päätös) ilmoitetun järjestelmän vuoksi.

⁽¹⁾ EUVL C 152, 30.5.2013, s. 30.

⁽²⁾ Neuvoston asetusta (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (6) Italia esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen 21 päivänä maaliskuuta 2013 (liitteet vastaanotettiin 22 päivänä maaliskuuta 2013).
- (7) Aloittamispäätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 30 päivänä toukokuuta 2013. Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa väitetyistä tukitoimenpiteistä.
- (8) Komissio sai 10 päivänä huhtikuuta 2013 asiasta huomautuksia asianomaiselta osapuolelta Ryanair Ltd:ltä. Komissio toimitti nämä huomautukset Italialle 3 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä. Italia ei ole esittänyt huomautuksia Ryanairin esittämiin kommentteihin.
- (9) Komissio sai myöhemmin huomautuksia seuraavilta asianomaisilta:
- Ryanairilta ja sen puolesta toimivalta konsulttiyritykseltä 28 päivänä kesäkuuta 2013
 - GEASAR S.p.A:lta, Olbian lentoaseman pitäjältä, 1 päivänä heinäkuuta 2013
 - SOGEAAL S.p.A:lta, Algheron lentoaseman pitäjältä, 29 päivänä heinäkuuta 2013
 - SOGAER S.p.A:lta, Cagliariin lentoaseman pitäjältä, 30 päivänä heinäkuuta 2013 ja 2 päivänä elokuuta 2013
 - easyJetiltä 30 päivänä heinäkuuta 2013.
- (10) Komissio toimitti 31 päivänä heinäkuuta 2013 ei-luottamukselliset versiot GEASARin ja SOGEAALin huomautuksista Italialle, jolle annettiin näin mahdollisuus vastata niihin. Komissio toimitti SOGAERin ja Ryanairin huomautukset Italialle 2 päivänä elokuuta ja easyJetin 7 päivänä elokuuta.
- (11) Italia ilmoitti 27 päivänä syyskuuta 2013 komissiolle, ettei sillä ollut huomautettavaa kolmen lentoaseman pitäjän kommentteista. Italia toimitti 20 ja 21 päivänä marraskuuta 2013 huomautuksensa Ryanairin kommentteista. Italiassa ei ollut huomautettavaa easyJetin kommentteista.
- (12) Ryanair esitti 20 päivänä joulukuuta 2013 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Italialle 9 päivänä tammikuuta 2014. Italia ei esittänyt niistä huomautuksia.
- (13) Ryanair esitti 17 päivänä tammikuuta 2014 ja 31 päivänä tammikuuta 2014 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Italialle 12 päivänä tammikuuta 2015. Italia ei esittänyt niistä huomautuksia.
- (14) Komissio ilmoitti 25 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä Italialle vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen ⁽³⁾ hyväksymisestä 20 päivänä helmikuuta 2014 ja siitä, että näitä suuntaviivoja olisi sovellettava tähän asiaan siitä alkaen, kun ne julkaistaan virallisessa lehdessä. Komissio antoi Italialle mahdollisuuden esittää huomautuksia suuntaviivoista ja niiden soveltamisesta 20 työpäivän kuluessa niiden julkaisemisesta virallisessa lehdessä.
- (15) Komissio ilmoitti 24 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä asianomaisille osapuolille vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen hyväksymisestä ja siitä, että näitä suuntaviivoja olisi sovellettava tähän asiaan siitä alkaen, kun ne julkaistaan virallisessa lehdessä. Komissio antoi asianomaisille osapuolille mahdollisuuden esittää huomautuksia suuntaviivoista ja niiden soveltamisesta 20 työpäivän kuluessa niiden julkaisemisesta virallisessa lehdessä.
- (16) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat julkaistiin virallisessa lehdessä 4 päivänä huhtikuuta 2014. Niillä korvattiin vuoden 1994 ilmailusuuntaviivat ⁽⁴⁾ sekä vuoden 2005 ilmailusuuntaviivat ⁽⁵⁾.
- (17) *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistiin 15 päivänä huhtikuuta 2014 ilmoitus, jossa jäsenvaltioita ja asianomaisia kehoitettiin esittämään huomautuksensa vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltamisesta tähän asiaan kuukauden kuluessa tiedonannon julkaisemisesta ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3).

⁽⁴⁾ Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltaminen valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽⁵⁾ Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽⁶⁾ EUVL C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (18) SOGAER esitti 13 päivänä kesäkuuta 2014 huomautuksia asiasta uusien suuntaviivojen hyväksymisen vuoksi. GEASAR ja SOGEAAL esittivät huomautuksensa 16 päivänä kesäkuuta 2014 ja easyJet 4 päivänä heinäkuuta 2014. Komissio toimitti SOGAERin, GEASARin, SOGEAALin ja easyJetin huomautukset 9 päivänä heinäkuuta 2014 Italialle. Italia ei ole esittänyt mitään kommentteja näistä huomautuksista.
- (19) Ryanair esitti 12 ja 26 päivänä syyskuuta 2014 lisähuomautuksia asiasta. Komissio toimitti nämä huomautukset Italialle 28 päivänä lokakuuta 2014. Italia ei ole esittänyt mitään kommentteja näistä huomautuksista.
- (20) Ryanair ja sen puolesta toimiva konsulttiyritys esittivät 26 päivänä tammikuuta 2015 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Italialle 4 päivänä helmikuuta 2015. Italia ei ole esittänyt mitään kommentteja näistä huomautuksista.
- (21) Ryanair ja sen puolesta toimiva konsulttiyritys esittivät 27 päivänä helmikuuta 2015 ja 2 päivänä maaliskuuta 2015 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Italialle 24 päivänä maaliskuuta 2015. Italia ei ole esittänyt mitään kommentteja näistä huomautuksista.
- (22) Komissio pyysi 18 päivänä maaliskuuta 2015 Italiaa toimittamaan lisätietoja asiasta. Italia vastasi 11, 18 ja 19 päivänä toukokuuta 2015.
- (23) EasyJet esitti 31 päivänä maaliskuuta 2015 lisähuomautuksia, jotka täydensivät sen 30 päivänä heinäkuuta 2013 toimittamia alkuperäisiä huomautuksia. EasyJet ja sen puolesta toimiva konsulttiyritys esittivät 1 ja 14 päivänä toukokuuta 2015 lisähuomautuksia asiasta. EasyJet esitti 1 päivänä kesäkuuta 2015 edelleen lisähuomautuksia asiasta. Kaikki huomautukset toimitettiin Italialle 6 päivänä heinäkuuta 2015. Italia toimitti 17 päivänä syyskuuta 2015 kommenttinsa easyJetin ja sen puolesta toimivan konsulttiyrityksen huomautuksiin.
- (24) Komissio pyysi 29 päivänä kesäkuuta 2015 lisätietoja Italialta. Italia vastasi osittain 14 päivänä heinäkuuta 2015 ja toimitti liitteen vastaukseen 10 päivänä syyskuuta 2015.
- (25) Komissio pyysi 17 päivänä heinäkuuta 2015 lisätietoja Italialta. Italia vastasi 11 päivänä syyskuuta 2015.
- (26) Komissio pyysi 8 ja 14 päivänä lokakuuta 2015 lisätietoja Italialta. Italia vastasi 5 päivänä marraskuuta 2015.
- (27) Italia esitti 24 päivänä marraskuuta 2015 lisähuomautuksia asiasta.
- (28) Komissio pyysi 24 päivänä marraskuuta 2015 lisäselvityksiä Italialta. Italia vastasi 27 päivänä marraskuuta 2015.
- (29) Ryanair ja sen puolesta toimiva konsulttiyritys esittivät 4 päivänä joulukuuta 2015 asiasta lisätietoja, jotka toimitettiin Italialle 8 päivänä joulukuuta 2015. Italia vastasi 16 päivänä joulukuuta 2015 ja ilmoitti, ettei sillä ollut huomautuksia kyseisistä asiakirjoista.
- (30) Italia esitti 11, 16 ja 17 päivänä joulukuuta 2015 lisähuomautuksia asiasta.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

2.1 TOIMENPITEEN NIMI JA TAVOITTEET

- (31) Ilmoitetulla toimenpiteellä tarjotaan Sardiniasa sijaitsevien lentoasemien pitäjille korvauksia julkisen palvelun velvoitteista lentoliikenteen lisäämiseksi ja kehittämiseksi. Italia väittää, että tällaiset julkisen palvelun velvoitteet liittyvät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvään palveluun. Järjestelmä on perustettu 13 päivänä huhtikuuta 2010 annetun Sardinian alueen lain N:o 10 ⁽⁷⁾, jäljempänä 'laki 10/2010', 3 §:n mukaisesti.
- (32) Tässä pykälässä täsmennetään, että järjestelmän tavoitteena on Sardiniaan suuntautuvan ja sieltä lähtevän lentoliikenteen lisääminen laajentamalla lentotoimintaa niin, että lentovuoroja talvikaudella ja uusien kohteiden määrää lisätään. Sardinian lentoasemat kanavoivat tätä tarkoitusta varten julkisen rahoituksen lentoyhtiöille korvauksena julkisista palveluista.

⁽⁷⁾ Legge Regionale 13 aprile 2010, n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo – Articolo 3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

- (33) Järjestelmän laajempi tavoite on lujittaa alueellista taloutta lisäämällä matkailijoiden määrää erityisesti kesäkauden ulkopuolella.

2.2 TUEN MYÖNTÄVÄ VIRANOMAINEN

- (34) Tuen myöntävä viranomainen on Sardinian alue, jäljempänä 'alue'. Alueella on autonomisen alueen erityisasema Italiassa.

2.3 ASIAA KOSKEVAT OIKEUSSÄÄNNÖT

- (35) Lain 10/2010 3 §:ssä säädetään, että rahoitusta myönnetään julkisen palvelun velvoitteista maksettavana korvauksena Sardiassa sijaitsevien lentoasemien pitäjille vuosina 2010–2013. Laki 10/2010 pannaan täytäntöön aluehallituksen hyväksymillä päätöksillä.
- (36) Toukokuun 17 päivänä 2010 annetussa alueellisessa asetuksessa N:o 122/347 ⁽⁸⁾ todetaan, että laissa 10/2010 määritellyt määrät maksetaan alueen talousarviosta.
- (37) Sardinian aluehallitus on hyväksynyt useita täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään lain 10/2010 mukaisen rahoituksen saantia koskevat ehdot ja järjestelyt seuraavasti:
- Heinäkuun 29 päivänä 2010 annetussa Sardinian päätöksessä N:o 29/36 ⁽⁹⁾ määritetään rahoituskelpoisten liikennepalvelujen perusteet, luonne ja kesto sekä esitetään ohjeet lentoasemien toimintasuunnitelmien (programmi di attività) laatimiseksi ja arvioimiseksi.
 - Joulukuun 6 päivänä 2010 annetussa Sardinian päätöksessä N:o 43/37 ⁽¹⁰⁾ hyväksytään lentoaseman pitäjien toimittamat vuoden 2010 toimintasuunnitelmat ja kullekin vuonna 2010 myönnettävät määrät.
 - Joulukuun 23 päivänä 2011 annetussa päätöksessä N:o 52/117 ⁽¹¹⁾ vahvistetaan vuosittaiset määrät, jotka alue myöntää lentoaseman pitäjille ajanjaksolle 2011–2013 näiden vuonna 2011 esittämien toimintasuunnitelmien perusteella.
- (38) Tammikuun 19 päivänä 2011 annetun alueen lain N:o 1 ⁽¹²⁾ perusteella Sardinian alueen lentoasemille lain 10/2010 nojalla myöntämiä määrärahoja vähennettiin 21 100 000 euroon vuonna 2011 ja 21 500 000 euroon vuosina 2012 ja 2013.
- (39) Kesäkuun 30 päivänä 2011 annetussa alueen laissa N:o 12 ⁽¹³⁾ otetaan käyttöön ennakkomaksujärjestelmä, joka toteutetaan perustamalla Sardinian autonomiselle alueelle väliaikainen rahasto, jäljempänä 'SFIRS' ⁽¹⁴⁾. SFIRS on Sardinian autonomisen alueen sisäinen rahoitusyhtiö, jolle Sardinia on antanut alueen rahoituksenvälittäjänä ja operatiivisena toimijana tehtäväksi perustaa hallinnollisen rahaston, jonka tarkoitus on myöntää ennakkomaksuja korkoa tuottavana osakkaiden tarjoamana rahoituksena, ja hallinnoida kyseistä rahastoa ⁽¹⁵⁾. SFIRS on suoraan alueen valvonnassa ja hallinnassa. Sen tehtävänä on hallinnoida alueen laatimia alueen taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen liittyviä suunnitelmia, toimintalinjoja ja ohjelmia. Alue nimittää sen hallituksen. Elokuun 9 päivänä 2011 annetussa toimeksiantoa koskevassa säädöksessä N:o 15 ⁽¹⁶⁾ SFIRS:n tehtäväksi annetaan lentoasemien aluerahaston, jäljempänä 'aluerahasto', perustaminen ja hallinnointi ⁽¹⁷⁾. Aluerahaston tarkoitus on myöntää alueen tuen ennakkomaksuja. Elokuun 9 päivänä 2011 tehdyssä päätöksessä N:o 500 ⁽¹⁸⁾ hyväksytään yksityiskohtaiset säännöt aluerahaston täytäntöönpanemiseksi. Tammikuun 30 päivänä 2012 tehdyssä päätöksessä N:o 22 ⁽¹⁹⁾ täydennetään elokuun 9 päivänä 2011 tehdyn päätöksen N:o 500 säännöksiä.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n. 122, 17.5.2010.

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale n. 29/36, 29.7.2010 – Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 del 6.12.2010 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione n. 52/117 del 23.12.2011 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011–2013.

⁽¹²⁾ Legge Regionale 19 gennaio 2011, n. 1 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

⁽¹³⁾ Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12, art. 4, commi 32 e 33.

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – syyskuun 1 päivänä 1993 annetun asetuksen n. 385/106 ja 107 §:n mukainen rahoituksenvälittäjä.

⁽¹⁵⁾ "Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso".

⁽¹⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto n. 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale n. 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione n. 22 del 30.1.2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 – art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

- (40) Elokuun 7 päivänä 2012 annetulla alueen lailla N:o 15 ⁽²⁰⁾ muutetaan 30 päivänä kesäkuuta 2011 annettua alueen lakia. Lokakuun 2 päivänä 2012 tehdyllä päätöksellä N:o 694 ⁽²¹⁾ pannaan täytäntöön 7 päivänä elokuuta 2012 annettu alueen laki sekä täydennetään ja muutetaan aluerahaston täytäntöönpanosääntöjä pidentämällä 30 päivänä kesäkuuta 2011 annetun lain soveltamista koskemaan vuosia 2012 ja 2013.
- (41) Helmikuun 5 päivänä 2014 tehdyn päätöksen N:o 4/34 ⁽²²⁾ nojalla alueellisten määrärahojen jakoa muutetaan vuonna 2013 siten, että otetaan huomioon alueellisten tukien vähennys – josta päätettiin lain 10/2010 mukaisen toiminnan rahoitukseen kohdennettavien alueen määrärahojen vahvistamisen yhteydessä – sekä kolmelle lentoaseman pitäjälle aiheutuneet todelliset kustannukset.

2.4 JÄRJESTELMÄ

- (42) Ilmoitetulla järjestelmällä aiotaan kehittää lentoliikennettä ja tehdä Sardiniaan suuntautuvasta ja sieltä lähtevästä lentoliikenteestä vähemmän kausiluonteista, millä edistetään yleistä tavoitetta houkutella matkailijoita ja vahvistaa alueellista taloutta. Laissa 10/2010 säädetään siten rahoituksesta, joka käytetään Sardiassa sijaitsevien lentoasemien pitäjille julkisen palvelun velvoitteista vuosina 2010–2013 maksettaviin korvauksiin.
- (43) Täytäntöönpanopäätöksissä täsmennetään, että lain 10/2010 tavoite (kausiluonteisuuden vähentäminen) tarkoittaa liikennöintikauden pidentämistä. Tämä edellyttää, että vuoroja lisätään ns. keskivilkkaana kautena (eli kesäkauden tuntumassa huhtikuussa, toukokuussa, syyskuussa ja lokakuussa) tai talvikautena ja että myös avataan uusia reittejä paikoista, joista ei ole vielä yhteyttä Sardiniaan. Järjestelmän perusajatuksena on edistää alueellista lentoliikennepoliittikkaa, jolla vahvistetaan asianomaisten yhteisöjen taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta puuttamalla Sardinian saaren saavutettavuusongelmaan.
- (44) Edellä 2.3 jaksossa mainituissa päätöksissä vahvistettiin seuraavat kolme toimea:
- Lentoyhtiöt lisäävät lentoliikennettä (toimi 1).* Lentoyhtiöiden ja lentoaseman pitäjien on määriteltävä yksityiskohdallisissa toimintasuunnitelmissa strategiat, joiden avulla on tarkoitus lisätä lentoliikennettä ja vähentää matkailuliikenteen kausiluonteisuutta määrittelemällä strategisesti kiinnostavia reittejä, vuorovälit, kapasiteetti ja myöhemmät liikenteen tavoitteet. Jos tavoitteet saavutetaan, saadaan taloudellisia korvauksia; jos tavoitteita ei saavuteta, on maksettava sakkoja.
 - Lentoyhtiöt edistävät Sardiniaa matkailukohteena (toimi 2).* Lentoyhtiöiden ja lentoasemien pitäjien pitäisi määrittellä edellä mainituissa toimintasuunnitelmissa myös erityiset markkinointi- ja mainontatoimet, joilla pyritään lisäämään matkustajien määrää ja mainostamaan lentoaseman vaikutusalueita.
 - Lentoaseman pitäjien alueen puolesta kolmansille palveluntarjoajille (muille kuin lentoyhtiöille) tehtäväksi antamat muut edistämistoimet ⁽²³⁾ (toimi 3).*
- (45) Kun alue on hyväksynyt toimintasuunnitelmat ja arvioinut niissä ehdotetut toimenpiteet lentoasemaan ja koko Sardinian taloudelliseen toimintaan kohdistuvan taloudellisen vaikutuksen perusteella, se jakaa käytettävissä olevan rahoituksen kullekin vuodelle ja kullekin lentoasemalle.
- (46) Korvaukset lentoaseman pitäjille lasketaan niiden kustannusten perusteella, joita lentoyhtiöille arvioidaan aiheutuvan kansallisten tai kansainvälisten strategisten yhteyksien liikennöimisestä ja vuosittaisten matkustajatavoitteiden saavuttamisesta. Kun matkustajatavoitteet on määritetty, lentoaseman pitäjät valitsevat lentoyhtiöt, joita pyydetään tarjoamaan kyseiset palvelut. Valitut yhtiöt saavat korvauksen, jolla katetaan niiden toimintakustannusten ja todellisten tai oletettujen matkalipputulojen välinen ero.
- (47) Italian ilmoitusasiakirjassa mainitaan, että alueen olisi hyväksyttävä lentoaseman pitäjien järjestämä tarjousmenettely kiinnostuneiden lentoyhtiöiden valitsemiseksi. Komissiolle ei ole ilmoitettu minkäänlaisesta

⁽²⁰⁾ Legge Regionale 7 agosto 2012, n. 15, art. 2.

⁽²¹⁾ Determinazione Prot. n. 7641 Rep. n. 694 del 2 ottobre 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 – Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, n. 15, art. 2 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.

⁽²²⁾ Deliberazione n. 4/34 del 5.2.2014 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.

⁽²³⁾ Esimerkiksi mainostaminen tai matkatoimistot.

lentoaseman pitäjien järjestämästä tarjousmenettelystä. Italian mukaan lentoyhtiöt on valittu kiinnostavimpien kaupallisten tarjousten perusteella, jotka on toimitettu lentoaseman pitäjille niiden verkkosivuilla julkaistujen ilmoitusten perusteella. Lentoasemien tapauksessa tukijärjestelmä on suunniteltu koordinoimaan ja kehittämään alueellisten lentoasemien järjestelmää siten, että nämä lentoasemat täydentävät toisiaan ⁽²⁴⁾.

2.5 LENTOYHTIÖIDEN TOTEUTTAMAT MARKKINOINTITOIMENPITEET

- (48) Laissa 10/2010 säädetään, että lentoaseman pitäjien on tehtävä toimen 2 puitteissa markkinointisopimuksia lentoyhtiöiden kanssa, jotta Sardiniaa edistetään matkailukohteena. Toimintasuunnitelmissa on siksi määriteltävä erityiset markkinointi- ja mainontastrategiat, joiden tarkoituksena on lisätä matkustajien määrää ja mainostaa lentoaseman vaikutusalueita.
- (49) Lentoaseman pitäjät ovat tehneet kahdenlaisia sopimuksia lentoyhtiöstä riippuen: joko yhden sopimuksen, johon sisältyvät lentoasemapalvelut ja markkinointipalvelut, tai kaksi erillistä sopimusta, kuten Ryanairin tapauksessa, jolloin Ryanairin kanssa on tehty lentoasemapalvelusopimus ja sen kokonaan omistaman markkinointiyhtiön AMS:n kanssa (Airport Marketing Services) markkinointipalvelusopimus. Sopimuksissa yhdistetään ja linkitetään liikenteen kasvua ja markkinointia koskevat toimet, ja ne perustuvat liikenteen lisäämistöimien tuloksellisuutta koskevaan palkkiojärjestelmään. Liikenteenharjoittajan on sopimusten perusteella liikennöitävä määritellyn lento-ohjelman mukaisesti ja samalla laadittava markkinointi- ja mainontasuunnitelma.
- (50) Markkinointi perustuu lentoyhtiöiden verkkosivuilla olevaan määräraikasta laadittuun sivuun, johon sisältyy joskus matkaopas. Markkinoinnilla pyritään edistämään matkailu- ja liike-elämän kohteita alueella ja maksimoimaan ulkomailta saapuvien matkailijoiden osuus.

2.6 ASIANOMAISET LENTOASEMAT

- (51) Sardiassa oli vuonna 2010 viisi lentoasemaa:
- Alghero, jonka lentoaseman pitäjä on SO.GE.A.AL SpA, jäljempänä 'SOGEAAL'
 - Cagliari-Elmas, jonka lentoaseman pitäjä on So.G.Aer. SpA, jäljempänä 'SOGAER'
 - Olbia, jonka lentoaseman pitäjä on GEASAR SpA, jäljempänä 'GEASAR'
 - Tortoli, jonka lentoaseman pitäjä on GE.AR.TO. SpA, jäljempänä 'GEARTO'
 - Oristano, jonka lentoaseman pitäjä on SO.GE.A.OR. SpA, jäljempänä 'SOGEAOR'.
- (52) Kaikki nämä yritykset ovat osakeyhtiöitä. SOGEAAL ja SOGAER ovat julkisia osakeyhtiöitä. GEASARissa määräysvaltaa käyttää lentoyhtiö Meridiana.
- (53) Italia vahvisti, että vaikka laissa 10/2010 viitataan Sardinian kaikkiin lentoasemiin, saaren kaksi pienempää lentoasemaa, Oristano ja Tortoli-Arbatax (joita käyttää vähemmän kuin 200 000 matkustajaa vuodessa ⁽²⁵⁾), eivät saaneet mitään lain 10/2010 mukaista rahoitusta.
- (54) Alghero sijaitsee Luoteis-Sardiassa, Olbia koillisessa ja Cagliari etelässä. Näiden lentoasemien väliset etäisyydet ja matka-ajat ovat seuraavat ⁽²⁶⁾:

Cagliari–Alghero 247 km – 2 tuntia 40 minuuttia

Cagliari–Olbia 273 km – 2 tuntia 51 minuuttia

Olbia–Alghero 136 km – 1 tunti 53 minuuttia.

⁽²⁴⁾ Deliberazione n. 29/36, 29.7.2010, s. 1.

⁽²⁵⁾ Vuonna 2011 lakkautettua Oristanon lentoasemaa käytti suunnilleen 7 000 matkustajaa vuonna 2010 ja 1 300 vuonna 2011. Tortoli-Arbataxin lentoasemaa käytti suunnilleen 13 500 matkustajaa vuonna 2010 ja 2 800 vuonna 2011.

⁽²⁶⁾ Lähde: Google Maps.

2.6.1 CAGLIARIN LENTOASEMA

- (55) Lentoaseman pitäjä SOGAER on julkisessa omistuksessa, koska Cagliariin kauppakamarilla (C.C.I.A. Cagliari) on osake-enemmistö, kuten taulukosta 1 käy ilmi. Alue ei käytä määräysvaltaa Cagliariin kauppakamarissa ⁽²⁷⁾, joka saa jäsenyritysten vuosimaksuihin perustuvaa itsenäistä rahoitusta. Kauppakamari on riippumaton julkinen yksikkö, joka vastaa erilaisten palvelujen tarjoamisesta jäsenyrityksille ⁽²⁸⁾.

Taulukko 1

SOGAERin osakkeenomistajarakenne ⁽¹⁾

	(%)
C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

⁽¹⁾ Lentoaseman pääomistajan on tarkoitus myydä piakkoin 40 prosenttia osakkeistaan (lähde: vuoden 2013 vuosikertomus).

- (56) Vuonna 2014 lentoasemaa käytti 3 639 627 matkustajaa ⁽²⁹⁾. Se sijaitsee saaren eteläosassa ja on liikennemäärältään tärkein lentoasema. SOGAERilla on ollut vuodesta 2007 lähtien toimilupa koko lentoaseman hallinnoimiseksi. Lentoasemalle liikennöi kansallisia ja kansainvälisiä lentoja, ja pääasialliset lentoyhtiöt ovat Ryanair, Meridianafly, Alitalia, CAI, Airone, easyJet, Volotea ja AirBerlin. Vuosina 2007–2009 69 prosenttia kentän matkustajaliikenteestä kirjattiin huhtikuun ja lokakuun välillä.
- (57) SOGAERin liikevaihto oli 31 päivänä joulukuuta 2013 26,8 miljoonaa euroa ja positiivinen nettotulos 1,7 miljoonaa euroa. Taseen loppusumma oli 125,5 miljoonaa euroa.

2.6.2 ALGHERON LENTOASEMA

- (58) Sardinian alue omistaa 80,20 prosenttia Algheron lentoaseman pitäjistä, SOGEAALista, ja SFIRS SpA (joka on alueen omistama sisäinen yritys) omistaa siitä 19,80 prosenttia ⁽³⁰⁾. SOGEAALin toiminta alkoi vuonna 1995 osittaisella ja väliaikaisella toimiluvalla, joka muutettiin täysimääräiseksi toimiluvaksi vuonna 2007 ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Lähde: Italian 5 päivänä toukokuuta 2016 komissiolle toimittama ilmoitus.

⁽²⁸⁾ Italian kauppakamarien asemaa säännellään 29 päivänä joulukuuta 1993 annetulla lailla N:o 580.

⁽²⁹⁾ Lähde: Wikipedia (EN).

⁽³⁰⁾ SOGEAALin osakkeenomistajarakenne heijastaa vuoden 2010 aikaisia muutoksia. Lentoasemaa yksityistetään parhaillaan.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Lentoasema sijaitsee saaren luoteisosassa. Italian viranomaisten mukaan sen vaikutusalue kattaa suunnilleen 35 prosenttia saaresta, ja alueella asuu 450 000–600 000 asukasta Sassariin, Oristanon ja Nuoron maakunnissa. Kaupallisen matkustajaliikenteen kannalta Alghero on Sardinian kolmas lentoasema, ja sen matkustajamäärä oli vuonna 2014 yhteensä 1 639 374 henkeä ⁽³²⁾.
- (60) Lentoasemalla toimii kolmenlaisia lentoyhtiöitä: perinteisiä, kuten Alitalia, Meridiana, Iberia ja Lufthansa, halpalentoyhtiöitä, kuten easyJet ja Ryanair, ja tilauslentoyhtiöitä, kuten Tui Fly ja Jet Time. Vuosina 2007–2009 75 prosenttia kentän matkustajaliikenteestä kirjattiin huhtikuun ja lokakuun välillä.
- (61) SOGEAALin liikevaihto oli 31 päivänä joulukuuta 2013 15,9 miljoonaa euroa ja negatiivinen nettotulos 1,5 miljoonaa euroa. Taseen loppusumma oli 42,0 miljoonaa euroa.

2.6.3 OLBIAN LENTOASEMA

- (62) Suurin osa Olbian lentoaseman pitäjän GEASARin osakkeenomistajista on yksityisiä ⁽³³⁾, kuten käy ilmi taulukosta 2.

Taulukko 2

GEASARin osakkeenomistajarakenne

	(%)
Meridiana SpA.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Sardinian alue	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

- (63) GEASAR aloitti toimintansa vuonna 1989 Olbian lentoaseman hallinnointiin oikeuttavalla osittaisella toimiluvalla. Olbia sijaitsee Sardinian koillisosassa. Lentoasemaa käyttävät perinteiset lentoyhtiöt, kuten Alitalia ja Lufthansa, halpalentoyhtiöt, kuten easyJet ja Vueling, sekä tilauslentoyhtiöt, kuten Smartwings ja Mistral Air.
- (64) Lentoasemaa käytti 2 127 718 matkustajaa vuonna 2014 ⁽³⁴⁾. Sitä käytetään pääasiassa matkustajaliikenteeseen kotimaan ja kansainvälisessä kaupallisessa liikenteessä. Lentoasemalla on matkailutarkoitus, koska se hoitaa liikenteen tärkeälle Smaragdirannikon (Costa Smeralda) matkailualueelle. Tästä syystä liikennöinti keskittyy touko- ja lokakuun väliselle ajalle. Vuosina 2007–2009 84 prosenttia kentän matkustajaliikenteestä kirjattiin huhtikuun ja lokakuun välillä.
- (65) GEASARin liikevaihto oli 31 päivänä joulukuuta 2013 27,0 miljoonaa euroa ja positiivinen nettotulos 2,8 miljoonaa euroa. Taseen loppusumma oli 57,3 miljoonaa euroa.

2.7 SARDINIAN ALUEEN KÄYTTÖÖN OTTAMA RAHOITUSMEKANISMI JA -RAKENNE

2.7.1 SARDINIAN ALUEEN TUKISITOUMUSTEN KOKONAISMÄÄRÄ

- (66) Alueelle annettiin alun perin lain 10/2010 3 §:n nojalla lupa myöntää lentoaseman pitäjille 19 700 000 euroa vuodelle 2010 ja 24 500 000 euroa kullekin seuraavalle vuodelle (2011, 2012 ja 2013).

⁽³²⁾ Lähde: lentoaseman viralliset verkkosivut.

⁽³³⁾ Societa per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Lähde: Wikipedia (EN).

- (67) Koko tällä ajanjaksolla – kun otetaan huomioon alueen omat resurssit ja lentoasemien esittämät toimintasuunnitelmat – alue vähensi asteittain määriä, jotka oli alun perin sidottu järjestelmän rahoittamiseksi, kuten taulukossa 3 esitetään.

Taulukko 3

Sardinian lentoasemia varten varatut korvaukset – vuodet 2010–2013

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Yhteensä	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	80 654 887,33

- (68) Helmikuun 5 päivänä 2014 tehdyssä päätöksessä N:o 4/34 muutettiin alueellista rahoitusta vuodelle 2013 ja tarjottiin 17 500 000 euron kokonaismäärä kolmelle lentoaseman pitäjälle, kuten taulukossa 4 esitetään.

Taulukko 4

Sardinian lentoasemille varatut korvaukset – vuosi 2013 (helmikuun 5 päivänä 2014 tehdyn päätöksen N:o 4/34 mukaisesti)

(euroa)

	vuosi 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Yhteensä	17 500 000

- (69) Sardinian alueen kolmelle lentoasemalle myöntämät lopulliset korvaukset useiden muutosten jälkeen esitetään taulukossa 5 ⁽³⁵⁾.

Taulukko 5

Sardinian lentoasemille varatut lopulliset korvaukset – vuodet 2010–2013

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Yhteensä	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Kuten johdanto-osan 53 kappaleessa selvitetään, taloudellista korvausta suunniteltiin alun perin kaikille Sardinian lentoasemille, Oristanon lentoasema mukaan lukien, mutta tämä peruutettiin.

- (70) Toimenpiteen muodostavat alueen myöntämät suorat korvaukset Sardinian lentoasemien pitäjille, jotka siirtävät määrät lentoyhtiöille ja muille asianomaisille toimijoille. Avustukset rahoitetaan suoraan alueen talousarviosta. Lentoasemien pitäjien on pidettävä erillistä kirjaa, jotta saatuja määriä voidaan seurata.

2.7.2 TOIMINTASUUNNITELMAT JA STRATEGISESTI MERKITTÄVÄT REITIT

- (71) Sardinian lentoasemien pitäjien on laadittava toimintasuunnitelmat ja toimitettava ne alueen hyväksyttäväksi. Niihin on sisällytettävä toimenpiteet alueiden välisten suorien (point-to-point) lentoyhteyksien kehittämiseksi Sardinian sekä kansallisten ja eurooppalaisten kohteiden välillä. Nämä toimenpiteet toteutetaan sopimuksilla lentoyhtiöiden kanssa. Suunnitelmassa on tätä varten ilmoitettava, mitkä luetelluista ⁽³⁶⁾ aloitteista lentoaseman pitäjät katsovat toteutuskelpoisiksi, kun otetaan huomioon lain 10/2010 tavoitteet lentoliikenteen lisäämisestä ja sen kausiluonteisuuden vähentämisestä.
- (72) Suunnitelmissa on eriteltävä strategisesti tärkeät (kotimaiset ja kansainväliset) yhteydet ja vuotuiset tavoitteet lentotiheydestä, käyttöasteesta, uusista reiteistä, matkustajamääristä ja markkinointitoimista.
- (73) Toimintasuunnitelmissa on noudatettava seuraavia periaatteita:
- a) Strategisesti tärkeät reitit eivät voi kattaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1008/2008 ⁽³⁷⁾ perustuvan julkisen palvelun veloitteen järjestelmän ⁽³⁸⁾ nojalla liikennöityjä reittejä.
 - b) Kullekin näistä tuetuista reiteistä myönnettyjen taloudellisten korvausten tulisi vähentyä ajan myötä.
 - c) Lentoyhtiöiden kanssa tehtyyn rahoitussopimukseen olisi sisällyttävä paikallisen alueen edistämissuunnitelma, jonka olisi oltava alueen matkailuviestintästrategian mukainen.
 - d) Jos lentoasemien pyytämä kokonaiskorvaus on suurempi kuin alueellisessa talousarviossa sallittu kokonaismäärä, etusija annetaan kansainvälisille yhteyksille kotimaan reitteihin verrattuna (paitsi jos näissä kohteissa on yli kolme miljoonaa asukasta), tärkeitä keskuksia yhdistäville reiteille, reiteille, joilla on merkittävät liikennöintimahdollisuudet, reiteille, joilla palveluja on tarjottava koko vuoden ajan tietyn kauden sijasta, ja yrityksille, jotka päättävät luoda operatiivisen keskuksen paikalliselle lentoasemalle.
- (74) Strategisesti merkittävien reittien tarjoaminen muodostaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun, joka lentoyhtiöiden olisi tarjottava korvauksia vastaan (mikäli matkustajaliikenteelle asetetut tavoitteet täytetään). Toimintasuunnitelmien tukena olisi oltava asianmukaiset taloudelliset ennusteet, joista käyvät ilmi kyseessä olevien aloitteiden kannattavuus ja toimintaa varten kunakin vuonna tarvittavat taloudelliset resurssit. Resurssien yhteydessä on ilmoitettava myös lentoaseman pitäjän investoimien omien varojen ja liikenteen lisääntymisestä hyötyvien kolmansien osapuolten investointitaso.
- (75) Italian muodollisen menettelyn aikana toimittamat toimintasuunnitelmat täyttävät johdanto-osan 73 kappaleessa asetetut vaatimukset. Niihin sisältyvät alueen edellyttämät pakolliset tiedot, kuten selvitys tuetun liikenteen tarjonnasta, yksityiskohtainen laskelma myönnettävästä korvauksesta ja julkisesta tuesta odotettavissa oleva taloudellinen hyöty.
- (76) Kun toimintasuunnitelmat on hyväksytty, alue päättää niiden perusteella vuosittaisen rahoituksen myöntämisestä kullekin lentoasemalle, ja se arvioi toteutettuja toimia sen perusteella, mikä on niiden taloudellinen vaikutus Sardinian taloudelliseen toimintaan.

⁽³⁶⁾ Ks. johdanto-osan 44 kappale.

⁽³⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

⁽³⁸⁾ Vuodesta 2000 lähtien julkisen palvelun veloitteita on määrittänyt Sardinian lentoasemien ja Italian mantereella sijaitsevien lentoasemien välisille kotimaan reiteille unionin lentoliikennesääntöjen nojalla.

- (77) Suunnitelmat rahoitetaan seuraavalla tavalla:
- Tuensaajalentoaseman pitäjä saa ensimmäisen erän ennakkomaksuna, joka vastaa 20:tä prosenttia suunnitelman mukaisesta kokonaismäärästä.
 - Koko rahoituksesta maksetaan välimaksuna 60 prosenttia, kun neljännesvuosikatsaus vastaanotetaan.
 - Viimeinen erä maksetaan 60 päivän kuluttua asiaankuuluvien asiakirjojen toimittamisesta sen jälkeen, kun alue on varmistanut toteutetun toiminnan, saavutetut tulokset ja aiheutuneet kustannukset.
- (78) Toimintasuunnitelmat on hyväksytty kahdella alueen antamalla päätöksellä:
- Joulukuun 6 päivänä 2010 tehdyssä Sardinian alueen päätöksessä N:o 43/37 hyväksyttiin Cagliariin, Olbian, Algheron ja Oristanon lentoasemien pitäjien toimittamat toimintasuunnitelmat vuodelle 2010 ja kullekin myönnettävät määrät ⁽³⁹⁾.
 - Sardinian alueen 23 päivänä joulukuuta 2011 antamassa päätöksessä N:o 52/117 hyväksyttiin Cagliariin, Olbian ja Algheron lentoaseman pitäjien suunnitelmat vuosille 2011–2013. Lentoasemien vuotuiset matkustajataavoitteet ja korvauksien jakaminen kolmen lentoaseman välillä on määritelty. Päätöksessä täsmennetään, että vuoden 2011 suunnitelmia on pidettävä lopullisina, koska ne koskevat käynnissä olevia toimia, mutta kahden seuraavan vuoden (vuosien 2012 ja 2013) suunnitelmat voivat muuttua.

2.7.3 VALVONTAMENETTELY

- (79) Lain 10/2010 ja sen eri täytäntöönpanosääntöjen perusteella lentoaseman pitäjät vastaavat toimintasuunnitelmien laadinnasta. Niiden on oltava laadinnan aikana yhteydessä lentoyhtiöihin, ja lopulliselle suunnitelmalle on saatava alueen hyväksyntä. Jos alue on eri mieltä tai huomaa, että lakia 10/2010 ei ole noudatettu johdonmukaisesti, se voi vaatia muutoksia toimintasuunnitelmiin.
- (80) Alue edellyttää, että lentoaseman pitäjät valvovat lentoyhtiöiden toimintaa ja soveltavat seuraamuksia, jos ennalta määritettyjä tavoitteita, erityisesti vuorovälien ja matkustajamäärien osalta, ei ole saavutettu. Seuraamusmenettelystä on määrättävä lentoyhtiöiden kanssa tehdyissä sopimuksissa.
- (81) Aluehallituksen päätöksissä lain 10/2010 täytäntöönpanosta kaavoillaan, että alue ottaa käyttöön valvontamekanismin, jotta liiallisten korvausten myöntäminen kyseisen toiminnan ennakoituihin vuotuisiin kustannuksiin vältetään. Alueen on määriteltävä ennakoivia valvontatoimia, tarkistettava, onko liiallisia korvauksia maksettu, ja mahdollisesti perittävä takaisin liialliset korvaukset, erityisesti seuraamalla lentojen ja matkustajien todellisia määriä.
- (82) Alue valvoo lentoaseman pitäjille kyseisten toimien toteuttamisesta aiheutuvia todellisia kustannuksia tarkistamalla asiaankuuluvat asiakirjat ja vuotuisia kustannuksia koskevat ilmoitukset (lentoyhtiöiden laskut lentoaseman pitäjille). Lentoaseman pitäjien on ilmoitettava alueelle näiden toimien rahoittamisesta osapuolilta (lentoyhtiöt toimissa 1 ja 2 ja muut yritykset toimissa 3) saamiensa laskujen perusteella. Se tarkastaa myös, että korvausta saavaan reittiin ei sovelleta asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaista julkisen palvelun velvoitetta.
- (83) Lain 10/2010 mukaista alueen rahoitusta voidaan myöntää ainoastaan edellä mainittujen alueen hyväksymien toimintasuunnitelmien puitteissa. Koska nämä suunnitelmat laadittiin ennen kuin lain 10/2010 mukaista toimintaa harjoitettiin, niiden täytäntöönpanossa voi esiintyä joitain eroja. Siksi alueen käyttöön ottaman mekanismin mukaan alueen olisi mukautettava tuen lopullista määrää toiminnan toteutukseen liittyvän vaihtelun tai lentoasemille aiheutuneiden kustannusten perusteella ⁽⁴⁰⁾. Siten alueen päättämässä lopullisessa määrässä

⁽³⁹⁾ Tortoli-Arbataxin osalta päätöksessä mainitaan, että lentoaseman pitäjä toimitti suunnitelman pelkästään kolmen vuoden ajanjaksolle (ei vuodelle 2010).

⁽⁴⁰⁾ Italia esitti komissiolle 11 päivänä syyskuuta 2015 toimittamassaan ilmoituksessa (johdanto-osan 14 kappale) esimerkin GEASARista, joka vähensi vuonna 2013 markkinointitoimintaansa alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna (alueen rahoittaman toimen 2 piirissä). Alue vähensi tästä syystä tukensa lopullista määrää.

otetaan huomioon toimintasuunnitelmien tosiasiallinen toteuttaminen ja sen toiminnan, johon rahoitusta on haettu, johdonmukaisuus lain 10/2010 tavoitteiden ja alueen matkailumarkkinointisuunnitelman kanssa. Jos poikkeamia paljastuu, alue mukauttaa tuen lopullista määrää ⁽⁴¹⁾.

- (84) Italian esittämät asiakirjat osoittavat, että lentoaseman pitäjät ovat ilmoittaneet alueelle saamastaan julkisesta rahoituksesta (mukaan lukien näyttö, kuten laskut aiheutuneista kustannuksista) ja esittäneet todisteita markkinointi- ja mainontatoimista. Alue on varmistanut tiedot ja maksanut jäljellä olevan erän lentoaseman pitäjille.

2.7.4 ENNAKKOMAKSUT JA ALUERAHASTON TEHTÄVÄ

- (85) Kuten 2.3 jaksossa mainittiin, kesäkuun 30 päivänä 2011 annetun alueellisen lain nojalla perustetaan aluerahasto ⁽⁴²⁾, jota SFIRS hallinnoi ja alue rahoittaa.

- (86) Alueen lain 10/2010 mukaisesti käyttöön ottama rahoitusmekanismi on seuraava

- a) Lentoaseman pitäjät siirtävät kolmen toimenpiteen toteutukseen liittyvän rahoituksen kyseisten lentoasemien lentoyhtiölle (jos kyse on toimesta 1 tai 2) ja muille asiaankuuluville palveluntarjoajille (jos kyse on toimesta 3).
- b) Alue päättää joka vuosi lentoaseman pitäjien ennakkomaksupyynnöiden perusteella, että SFIRSin olisi myönnettävä aluerahaston välityksellä ennakkorahoitusta lentoasemille. Aluerahasto myöntää sen jälkeen lentoaseman pitäjille pyynnöstä rahoitusta korvausta (palkkio ja korko) vastaan ennakkomaksuna määrästä, joka jaetaan lain 10/2010 mukaisesti. Ennakkomaksun olisi oltava enintään 85 prosenttia ⁽⁴³⁾ alueen tukisitoumuksesta lentoaseman pitäjille. Ennakkomaksusta peritään korko (6 kuukauden Euribor + 2 prosenttia vuodelle 2010 ja 6 kuukauden Euribor + 1,5 prosenttia vuosille 2011–2013) ja palkkio (1 prosentti vuonna 2010 ja 0,50 prosenttia vuosina 2011–2013), jotka lentoaseman pitäjät maksavat SFIRSille.
- c) Alue vahvistaa tämän jälkeen lentoaseman pitäjille myönnettävät lopulliset määrät (alueen ”tuki”) saatavilla olevien varojen rajoissa ja ottaa huomioon lentoasemien pitäjien todellisesti maksamat määrät kolmen toimen toteutuksessa. Lentoaseman pitäjät toimittavat tätä varten asianmukaiset selvitykset, joissa i) ilmoitetaan aikaansaadut tulokset ja joihin sisältyvät vaikutustenarvioinnit ja ii) määritellään yksityiskohtaisesti lentoasemalle toteutetuista toimista aiheutuneet kustannukset ja esitetään tarvittavat tositteet (laskut tai vastaavat).
- d) Aluerahasto pidättää alueellisesta tuesta neljän prosentin suuruisen maksun, joka maksetaan takaisin alueelle. Kun lopullisesta tuesta on päätetty, aluerahasto myöntää rahoituksen ⁽⁴⁴⁾ jäljellä olevan osan lentoaseman pitäjälle. Rahaston pitäisi myöntää tämä osa lentoaseman pitäjälle enintään kuuden kuukauden kuluttua toimintasuunnitelman tekemisestä.

2.8 RAHOITUS

2.8.1 ALUEEN RAHOITUS LENTOASEMAN PITÄJILLE

- (87) Vaikka alue sitoutui myöntämään yhteensä 76 654 887 euroa vuosina 2010–2013 (ks. taulukko 5), se siirsi tosiasiallisesti 68 510 256 euroa lentoaseman pitäjille lain 10/2010 mukaisten kolmen toimen rahoittamiseksi ⁽⁴⁵⁾ (ks. taulukko 6, sarake A): 35 516 988 euroa SOGEAALille, 19 250 617 euroa SOGAERille ja 13 742 651 euroa GEASARille.

⁽⁴¹⁾ Italia esittää esimerkkinä Oristanon lentoaseman, jonka toimintasuunnitelmassa kaavaillun tietyn reitin alue hylkäsi, ks. Italian 5 päivänä toukokuuta 2015 esittämä ilmoitus komissiolle, s. 5–6.

⁽⁴²⁾ Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12, art.4, commi 32 e 33.

⁽⁴³⁾ Enimmäisosuus oli 90 prosenttia vuonna 2011 (Cf. Determinazione prot. n. 7641 rep. n. 694 del 2.10.2012).

⁽⁴⁴⁾ Tämä määrä vastaa alueen päättämää tukea, josta vähennetään 4 prosentin maksu ja lentoaseman pitäjälle jo myönnetty ennakkorahoitus.

⁽⁴⁵⁾ Italia toimitti komissiolle taulukot, joissa ilmoitettiin alueen sitoma lopullinen määrä.

- (88) Aluerahastosta lentoaseman pitäjille siirrettyjen ennakkomaksujen kokonaismäärä oli 42 987 645 euroa (taulukko 6, sarake B). Palkkio ja korkokulut lasketaan ennakkomaksusta, ja rahasto vähentää ne kun ennakkomaksu maksetaan lentoaseman pitäjälle. Aluerahaston pidättämä maksu on neljä prosenttia alueen sitomasta tuesta, ja rahasto pidättää sen tuen määrästä, kun se maksaa alueen lentoasemalle myöntämän määrän loppuosan (kun ennakkomaksut on maksettu) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Siksi nettomäärä, jonka lentoaseman pitäjän on määrä saada (taulukko 6, sarake C) voidaan laskea alueen tueksi, josta vähennetään kolme maksua (palkkio, korkokulut ja aluerahaston pidättämät maksut). Määrät, jotka Italia on ilmoittanut lentoaseman pitäjiltä tosiasiallisesti saaduiksi nettomääriksi (taulukko 6, sarake D), eroavat hieman teoreettisista määristä.
- a) SOGEAALin tapauksessa Italia toteaa, että lentoaseman pitäjän tulisi edelleen saada alueelta 167 661 euroa vuoden 2013 tuesta.
- b) Alue päätti vuoden 2013 osalta alueellisesta tuesta SOGAERille (4 946 576 euroa) 19 päivänä kesäkuuta 2014 ja GEASARille (3 795 930 euroa) 10 päivänä kesäkuuta 2014, mutta niitä ei koskaan maksettu ⁽⁴⁷⁾: Italia tunnustaa, että alueen päätös muodostaa laillisen sitoumuksen maksaa kyseiset summat, ja tähän voidaan vedota kansallisessa tuomioistuimessa. Italia kuitenkin päätti odottaa, kunnes meneillään olevat valtiontukime-nettelyt on saatu päätökseen.

⁽⁴⁶⁾ Komissio toteaa, että Italian viranomaiset eivät selvitä, miksi taulukoissa ilmoitetut ennakkomaksut joskus ylittävät alueen vahvistaman tuen määrän. Erot eivät ole kuitenkaan merkityksellisiä tukitoimenpiteiden arvioinnissa, koska komissio ottaa huomioon vain budjettisi-toumuksen (sarake A) ja lentoaseman pitäjien tosiasiallisesti saaman määrän (sarake D), ks. taulukko 14.

⁽⁴⁷⁾ "Disposti ma non erogati".

Taulukko 6

Alueen tosiasiallinen rahoitus lentoaseman pitäjille

SOGEAAL – ALGHERO

(euroa)

Toiminnan viite- kausi	Alueen järjestämä tuki (A)		Ennakkomaksu (B)		Rahoituskulut			Määrä, jonka lento- aseman pitäjän on määrä saada (C)	Määrä, jonka lento- aseman pitäjä on tosi- asiallisesti saanut (D)	Erotus C – D
	Määrä	Varojen sitou- muspäivä	Määrä	Maksupäivä	Pidätetty maksu 4 %	Palkkio	Korkokulut			
2010	8 517 963	7.11.2012	[...] (*)	20.9.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	9 041 162	12.11.2012	[...]	8.2.2012 ja 23.8.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	9 062 413	3.6.2013	[...]	22.10.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	8 895 449	27.10.2014	[...]	17.10.2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Hakasulkeilla merkityt kohdat ovat liikesalaisuuksia.

SOGAER – CAGLIARI

(euroa)

Toiminnan viite- kausi	Alueen järjestämä tuki (A)		Ennakkomaksu (B)		Rahoituskulut			Määrä, jonka lento- aseman pitäjän on määrä saada (C)	Määrä, jonka lento- aseman pitäjä on tosi- asiallisesti saanut (D)	Erotus C – D
	Määrä	Varojen sitou- muspäivä	Määrä	Maksupäivä	Pidätetty maksu 4 %	Palkkio	Korkokulut			
2010	4 657 311	7.11.2012	[...]	10.9.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	4 777 320	7.11.2012	[...]	15.6.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Toiminnan viite- kausi	Alueen järjestämä tuki (A)		Ennakkomaksu (B)		Rahoituskulut			Määrä, jonka lento- aseman pitäjän on määrä saada (C)	Määrä, jonka lento- aseman pitäjä on tosi- asiallisesti saanut (D)	Erotus C – D
	Määrä	Varojen sitou- muspäivä	Määrä	Maksupäivä	Pidätetty maksu 4 %	Palkkio	Korkokulut			
2010	3 972 223	7.11.2012	[...]	19.9.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011	2 945 363	7.11.2012	[...]	1.6.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013	3 795 930	10.6.2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2 RAHOITUSVIRRAT LENTOASEMAN PITÄJILTÄ LENTOYHTIÖILLE JA KOLMANSILLE PALVELUNTARJOAJILLE KOLMEN TOIMEN RAHOITTAMISEKSI

- (90) Algheron, Cagliariin ja Olbian lentoasemien pitäjät ovat rahoittaneet lentoyhtiöitä ja kolmansia palveluntarjoajia toimien 1, 2 ja 3 toteuttamisesta vuosina 2010–2013. Italian mukaan lentoasemien pitäjien alueelta vuosina 2010–2013 toimien 1, 2 ja 3 toteuttamiseksi saamat korvaukset on siirretty lentoyhtiöille ja kolmansille palveluntarjoajille. Toimia 1 ja 2 varten rahoitusta saaneet lentoyhtiöt on valittu kiinnostavimman kaupallisen tarjouksen perusteella ⁽⁴⁸⁾. Markkinointitoimista vastuussa olevat kolmannet palveluntarjoajat, kuten mainos- tai matkailutoimistot, saivat rahoitusta toimea 3 varten.
- (91) Taulukossa 7 esitetään yhteenveto lentoaseman pitäjiltä lentoyhtiöille ja kolmansille palveluntarjoajille suuntautuneista rahoitusvirroista toimien 1, 2 ja 3 rahoittamiseksi.

Taulukko 7

Lentoaseman pitäjiltä lentoyhtiöille ja kolmansille palveluntarjoajille suuntautuneet rahoitusvirrat toimien 1, 2 ja 3 rahoittamiseksi

SOGEAAL – ALGHERO

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2010	[...]	[...]	8 517 963
2011	[...]	[...]	9 041 162
2012	[...]	[...]	9 062 413
2013	[...]	[...]	8 895 449
Yhteensä	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER – CAGLIARI

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410
2013	[...]	[...]	4 946 576
Yhteensä	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Ks. johdanto-osan 47 kappale. Vaikka tarjoukset sisältyivät Sardinian antamaan oikeuskehykseen, mitään tarjousta ei järjestetty lentoyhtiöiden valitsemiseksi.

GEASAR – OLBIA

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Yhteensä	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

(¹) Italia ilmoittaa 11 päivänä syyskuuta 2015 toimittamassaan ilmoituksessa toimen 3 rahoittamiseksi vuonna 2011 [...] euron määrän. Italia mainitsee 16 päivänä joulukuuta 2015 toimittamassaan ilmoituksessa (Deloitte Financial Advisory S.r.l:n selvitys) [...] euron summan [...] euron summan sijasta, eikä perustele tätä eroa.

- (92) Taulukossa esitetään yhteenveto lentoasemien pitäjien lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 rahoittamiseen välittämistä maksuista.

Taulukko 8

Lentoaseman pitäjiltä lentoyhtiöille suuntautuneet rahoitusvirrat toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi

SOGEAAL – ALGHERO

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Easyjet	—	—	[...]	[...]	[...]
Volotea	—	—	—	[...]	[...]
Alitalia	[...]	—	—	—	[...]
Meridiana	[...]	—	[...]	—	[...]
Wizzair	—	—	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	35 221 513

SOGAER – CAGLIARI

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Easyjet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Germanwings	—	—	[...]	—	[...]
Tourparade	—	—	[...]	—	[...]

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Air Berlin	—	—	—	[...]	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	19 018 170

GEASAR – OLBIA

(euroa)

	2010	2011	2012	2013	Yhteensä
Meridiana Fly	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Air Italy	[...]	[...]	—	—	[...]
Air Berlin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Easyjet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Norwegian	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2.com	—	[...]	[...]	[...]	[...]
NIKI	—	—	[...]	—	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Air Baltic	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	12 683 623

2.8.3 PÄÄTELMÄT

- (93) Kuten edellä taulukossa 6 esitettiin, alueen tarjoama rahoitus on siirretty kokonaisuudessaan lentoasemien pitäjille, jotka ovat itse tarjonneet enemmän rahoitusta kuin mitä ne saivat alueelta toimien 1, 2 ja 3 toteuttamiseksi toimintasuunnitelmiansa mukaisesti. (Toimien 1, 2 ja 3 toteuttamiseksi tarjotun rahoituksen [taulukko 9, sarake B] ja lentoasemien pitäjien alueelta näiden toimien toteuttamiseksi tosiasiallisesti saamien määrien [taulukko 9, sarake C] välinen erotus on 12 733 760 euroa).

Taulukko 9

Alueen tarjoaman rahoituksen ja lentoaseman pitäjien tarjoaman, lain 10/2010 mukaisten kolmen toimen toteutuksen rahoituksen välinen vertailu

(euroa)

	Alueen tarjoama tuki (A)	Lentoasemien kolmea toimea varten tarjoaman rahoituksen kokonaismäärä (B)	Erotus A – B	Määrä, jonka lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta (C)	Erotus B – C
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(euroa)

	Alueen tarjoama tuki (A)	Lentoasemien kolmea toimea varten tarjoaman rahoituksen kokonaismäärä (B)	Erotus A – B	Määrä, jonka lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta (C)	Erotus B – C
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
YHTEENSÄ	68 510 256	68 711 048	– 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Lentoyhtiöiden tapauksessa, kuten taulukossa 8 esitetään, Sardinian alueen lentoaseman pitäjien välityksellä lentoyhtiöille tarjoama rahoitus toimiin 1 ja 2 on siirretty seuraaville yrityksille:

- 1) Ryanair
- 2) AMS
- 3) Meridiana Fly
- 4) Air Italy
- 5) Air Berlin
- 6) easy Jet
- 7) Norwegian
- 8) Jet2.com
- 9) NIKI
- 10) Vueling
- 11) Air Baltic
- 12) Volotea
- 13) Tourparade
- 14) Alitalia
- 15) Wizzair
- 16) Germanwings

3. MENETTELYN ALOITTAMISEEN JOHTANEET SYYT JA KOMISSION ALUSTAVA ARVIOINTI

(95) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen mukaan muodollinen tutkintamenettely koskee seuraavia toimenpiteitä:

- a) Alueen taloudelliset korvaukset kolmelle lentoaseman pitäjälle (SOGEAAL, GEASAR ja SOGAER) koko ajanjaksolla 2010–2013 toimien 1, 2 ja 3 rahoittamiseksi.
- b) Kolmen lentoaseman pitäjän lentoyhtiöille tarjoamat taloudelliset korvaukset toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi koko ajanjaksolla 2010–2013 ⁽⁴⁹⁾.

(96) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, että koska komissio tarkasteli parhaillaan asiassa SA.23098 ⁽⁵⁰⁾ Algheron lentoaseman pitäjän mahdollisesti myöntämää lainvastaista tukea, esillä olevassa asiassa käsitellään ainoastaan tukitoimia, joita ei tutkita tässä asiassa ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen soveltamisalaa eivät sisällyneet lentoaseman pitäjien muille palveluntarjoajille kuin lentoyhtiöille toimen 3 toteuttamista varten myöntämät mahdolliset tuet. Komissio ei voi siksi ottaa tähän asiaan kantaa.

⁽⁵⁰⁾ Komission päätös (EU) 2015/1584, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, valtioneustasta SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), jonka Italia on myöntänyt Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A:lle ja useille muille Algheron lentoasemalla toimiville lentoliikenteen harjoittajille (EUVL L 250, 25.9.2015, s. 38).

⁽⁵¹⁾ Ks. johdanto-osan 48–52 kappale.

- (97) Kun kyse on alueen taloudellisista korvauksista kolmelle lentoaseman pitäjälle, komissio katsoi alustavasti, että Sardinian lentoasemille myönnetty korvaukset ovat perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ja ettei Italia ollut noudattanut perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrättyä täytäntöönpanokieltä.
- (98) Komissio epäili, soveltuuko lentoaseman pitäjille tarkoitettu korvausjärjestelmä sisämarkkinoille. Komissio katsoi alustavasti erityisesti, ettei kyseessä olevaa korvausta voida pitää korvauksena lentoaseman pitäjille asetetusta tosiasiallisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun velvoitteesta.
- (99) Kun kyse on kolmen lentoaseman pitäjän taloudellisesta korvauksesta lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi, komissio katsoi, että tämä saattaa olla perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ja että sitä saatetaan pitää sääntöjenvastaisena perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla, koska sitä on ilmeisesti myönnetty edunsaajille täytäntöönpanokieltä rikkoen. Komissio katsoi erityisesti, että alueella oli määräysvalta kyseessä oleviin varoihin, jotka oli selvästi sidottu alueellisesta talousarviosta tiettyyn tarkoitukseen, muun muassa tukemaan näiden lentoasemien lentoliikenteen reittejä. Komissio katsoi tästä syystä, että lentoaseman pitäjien siirroista lentoyhtiöille oli vastuussa valtio ja että niissä käytettiin valtion varoja. Komissio katsoi myös, että lentoyhtiöiden saamat varat vähensivät kustannuksia, jotka niiden olisi muuten pitänyt kattaa omista varoistaan, jos ne olisivat toimineet samalla lentoaikataululla, ja päätteli, että lentoyhtiöt saivat taloudellista etua.
- (100) Komissiolla oli lisäksi epäilyjä siitä, voitiinko Algheron, Cagliariin ja Olbian lentoasemilla toimiville lentoyhtiöille maksettuja taloudellisia korvauksia pitää sisämarkkinoille soveltuvina perustamissopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Komissio epäili erityisesti niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2011 päätöksen perusteella ⁽⁵²⁾, luettuna yhdessä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 kanssa, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden perusteella ⁽⁵³⁾, luettuna yhdessä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 kanssa, ja vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen perusteella.

4. ITALIAN HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

4.1 LAKI 10/2010

- (101) Italia perustelee, että lakiin 10/2010 perustuva rahoitustuki vuosille 2010–2013 lentoliikenteen kehittämiseksi Sardinian ja kansallisten ja eurooppalaisten kohteiden välillä myönnettiin matkailijoiden määrän lisäämiseksi erityisesti kesäkauden ulkopuolella, millä on suuri merkitys Sardinian taloudelle.
- (102) Laissa määritetään lentoaseman pitäjien erityinen vastuu täyttää sen tavoite ja luoda sen edellytykset ja kriteerit. Lentoaseman pitäjien on erityisesti laadittava alueen suostumuksella toimitasuunnitelmia, joissa täsmennetään toteutettavat toimet kausiluonteisuuden vähentämiseksi ja lentoliikenteen lisäämiseksi. Näihin toimitasuunnitelmiin sisältyy rahoitukseen liittyvä liiketoimitasuunnitelma, jossa esitetään oletetut tulokset ja tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavat taloudelliset resurssit.
- (103) Toimitasuunnitelmissa on noudatettava seuraavia edellytyksiä:
- suunnitelmaan sisältyvät reitit eivät saa olla samoja kuin julkisen palvelun korvauksen piiriin kuuluvat reitit
 - saarta on mainostettava riittävästi, jos otetaan käyttöön uusia reittejä tai jos lentojen liikennöintijaksosia pidennetään.
- (104) Kun tarvittavat taloudelliset resurssit ylittävät alueen budjetin, tarvittavat varat olisi osoitettava 29 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa Sardinian alueen päätöksessä N:o 29/36 ⁽⁵⁴⁾ määriteltyjen kriteerien mukaisesti (esim. etusija kansainvälisille reiteille ja tärkeille keskuksille, kausiluonteisuuden vähentäminen, tihein vuoroväli).

⁽⁵²⁾ Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽⁵³⁾ Komission tiedonanto – Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011) (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁽⁵⁴⁾ Ks. alaviite 4.

- (105) Laissa 10/2010 säädetään kolmesta toimesta, joita alue rahoittaa, kuten johdanto-osan 44 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa esitetään.
- (106) Lentoaseman pitäjien valmistelemat monenlaiset toimet kuvataan yksityiskohtaisesti kunkin lentoaseman toimintasuunnitelmissa, ja Italia on toimittanut komissiolle yhteenvedotaulukot toteutetuista toimista ja asiaankuuluvasta alueellisesta rahoituksesta. Italia väittää, että toiminta vaikutti myönteisesti alueeseen, koska kyseisellä ajanjaksolla lentoliikenne ja siihen liittyvä matkustajamäärä ovat lisääntyneet.
- (107) Italia täsmentää, että lentoyhtiöt ovat lain 10/2010 mukaisen alueellisen rahoituksen pääasiallisia edunsaajia: laissa 10/2010 säädetään, että Sardinian lentoasemien välityksellä rahoitetaan lentoyhtiöitä, jotka ovat halukkaita avaamaan uusia reittejä tai pidentämään jo käytössä olevien reittien liikennöintikautta, ja sillä mahdollistetaan nykyisten reittien kausiluonteisuuden vähentäminen vuosina 2010–2013.

4.2 ENNAKKOMAKSUT

- (108) Kesäkuun 30 päivänä 2011 annetussa alueen laissa N:o 12⁽⁵⁵⁾ todetaan, että lain 10/2010 nojalla tarjotuista ennakkomaksuista olisi perittävä korkoa. Alue antoi 9 päivänä elokuuta 2011⁽⁵⁶⁾ SFIRSin tehtäväksi perustaa alueellinen rahasto ja hoitaa sitä ennakkomaksujen hallinnoimiseksi.
- (109) Italia väittää, että nämä ennakat ovat markkinaehtoisesti myönnettyjä lainoja: rahaston sääntöjen mukaan lainoista peritään korkona kuuden kuukauden Euribor-korko + kahden prosentin marginaali vuonna 2010 ja 1,50 prosentin marginaali vuonna 2011 ja 2012. Lisäksi lentoaseman pitäjien on maksettava hallinnointipalkkiona 1 prosentti ennakkomaksuista vuonna 2010 ja 0,5 prosenttia vuonna 2011. Italia katsoo, että ennakkomaksujen markkinaehtoja on arvioitava käyttämällä ns. synteettistä kustannusindikaattoria (todellinen vuosikorko)⁽⁵⁷⁾, jossa otetaan huomioon kaikki lentoasemilta perittävät lainoihin liittyvät kustannukset. Italia on toimittanut komissiolle taulukon, jossa esitetään yksityiskohtat kunkin myönnetyn ennakkomaksun todellisesta vuosikorosta. SOGAERin saamiin ennakkomaksuihin liittyvä todellinen vuosikorko on korkeampi kuin muiden ennakkomaksujen korko ja myös korkeampi kuin markkinaehtoinen korko, koska ennakko myönnettiin syyskuussa 2012 ja todellinen vuosikorko laskettiin koko vuodelle 2012.
- (110) Italia on toimittanut taulukossa 10 esitetyt tiedot ennakkomaksuista, joita kolmelle lentoaseman pitäjälle myönnettiin vuosina 2010 ja 2011, ja toteaa, että ennakat myönnettiin taloudellisilla edellytyksillä, jotka olivat yhdenmukaisia markkinoilla samankaltaisiin toimiin sovellettujen edellytysten kanssa. Italia täsmentää, että vuosina 2010 ja 2011 lainojen oli tarkoitus korvata lentoaseman pitäjille määrät, jotka ne olivat jo siirtäneet lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 toteuttamisesta.

Taulukko 10

Kolmelle lentoaseman pitäjälle myönnetyt ennakkomaksut vuosina 2010 ja 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	1.7.2011	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	25.09.2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	27.09.2011	[...]	[...]	[...]	[...]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	2.1.2012	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	5.7.2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	20.7.2012	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁵⁾ Ks. alaviite 8.

⁽⁵⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC – Indicatore Sintetico di Costo.

4.3 MUUT TIEDOT

- (111) Italia huomauttaa, että alueen 17 päivänä 2010 toukokuuta antama asetus N:o 122/347 ⁽⁵⁸⁾ on hallinnointiväline, jolla lain 10/2010 nojalla myönnettyt varat voidaan tosiasiallisesti kirjata alueen talousarvioon.
- (112) Italia täsmentää, että vaikka laki 10/2010 viittaa kaikkiin Sardinian lentoasemiin, toimista kiinnostuneita olivat Algheron, Olbian ja Cagliariin lentoasemien pitäjät. Oristanon lentoaseman pitäjä esitti 22 päivänä syyskuuta 2010 300 000 euron toiminta- ja rahoitussuunnitelman vuodelle 2010, jonka alue hyväksyi. Oristanon lentoaseman pitäjä kuitenkin päätti toimintansa toukokuussa 2011, ja lentoasema on nyt suljettu.
- (113) Italia on toimittanut komissiolle yhteenvetotaulukot toteutetuista toimista ja asiaankuuluvasta alueellisesta rahoituksesta sekä SFIRSin ja lentoasemien pitäjien välillä tehdyt sopimukset.
- (114) Italia väittää ⁽⁵⁹⁾, että valtion toimintaa tarvittiin, koska lentoasemat eivät olisi pystyneet kattamaan lain 10/2010 mukaisten toimien rahoituskustannuksia. Kolmen lentoaseman pitäjät eivät olisi voineet panna täytäntöön ja rahoittaa lain 10/2010 mukaisia toimia omista varoistaan tai pankkirahoituksella.
- a) Cagliariin lentoasema: yrityksen taloudellinen tulos oli negatiivinen vuosina 2007–2009, ja positiivisesta käyttökatteesta ⁽⁶⁰⁾ huolimatta liiketoiminnalla ei katettu poistokustannuksia, minkä vuoksi liikevoitto ⁽⁶¹⁾ oli negatiivinen. Yritykselle oli kyseisenä ajankohtana luonteenomaista jatkuva taloudellinen ja rahoituksellinen epätasapaino, joka vaaransi sen luottokelpoisuuden. Vuonna 2008 tarvittiin 4,4 miljoonan euron pääomakorotus kertyneiden tappioiden kattamiseksi. Tämän vaikean taloudellisen tilanteen vuoksi lentoaseman pitäjä ei voinut kattaa omista varoistaan lain 10/2010 mukaisten toimien toteutuksesta aiheutuneita kustannuksia. Se ei voinut myöskään saada lisää ulkoista rahoitusta rahoituslaitoksilta, koska se ei olisi pystynyt maksamaan sitä takaisin liian vähäisen kassavirtansa vuoksi. Vuosina 2010–2013 lentoaseman pitäjän toiminnan kate supistui hieman eli 40 prosenttia mitattuna liikevoitolla, ja vuoden 2013 vuositilinpäätöksessä pantiin merkille yrityksen pääoman puute ja taloudellinen tilanne, josta tulisi kriittinen, jos suunniteltua alueen tarjoamaa rahoitusta vuodelle 2014 ei maksettaisi ⁽⁶²⁾.
- b) Algheron lentoasema: vuosina 2007–2009 ilmeni vakavia taloudellisia ja rahoituksellisia ongelmia, jolloin negatiivinen nettotulos oli suurempi kuin oma pääoma, minkä vuoksi yrityksen pääomapohjaa vahvistettiin vuonna 2009. Alueen hallinnoima ennakorahoitusjärjestelmä kohdennettiin ensisijaisesti SOGEAALiin, jotta lain 10/2010 mukaiset toimet voitiin toteuttaa ilman, että yritykselle aiheutetaan muita rasituksia. Lentoaseman käyttökate oli positiivinen ainoastaan vuonna 2007, ja sen liikevoitto oli negatiivinen koko ajanjaksolla ja heikkeni – 11,3 miljoonan euron tasolle vuonna 2009. Pääoma oli jatkuvasti vähentynyt kyseisellä ajanjaksolla, ja se oli negatiivinen vuonna 2009, – 4,8 miljoonaa euroa. Yritys ei voinut siksi rahoittaa kyseisiä toimia omista varoistaan eikä lisätä ulkoista pankkirahoitusta, koska se ei olisi voinut maksaa takaisin mahdollista lainaa. Vuosina 2010–2013 toiminnan kate oli liikevoiton osalta jatkuvasti negatiivinen. Se vaihteli – 3,6 miljoonasta eurosta vuonna 2010–1,5 miljoonaan euroon vuonna 2013. Pääomarakenne heikentyi tällä ajanjaksolla, koska oma pääoma supistui alle puoleen siten, että se oli 2,4 miljoonaa euroa vuonna 2013, ja taseen loppusumma oli 41,9 miljoonaa euroa ⁽⁶³⁾.
- c) Olbian lentoasema: lentoaseman pitäjän taloudellinen tilanne heikentyi koko ajanjaksolla 2007–2009 merkittävästi erityisesti matkustajamäärän vähentyttyä. Käyttökate supistui näiden vuosien aikana 22,8 prosenttia ja liikevoitto 41,3 prosenttia. Positiivisesta nettotuloksesta huolimatta yritys ei vuosina 2007–2009 tuottanut positiivista nettokassavirtaa käyttöpääoman lisäyksen ja huomattavan investointiohjelman (13,2 miljoonaa euroa) vuoksi. Yleinen velkaantuneisuus nousi ajanjaksolla 2 miljoonaa euroa, ja uusi velka rahoituslaitoksille oli erittäin epätodennäköinen, koska se olisi voinut vaarantaa yrityksen

⁽⁵⁸⁾ Ks. alaviite 3.

⁽⁵⁹⁾ Italia toimitti komissiolle kolme selvitystä, joissa esitettiin lentoasemien taloudellinen ja rahoituksellinen analyysi lain 10/2010 mukaisten toimien osalta. Komissio perusti arviointinsa näihin selvityksiin.

⁽⁶⁰⁾ Tulos ennen korkoja, veroja, poistoja ja kuoletuksia.

⁽⁶¹⁾ Tulos ennen korkoja ja veroja.

⁽⁶²⁾ Lähde: SOGAERin vuositilinpäätökset ajanjaksolla 2010–2013.

⁽⁶³⁾ Lähde: SOGEAALin vuositilinpäätökset ajanjaksolla 2010–2013.

taloudellisen tasapainon⁽⁶⁴⁾. Lentoaseman pitäjän rahoituksellinen asema merkitsi myös, ettei se voinut rahoittaa toimintoja omista varoistaan, koska kassavirta ei riittänyt kattamaan käyttöpääomaan ja käyttöomaisuuteen tehtyjä investointeja. Kolmas vaihtoehto olisi voinut olla osakkeenomistajien toteuttama pääomankorotus, jotta tarvittava likviditeetti lain 10/2010 mukaisten kolmen toimen rahoittamiseksi varmistetaan. Sen arvioimiseksi, olisiko tämä ollut varteenotettava vaihtoehto, tarvittavaa investointia on arvioitu markkinataloussijoittajan näkökulmasta. GEASARin investoinnin kannattavuusarvioinnin standardimenetelmällä tekemän arvioinnin mukaan⁽⁶⁵⁾ lentoaseman pitäjän ja lentoyhtiön tekemien sopimusten nettomykyarvo (NPV) ja sisäinen korkokanta (IRR) olivat negatiivisia, mikä sulkee pois osakkaiden kaiken kiinnostuksen lisätä pääomaa. Vuosina 2010–2013 käyttökate polki paikallaan 5,9 miljoonassa eurossa. Vaikka liikevoiton marginaali ja nettotulos parantuivat hieman ajanjaksolla, yrityksellä oli edelleen vaikeuksia saada aikaan positiivinen kassavirta käyttöpääoman ja investointien lisäyksien vuoksi⁽⁶⁶⁾.

5. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

5.1 RYANAIRIN HUOMAUTUKSET

5.1.1 HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

5.1.1.1 Yleisiä näkökohtia

- (115) Ryanair huomauttaa, että se lentää ainoastaan Algheroon ja Cagliariin eikä Sardinian muille lentoasemille. Yhtiö korostaa, että sen oikeutta esittää huomautuksia vaikeuttaa tarpeeksi yksityiskohtaisen kuvauksen puuttuminen väitetyistä tuista Ryanairille, etenkin Cagliariin lentoaseman tapauksessa. AMS ja Ryanair eivät siis voi esittää huomautuksia, joissa käsitellään täysimääräisesti Ryanairin, AMS:n ja Cagliariin lentoaseman välisiä järjestelyitä.
- (116) Ryanair tilasi konsulttitoimistolta yksityiskohtaisen markkinataloussijoittajatestin⁽⁶⁷⁾, joka osoittaa, että Ryanairin Cagliariin lentoasemalle maksamat maksut ovat samansuuntaisia tai suurempia kuin Ryanairin vertailukelpoisille yksityisille tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteisömuotoisissa oleville lentoasemille maksamat, ja ne ovat siten markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia.
- (117) Ryanair väittää, ettei se ollut tietoinen Sardinian alueellisen lain 10/2010 olemassaolosta tehdessään järjestelyitä Cagliariin ja Algheron lentoasemien kanssa. Ryanair väittää, että AMS neuvotteli lentoaseman pitäjien kanssa kaupalliselta pohjalta viitaten vertailukelpoisilla lentoasemilla ympäri Eurooppaa sovellettaviin edellytyksiin (Ryanairin tapauksessa) ja ottaen huomioon AMS:n hinnaston kyseisenä ajankohtana (AMS:n tapauksessa).
- (118) Ryanair väittää, että Sardinian lentoasemat saivat suoraan väitettyä tukea ja lentoyhtiöt olivat välillisiä tuensaajia. Ryanair toteaa komission oletettavan, että tuki on annettu lentoasemille kaavan mukaisesti, mutta menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetään vain kaavan osia, ei itse kaavaa. Tämän tiedon puutteen vuoksi Ryanairilta evätään oikeus esittää asiaa koskevia huomautuksia.
- (119) Vaikka lentoasemat ovat saaneet tukea, komissio ei voi pelkästään todeta, ilman tätä oletusta tukevia erityisiä todisteita, että se on siirretty lentoyhtiöille. Ryanair täsmentää, ettei komissio ole havainnut Cagliariin lentoaseman ja Ryanairin/AMS:n välisissä sopimuksissa mitään, mitä voitaisiin pitää valtiontukena.
- (120) Ryanair arvostelee lisäksi sitä, että vuoden 2005 ilmaisuuntaviivoja sovelletaan menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä sen määrittämiseksi, myönnettäinkö lentoasemille tukea. Vuoden 2005 ilmaisuuntaviivat eivät ole luotettava viitekehys, kun arvioidaan lentoasemille ja halpalentoyhtiöille myönnettyä väitettyä valtiontukia.

⁽⁶⁴⁾ GEASAR esittää tässä yhteydessä komissiolle taloudellisen simulaation, johon sisältyy yrityksen ottama uusi laina, jolla rahoitetaan lain 10/2010 mukaisia toimia. Sen perusteella yrityksen pääasialliset taloudelliset indikaattorit heikentyvät.

⁽⁶⁵⁾ "Valutazione economica degli accordi tra GEASAR SpA e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n. 10/2010" – Deloitte Financial Advisory S.r.l. – 15.12.2015.

⁽⁶⁶⁾ *Lähde:* GEASARin vuositilinpäätökset ajanjaksolla 2010–2013.

⁽⁶⁷⁾ Markkinataloussijoittajaperiaate.

5.1.1.2 *Ryanairin järjestelyt lentoasemien kanssa*

- (121) Ryanair korostaa lentoasemien kanssa tehdyistä sopimuksista, että se neuvottelee lentoasemien kanssa aidosti kaupalliselta pohjalta, mikä selittää sen, että näiden neuvotteluiden tulos vaihtelee eri lentoasemilla. Kun tarkastellaan Ryanairin järjestelyjä lentoasemien kanssa, se huomauttaa, että komission on:
- a) otettava huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät arvioimalla sopimuksia lentoasemien kanssa, ottaen huomioon muusta kuin ilmailusta saatavien tulojen ja verkottumisetujen vaikutus
 - b) otettava huomioon vertailukelpoiset lentoasemat
 - c) otettava huomioon alueellisten lentoasemien markkina-asema Euroopassa, koska ne joutuvat lähistöllä olevien lentoasemien kovan kilpailun kohteeksi, ja niitä ei voida lähes lainkaan kehittää ja hallinnoida kaupalliselta pohjalta
 - d) tarkasteltava lentoasemien pitkän aikavälin suunnitelmia; vakiomuotoisia viisivuotisia liiketoimintasuunnitelmia ei voida soveltaa alueellisilla lentoasemilla
 - e) sovellettava single till -lähestymistapaa siten, että otetaan huomioon ilmailusta ja muusta kuin ilmailutoiminnasta saadut lentoaseman tulot
 - f) sisällytettävä verkottumisedut; lentoaseman lisääntynyt käyttäjämäärä tekee siitä arvokkaamman muille mahdollisille käyttäjille ja lisää siten sen kokonaisarvoa
 - g) otettava huomioon, ettei Ryanairin sopimuksia lentoasemien kanssa tehdä yksinoikeudella; yleensä tutkittavilla lentoasemilla on runsaasti vapaata kapasiteettia ottaa vastaan muita lentoyhtiöitä.
- (122) Arvioitaessa Ryanairin saamistaan eri palveluista lentoasemille maksamia maksuja on otettava huomioon Ryanairin liiketoimintamallista johtuvat muita lentoyhtiöitä merkittävästi vähäisemmät tarpeet sekä lentoasemien Ryanairin ansiosta muusta kuin ilmailusta saamat huomattavat tulot.

5.1.1.3 *Markkinointisopimukset*

- (123) Ryanair toistaa, että AMS:n markkinointisopimukset lentoasemien kanssa neuvotellaan ja tehdään erillään Ryanairin sopimuksista kyseisten lentoasemien kanssa. Ryanair ja AMS täsmentävät erityisesti, ettei AMS saa mitään hyötyä, koska se tekee markkinointisopimukset julkisten ja yksityisten lentoasemien kanssa. Julkiset ja yksityiset osapuolet kilpailevat siten sivustolla Ryanair.com käytettävissä olevasta rajallisesta mainostilasta. AMS ei saa tästä syystä mitään hyötyä valtiontukisäännösten kannalta, koska markkinataloussijoittajaperiaate täytyy koko näiden sopimusten teon ajan.
- (124) Lisäksi Ryanair väittää, ettei komissio esittänyt mitään oikeudellista tai tosiasiallista perustetta kyseenalaistaa Algheron ja Cagliariin lentoasemien pitäjien Ryanair.com -sivustolla mainostamista koskevan päätöksen kaupallista logiikkaa olosuhteissa, joissa AMS tarjoaa palveluitaan markkinahintaan. AMS ei voi tästä syystä käyttää puolustusoikeuttaan.
- (125) Ryanair esitti myös kaksi muuta tutkimusta lentoasemien tulojen muuttuvasta suuntauksesta. Lentoasemat ovat vuosien aikana lisänneet merkittävästi tulojaan muista kuin ilmailualan palveluista. Ryanairin mukaan sen verkkosivuilla mainostaminen kasvattaa saapuvien matkustajien osuutta ja sen vuoksi muita kuin ilmailuun liittyviä tuloja.
- (126) Ryanair toteaa, että markkinoinnista ja mainonnasta lentoyhtiöiden verkkosivuilla on tullut yleinen käytäntö; tämä koskee erityisesti lentoasemayrityksiä, jotka ovat alkaneet edistää yrityskuvaansa internetissä etenkin lentoyhtiöiden verkkosivuilla.
- (127) Ryanair täsmentää, ettei AMS syrji asiakkaita sen perusteella, ovatko ne lentoasemia, viranomaisia tai muunlaisia kuin lentoasema-asiakkaita. Yksityisessä omistuksessa tai hallinnassa olevat lentoasemat ja muut yksityiset osapuolet ovat tehneet sopimuksia AMS:n kanssa samanlaisten syrjimättömien ehtojen perusteella.

5.1.1.4 Valtiontukeen liittyviä seikkoja

- (128) Ryanair katsoo, ettei valtio ole vastuussa kyseessä olevista toimenpiteistä: se, että Sardinian viranomaiset pelkäävät hyväksyvät lentoaseman toimintasuunnitelman, ei merkitse riittävässä määrin, että valtio olisi vastuussa toimesta.
- (129) Ryanair korostaa, että lentoyhtiöiden valinta kaupallisten tarjousten – jotka esitetään lentoaseman pitäjille niiden verkkosivuilla julkaistujen ilmoitusten perusteella – pohjalta muodostaa itsessään tarjousmenettelyn. Lisäksi tarjousmenettely ei ole tarpeellinen, kun lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus on markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen ja lentoyhtiön ei sovelleta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun velvoitetta / julkisen palvelun velvoitetta, kuten on tilanne tässä asiassa.
- (130) Ryanair esittää epäilyjä myös komission kyseenalaistamista valikoivista perusteista, koska kaikki lentoyhtiöt olisivat voineet halutessaan ryhtyä järjestelyihin Algheron tai Cagliariin lentoaseman kanssa.
- (131) Ryanair totesi Sardinian tilanteen johtuvan siitä, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisen julkisen palvelun velvoitteen piirissä olevia reittejä koskevat säännöt ovat riittämättömät, sekä siitä, miten Italian viranomaiset soveltavat niitä. Italian lentoasemilla on tästä syystä seuraavat vaihtoehdot: i) palvelu julkisen palvelun velvoitteen piirissä olevia reittejä, joilla toimivat pieniä lentokoneita käyttävät perinteiset lentoyhtiöt, jotka tuovat pieniä matkustajamääriä ja joita on tuettava merkittävästi (mikä ei kuitenkaan riittävästi varmista alhaisia matkalippujen hintoja), tai ii) ryhtyä liikesuhteisiin halpalentoyhtiöiden kanssa, millä taataan suuret matkustajamäärät, suurten lentokoneiden käyttö, suurten matkustajamäärien tuominen, alhaiset matkalippujen hinnat ja se, ettei tukia tarvita. Tällaisen valinnan edessä mikä tahansa markkinataloussijoittaja olisi valinnut jälkimmäisen vaihtoehdon.
- (132) Tällaisten näkökohtien perusteella Ryanair toteaa lopuksi, ettei se tai AMS ole saanut valtiontukea ja että Sardinian lentoasemat toimivat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti.

5.1.2 MARKKINATALOUSSIOITTAJAPERIAATETTA KOSKEVA TALOUDELLINEN ARVIO CAGLIARIN KANSAINVÄLISEN LENTOASEMAN OSALTA ⁽⁶⁸⁾

- (133) Ryanair ohjeisti konsulttitoimistoa tekemään yksityiskohtaisen markkinataloussijoittajatestin liittyvän vertailuanalyysin, jolla osoitetaan, että Ryanairin Cagliariin lentoasemalle maksamat maksut ovat samansuuntaisia tai suurempia kuin Ryanairin vertailukelpoisille yksityisille tai julkisessa ja yksityisessä yhteisomistuksessa oleville lentoasemille maksamat maksut ja siten markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia. Ryanairin puolesta toimiva konsulttitoimisto lähetti analyysistä täysin luottamuksellisen version suoraan komissiolle.
- (134) Siinä todetaan, että Ryanairin Cagliariin lentoasemalle suorittamien maksujen kokonaistaso on keskimäärin korkeampi kuin lentoyhtiön samalla aikavälillä vertailulentoasemille suorittamat vastaavat maksut. Ryanairin Cagliariin lentoasemalle maksama keskimääräinen maksu on 2,3–2,4 kertaa suurempi kuin se, jonka se maksoi vertailulentoasemalle sekä matkustajaa että kääntymiskertaa kohti kausien 2006/2007 ja 2012/2013 välisenä aikana.
- (135) Tutkimuksessa pääteltiin, että useat menettelyssä tarkastellut sopimukset olivat vertailukelpoisia sen maksutason kanssa, jonka lentoaseman omistava markkinataloussijoittaja olisi tarjonnut Ryanairille vastaavissa olosuhteissa.

5.1.3 MARKKINOIDEN VIITEARVON MÄÄRITTÄMINEN VERTAILUANALYYSISSÄ MARKKINATALOUSSIOITTAJATESTIN SOVELTAMISTA VARTEN ⁽⁶⁹⁾

- (136) Ryanairin puolesta toimiva konsulttiryitys pitää virheellisenä, että komission menetelmässä vertailukohteiksi kelpuutetaan ainoastaan tarkasteltavana olevan lentoaseman vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat.
- (137) Se huomauttaa, ettei lähistöllä sijaitseville lentoasemille myönnetty valtiontuki vääristä vertailulentoasemilta kerättyjä markkinoiden vertailuhintoja. Markkinoiden viitearvo voidaan siten arvioida luotettavasti markkinataloussijoittajatestin soveltamista varten, koska
- a) vertailuanalyysien hyödyntäminen on yleistä, kun markkinataloustoimijatestiä sovelletaan muilla aloilla kuin valtiontukiasioissa

⁽⁶⁸⁾ Ozeran 28 päivänä kesäkuuta 2013 päivätty selvitys.

⁽⁶⁹⁾ Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Ozeran muistio Ryanairille 9 päivänä huhtikuuta 2013.

- b) yritykset vaikuttavat toistensa hinnoittelupäätöksiin ainoastaan, jos niiden tuotteet ovat korvaavia tai täydentäviä
- c) samalla vaikutusalueella sijaitsevat lentoasemat eivät välttämättä kilpaile keskenään; esitetyissä selvityksissä käytetyt vertailulentoasemat kilpailevat vain vähäisessä määrin vaikutusalueellaan sijaitsevien julkisten lentoasemien kanssa (alle kolmannes vertailulentoasemien vaikutusalueella sijaitsevista kaupallisista lentoasemista on kokonaan valtion omistuksessa, eikä yhteenkään vertailulentoasemien vaikutusalueella sijaitsevista lentoasemista kohdistu valtiontukia koskevaa menettelyä (tilanne huhtikuussa 2013)
- d) jopa silloin, kun vertailulentoasemiin kohdistuu kilpailua samalla vaikutusalueella sijaitsevien julkisten lentoasemien taholta, on syytä katsoa, että ne noudattavat markkinataloussijoittajaperiaatetta (esimerkiksi siinä tapauksessa, että yksityisellä sektorilla on merkittävä omistusosuus tai lentoaseman pitäjänä on yksityinen tahon)
- e) markkinataloussijoittajaperiaatetta noudattavat lentoasemat eivät aseta marginaalikustannuksia alhaisempia hintoja.

5.1.4 KANNATTAVUUSANALYYSIN TAUSTALLA OLEVAT PERIAATTEET MARKKINATALOUSSIJOITTAJATESTIÄ SOVELLETTAESSA ⁽⁷⁰⁾

- (138) Ryanairin puolesta toimiva konsulttiyritys väitti, että sen kannattavuusanalyysissä, joka toimitettiin komissiolle, noudatetaan periaatteita, joita harkitseva yksityissektorin toimija käyttäisi, ja että siinä kuvastuu komission aiemmissä päätöksissä käyttämä lähestymistapa. Tulevaa arvoa voidaanakin mukauttaa varovaisella arviolla siitä todennäköisyydestä, jolla sopimus Ryanairin kanssa uusitaan tai samanlaisista ehdoista sovitaan muiden lentoyhtiöiden kanssa. Se, miten paljon Ryanairin ja lentoasemien väliset sopimukset lisäävät kannattavuutta, olisi arvioitava nettonykyarvolaskelmien tai sisäistä korkokantaa koskevien ennusteiden avulla.

5.1.5 SELVITYS IMAGON RAKENTAMISESTA "BRAND BUILDING: WHY AND HOW SMALL BRANDS SHOULD INVEST IN MARKETING" ⁽⁷¹⁾

- (139) Selvityksen tarkoituksena on esitellä liiketaloudellista logiikkaa, johon alueelliset lentoasemat perustavat päätöksensä ostaa AMS:lta mainostilaa sivustolta Ryanair.com.
- (140) Koska on olemassa hyvin monia tunnettuja ja tavanomaisesti käytettyjä lentoasemia, heikompien kilpailijoiden on onnistuttava muuttamaan kuluttajien totuttua ostokäyttäytymistä löytämällä keino, jonka avulla ne voivat välittää imagoaan jatkuvasti suurelle yleisölle. Niillä ei ole kuitenkaan varaa käyttää perinteisiä markkinointiviestinnän muotoja.
- (141) Sen sijaan mainonta AMS:n välityksellä
- i) tarjoaa mahdollisuuden saavuttaa merkittävä yleisö, joka koostuu kuluttajista, jotka jo harkitsevat matkan ostamista;
 - ii) aiheuttaa kohtalaisen vähän kustannuksia (mainoshinnasto kaupallisilla reiteillä verkkoviestintää varten);
 - iii) mahdollistaa viestinnän ostovaiheessa;
 - iv) tarjoaa mahdollisuuden käyttää luovaa mainontaa.

5.1.6 RYANAIRIN 20 PÄIVÄNÄ JOULUKUUTA 2013 ESITTÄMÄ HUOMAUTUKSET

- (142) Ryanair esitti 20 päivänä joulukuuta 2013 huomautuksia maksuista AMS:lle, Ryanairin kokonaan omistamalle verkkomainontaan erikoistuneelle tytäryhtiölle.
- (143) Ryanair kyseenalaistaa komission näkemyksen, jonka mukaan AMS:lle suoritettavat maksut ovat lentoasemalle aiheutuneita kustannuksia, koska silloin ei oteta huomioon AMS:n lentoasemalle tarjoamien palvelujen arvoa. Ryanair korostaa lisäksi, että markkinataloussijoittajatestissä markkinointipalvelujen hankkimista markkinahinnoin olisi tarkasteltava erillään asiaan liittyvästä lentoaseman ja lentoyhtiön välisestä sopimusjärjestelystä.
- (144) Ryanair esittää tämän tueksi sen puolesta toimivan konsulttiyrityksen tutkimuksen, jossa AMS:n perimiä hintoja verrataan muiden matkailusivustojen samankaltaisista palveluista tarjoamiin hintoihin. Selvityksen mukaan AMS:n veloittamat hinnat olivat joko keskimääräistä alhaisemmat tai sijoittuivat vertailluilla verkkosivustoilla laskutettujen hintojen mediaaniin vaihteluväliin.

⁽⁷⁰⁾ Kannattavuusanalyysin taustalla olevat periaatteet markkinataloussijoittajatestiä sovellettaessa. Ryanairiin liittyvät valtiontukiasiat, Oxeran muistio Ryanairille 9 päivänä huhtikuuta 2013.

⁽⁷¹⁾ Selvityksen on laatinut Ryanairille D.P. McLoughlin 10 päivänä huhtikuuta 2013.

- (145) Ryanairin mukaan tämä osoittaa, että AMS:n hinnat ovat markkinahintojen mukaiset. Julkisen lentoaseman päätös ostaa AMS:n palveluja on siksi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen.
- (146) Ryanair pyytää komissiota arvioimaan uudelleen AMS:n sopimusten tarkastelua koskevaa lähestymistapaansa. Ryanair katsoo, että AMS:n kanssa tehtyjä järjestelyjä olisi tarkasteltava erillään Ryanairin lentoasemapalvelujärjestelyistä ja niihin pitäisi siksi soveltaa erillistä markkinataloustoimijatestiä. Jos komissio kuitenkin vaatii AMS:n kanssa tehtyjen järjestelyjen ja Ryanairin lentoasemapalvelujärjestelyjen sisällyttämistä yhteiseen markkinataloussijoittajatestiin, AMS:n palvelujen arvoa lentoasemalle ei pitäisi ainakaan jättää huomiotta.
- (147) Konsulttiyrityksen 20. joulukuuta 2013 tekemässä selvityksessä AMS:n hinnoista viitataan aikaisempien, markkinakonsulttiyritysten Mindshare (2004) ja Zenobie Conseil (2011) toimittamien selvitysten sekä McLoughlinin selvityksen (2012) päätelmiin, joissa korostettiin mainonnan merkitystä pienille tuotemerkeille. Niiden mukaan Ryanairilla on vahva yleiseurooppalainen tuotemerkki, jonka ansiosta se pystyy veloittamaan mainontapalveluistaan korkeampaa hintaa.
- (148) AMS:n hintoja verrattiin arvioinnissa mainontahintoihin, joita otokseen sisältyvät, vertailussa käytetyt verkkosivustot sovelsivat vuosina 2004–2005, jolloin AMS:n mainoshinnasto otettiin ensimmäisen kerran käyttöön, ja vuonna 2013. Tulokset osoittavat, että sivustolla ryanair.com on yli kaksi kertaa niin paljon kävijöitä kuukausittain kuin seuraavaksi suosituimmalla matkailusivustolla, ja kävijät käyttävät todennäköisesti verkkokauppaa muita enemmän. Näiden ainutlaatuisten ominaisuuksien ja hyvän merkkitunnettuuden vuoksi Ryanair pystyi perimään lisähintaa.
- (149) Näin ollen AMS:n hinnat kummaltakin ajanjaksolta ja eri sektoreilta todettiin vertailusivustoja alhaisemmiksi tai niiden vaihteluvälin mukaisiksi.
- (150) Ryanair toimitti tämän tueksi tietoja sen Yhdistyneen kuningaskunnan kotisivun kävijämääristä marraskuun 2012 ja marraskuun 2013 välillä ja vuosina 2009–2012 sekä usean lentoaseman ostamista AMS:n palveluista ja AMS:n sopimuksista niiden kanssa.
- (151) Ryanairin 20 päivänä joulukuuta 2013 esittämän huomautuksen liite B.4 koostuu 27 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyistä AMS:n sopimuksesta. Sopimuksessa todetaan erityisesti, että Airport Marketing Services tarjoaa 1 600 000,00 euron arvoisen markkinointipalvelupaketin ajanjaksolle 29.3.2009–28.3.2010. Ajanjaksolla 29.3.2010–28.3.2014 internetpalvelujen arvo on 2 000 000,00 euroa vuodessa ja perustuu lentoasemien markkinointipalvelujen nykyiseen hinnastoon. [...]

5.1.7 RYANAIRIN 17 PÄIVÄNÄ TAMMIKUUTA 2014 ESITTÄMÄ HUOMAUTUS

- (152) Ryanair on esittänyt konsulttiyrityksen laatiman selvityksen periaatteista, joita sen mielestä pitäisi soveltaa markkinataloussijoittajan toiminnan kannattavuutta koskevaan testiin, johon sisältyvät sekä Ryanairin ja lentoasemien väliset lentoasemapalvelusopimukset että AMS:n ja samojen lentoasemien väliset markkinointisopimukset. Ryanair korostaa, ettei tämä muuta sen kantaa siihen, että AMS:n sopimuksiin ja lentoasemapalvelusopimuksiin olisi sovellettava erillisiä markkinataloustoimijatestejä.
- (153) Mainitun selvityksen mukaan sopimusten yhteisessä kannattavuusanalyysissä AMS:n kanssa tehtyjen sopimusten tuottamat tulot olisi sisällytettävä tulopuolelle ja niiden aiheuttamat kustannukset menopuolelle. Selvityksessä ehdotetaan tätä varten kassavirtaan perustuvaa menetelmää, jossa AMS:n sopimuksiin liittyvät kustannukset kirjataan ylimääräisiksi toimintakuluiksi.
- (154) Selvityksessä todetaan, että markkinointitoimet edistävät tuotemerkin arvon syntymistä ja vahvistumista, mikä on omiaan synnyttämään liiketoimintaa ja tuottoja paitsi markkinointisopimusten voimassaolon aikana myös niiden päätyttyä. Ryanairin kanssa tehty sopimus puolestaan todennäköisesti houkuttelee lentoasemalle muita kaupallisia toimijoita ja lisää lentoaseman muusta kuin lentotoiminnasta saatavia tuloja. Jos komissio arvioi sopimusten kannattavuutta yhdessä, nämä tuotot on otettava huomioon luokittelemalla AMS:n sopimuksiin liittyvät kulut ylimääräisiksi toimintakuluiksi ja laskemalla lisätuotot AMS:lle suoritettujen maksujen vähentämisen jälkeen. Lisäksi loppuarvo voitaisiin sisällyttää ennustettuun lisätuottoon, jotta sopimuksen voimassaolon päättymisen jälkeen kertyvä arvo voidaan ottaa huomioon.

- (155) Selvityksessä esitetään tämän menetelmän tueksi yhteenveto tuloksista, jotka osoittavat, että mainonta voi vahvistaa tuotemerkin arvoa ja lisätä asiakasuskollisuutta. Lisäksi mainostaminen verkkosivustolla ryanair.com lisää lentoaseman tuotemerkin näkyvyyttä. Erityisesti lentoliikenteensä kasvattamiseen pyrkivät pienehköt alueelliset lentoasemat voivat vahvistaa tuotemerkkinsä arvoa tekemällä mainossopimuksia AMS:n kanssa.
- (156) Lopuksi kassavirtaan perustuvan menetelmän väitetään olevan valtiontukea ja muuta tukea kuin valtiontukea koskevien komission kilpailupäätösten mukainen, kuten asiassa BayernLB, jossa komissio ilmoitti, että se käyttää osinkojen diskontattuun nykyarvoon perustuvaa mallia arvioidessaan kassavirtaa ja määrittää sen jälkeen loppuarvon, joka perustuu ennakoituun osingon kasvuun. Sen lisäksi se viittasi marginaalien puristamiseen (ts. hintaruuvi) asiassa Telefónica, jossa komissio sisällytti loppuarvon diskontatun kassavirran analysointiinsa.

5.1.8 OXERAN 31 PÄIVÄNÄ TAMMIKUUTA 2014 ESITTÄMÄ SELVITYS SIITÄ, MITEN AMS:N SOPIMUKSIA OLISI KÄYTÄNNÖSSÄ KOHDELTAVA MARKKINATALOUSTOIMIJATESTIN OSANA TEHTÄVÄSSÄ KANNATTAVUUSANALYYSISSÄ

- (157) Ryanair ilmoitti 31 päivänä tammikuuta 2014 komissiolle valtiontukitutkimuksista, joissa se tuolloin oli osallisena. Ryanair käsittelee konsulttiyritykseltä tilattujen tutkimusten perusteella käytännön seikkoja, jotka liittyvät siihen, että AMS sisällytetään yhteiseen AMS:ää ja lentoasemapalvelusopimusta ⁽⁷²⁾ koskevaan kannattavuusanalyysiin ⁽⁷³⁾, ja esittää, miten periaatteessa sen komission lähestymistavasta muodostaman käsityksen perusteella AMS:n sopimukset voidaan sisällyttää yhteiseen AMS:ää ja lentoasemapalvelusopimusta koskevaan kannattavuusanalyysiin.
- (158) Omaksutussa lähestymistavassa otetaan huomioon lentoasemapalvelusopimuksen ja AMS:n sopimusten potentiaali ylläpitää lentoaseman kannattavuutta lentoasemapalvelusopimuksen päättymisajankohtaa pidemmälle.
- (159) Ryanair väittää, että sen läsnäolo lentoasemalla voisi houkuttaa muita matkustajia tai lentoyhtiöitä käyttämään lentoasemaa. Mainonta ja myynninedistäminen AMS:n sopimusten perusteella voisi johtaa Ryanairin tai muiden kuin Ryanairin matkustajien suurempaan määrään sen jälkeen, kun Ryanairin kanssa tehty lentoasemapalvelusopimus päättyy. Lisäksi se voisi lisätä lentoaseman muusta kuin lentotoiminnasta saatavia tuloja. Ryanairin mielestä tämä on intuitiivinen tulos, koska lähes kaikki yritykset panostavat markkinointiin, jotta kannattavuutta parannetaan tuotteiden erilaistamisella. Kun otetaan huomioon markkinoinnin tyypilliset hyödyt ja kasvuun liittyvät verkostovaikutukset lentoasemilla, olisi virheellistä olettaa, että ainoat AMS:n markkinointiin liittyvät lisätulot saadaan Ryanairin matkustajista, jotka käyttävät lentoasemaa lentoasemapalvelusopimuksen aikana.

5.1.9 RYANAIRIN 12 PÄIVÄNÄ SYYSKUUTA 2014 ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (160) Ryanair huomauttaa, että lentoaseman ja lentoyhtiön välisen sopimusjärjestelyn tutkintaan on sisällyttävä markkinataloustoimijatesti, kuten vuoden 2014 ilmaisuuntaviivojen 3.5 kappaleessa todetaan.
- (161) Ryanair väittää lisäksi, että kapasiteettiin perustuva lähestymistapa investointikustannusten jakoon on ennalta tehtävän kannattavuutta koskevan testin perusteella oikeudellisesti asianmukainen. Se on asianmukainen myös taloudellisten seikkojen kannalta. Tämänhetkisessä tavanomaisessa lähestymistavassa ei oteta huomioon sitä, että markkinataloustoimijatestiin liittyvät kannattavuusanalyysit on tehtävä ennalta.

5.1.10 INVESTOINTIKUSTANNUSTEN JAKAMINEN ⁽⁷⁴⁾

- (162) Ryanairin puolesta toimivan konsulttitoimiston selvityksessä korostetaan uusien ilmaisuuntaviivojen 64 kohtaa ja todetaan, että itse asiassa hypoteettista uutta terminaalia tai muita tiloja ei tarvita ainoastaan tietyille lentoyhtiöille, vaan muut lentoyhtiöt voivat myös hyötyä niistä. Se korostaa, ettei ole oikeudenmukaista liittää 100:aa prosenttia kustannuksista yhteen yhtiöön, vaikka se olisi ainoa lentoasemalle liikennöivä yritys. Sijoituksilla luodun kapasiteetin käyttöön perustuvien kustannusten laskeminen voisi olla asianmukainen tapa.

⁽⁷²⁾ Lentoasemapalvelusopimukset.

⁽⁷³⁾ Yhteinen AMS:ää ja lentoasemapalvelusopimusta koskeva kannattavuusanalyysi on tehty kaikilla niillä lentoasemilla, joilta konsulttiyritys on voinut hankkia tarvittavat tiedot.

⁽⁷⁴⁾ Oxeran 12 päivänä syyskuuta 2014 päivätty selvitys.

- (163) Ryanair korostaa ratkaisevaa eroa, kun mitataan kapasiteettiin liittyvää käyttöä liikenteen osuuden sijasta. Esimerkiksi Angoulêmen lentoasemalla Ryanairin osuus liikenteestä on 95–97 prosenttia, mutta ainoastaan 25–28 prosenttia kapasiteetin käytöstä.
- (164) Konsulttiyritys esittää komissiolle useita esimerkkejä, kuten Algheron tapauksen ⁽⁷⁵⁾. Algheron lentoasemalla avattiin vuonna 2004 uusi matkustajaterminaali, joka lisäsi huomattavasti lentoaseman matkustajakapasiteettia noin 0,8 miljoonasta 2,5 miljoonaan. Terminaalikapasiteetin lisäys näkyi SOGEAALin liiketoimintasuunnitelmissa siten, että vuorojen ja lähtevien matkustajien määrä lisääntyi vuodesta 2004 lähtien.
- (165) Selvityksessä todetaan lopuksi, että asianmukainen tapa jakaa investointikustannukset on suhteessa tietyn lentoyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen oletettuun osuuteen kapasiteetista.

5.1.11 ARVIOINTI AMS:N SOPIMUSTEN LAAJEMMASTA VAIKUTUKSESTA LENTOASEMAN LIIKENTEeseen ⁽⁷⁶⁾

- (166) Ryanairin puolesta toimiva konsulttiyritys on tutkinut, miten sopimukset oletettavasti lisäävät kannattavuutta lentoaseman näkökulmasta. Se arvioi AMS:n maksujen kustannuksia ja niitä hyötyjä, jotka saadaan paitsi lentoaseman houkuttelevuuden lisäämisestä, myös muun kuin Ryanairin matkustajaliikenteen lisäämisestä ja sitä vastaavasta, muusta kuin ilmailusta saatavien tulojen kasvusta.
- (167) Konsulttiyritys on käsitellyt Algheron lentoasemaa tapaustutkimuksena AMS:n sopimusten laajemman vaikutuksen osoittamiseksi. Arvioinnin tulokset osoittavat, että SOGEAALiin kohdistui myönteinen vaikutus AMS:n kanssa allekirjoitettujen markkinointisopimusten ansiosta. Lentoasema hyötyi erityisesti i) houkuttelevuuden mahdollisesta lisääntymisestä, kun kyse oli muista lentoyhtiöistä, ii) talouskriisistä johtuvan matkustajamäärien vähentymisen lieventymisestä ja iii) siitä, että AMS:n mainostuksella saavutetaan yli 50 kertaa suurempi yleisö kuin Alitalian kanssa tehdyillä samankaltaisilla järjestelyillä.
- (168) Lopuksi selvityksessä väitetään, että koska sivustolla ryanair.com mainostamisen vaikutuksesta ei ole empiiristä tutkimusta, on virheellistä päätellä, että ainoa etu tällä sivustolla mainostamisesta on Ryanairin liikenteen lisääntyminen ja että AMS:n sopimusten hyödyt eivät jatku sopimusten päättymispäivän jälkeen.

5.1.12 VERTAILUANALYYSIN ROOLI MARKKINATALOUSTOIMIJAPERIAATETTA (MEOP) ⁽⁷⁷⁾ KOSKEVISSA ARVIOINNEISSA ⁽⁷⁸⁾

- (169) Ryanair väittää, ettei komissio ole arvioinut kannattavuusanalyysissä millään tavalla lentoasemien kustannusten tehokkuutta. Siksi Ryanair korostaa, ettei se voi tietää, onko sopimus kannattava lentoasemalle.
- (170) Ryanairin puolesta toimivan konsulttiyrityksen tekemässä analyysissä korostetaan vertailuanalyysin merkitystä lentoaseman todellisten kustannusten ymmärtämiseksi. Siinä esitetään useita esimerkkejä komission viime vuosina käyttämistä vertailuanalyysistä ja korostetaan, että komissio on itse pitänyt vertailuanalyysia erittäin tärkeinä markkinataloustoimijaperiaatetta koskevissa arvioinneissa.
- (171) Ryanair ehdottaa lopuksi, että vertailuanalyysia käytetään ainakin kannattavuusanalyysin tulosten tarkistamisessa.

5.1.13 TALOUDELLISET MARKKINATALOUSTOIMIJAPERIAATETTA KOSKEVAT ARVIOINNI: AMS:N SISÄLTÄVÄ VERTAILUANALYYSI ⁽⁷⁹⁾

- (172) Ryanairin toimittama tutkimus osoittaa, etteivät vuosien 2012 ja 2013 tulokset Lyypekin ja Cagliarin lentoasemilla muutu, kun AMS:n maksut sisällytetään vertailuanalyysiin.

⁽⁷⁵⁾ Ks. alaviite 52.

⁽⁷⁶⁾ Oxeran 26 päivänä syyskuuta 2014 päivätty.

⁽⁷⁷⁾ Market Economy Operator Principle.

⁽⁷⁸⁾ Ryanairin 26 päivänä tammikuuta 2015 esittämä ilmoitus.

⁽⁷⁹⁾ Ryanairin 27 päivänä helmikuuta 2015 esittämä ilmoitus.

- (173) Siinä päätellään, että tarkasteltavana ajanjaksona (2007–2013) Ryanairin Cagliarin lentoasemalle maksamat nettomaksut ovat vertailulentoasemien keskimäärää korkeammat. Tämä merkitsee, että markkinoiden taloudelliset toimijat olisivat todennäköisesti tarjonneet samanlaisia järjestelyjä Ryanairille. Se väittää erityisesti, ettei tulos ole erityisen herkkä AMS:n maksujen kohtelun osalta ja että se on useiden herkkyystarkastusten osalta pätevä.

5.1.14 TALOUDELLINEN MARKKINATALOUSTOIMIJAPERIAATETTA KOSKEVA ARVIOINTI: CAGLIARIN LENTOASEMA, KANNATTAVUUSANALYYSI ⁽⁸⁰⁾

- (174) Tutkimuksen tavoitteena on vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaisesti osoittaa ennakoanalyysin perusteella, että SOGAER SpA (Cagliarin lentoaseman pitäjä) piti tammikuussa 2007, joulukuussa 2007 ja joulukuussa 2009 tehtyjä lentoasemal palvelusopimuksia kannattavina ja että mikä tahansa muu hallintayritys olisi pitänyt niitä kannattavina.
- (175) Erityisesti nettohyötyarvon laskentaan perustuva kannattavuus selvitys osoittaa indeksin positiivisen tuloksen koko ajanjaksolla (2007–2009). Cagliarin lentoaseman järjestelyt vaikuttavat siksi olevan markkinaehtoisia.
- (176) Tiedot osoittavat, että Cagliarin lentoaseman toiminnasta vastaava markkinataloustoimija olisi pitänyt samankaltaisia järjestelyjä, joista sovittiin Ryanairin ja Cagliarin lentoaseman välillä, samankaltaisissa olosuhteissa kannattavana.

5.1.15 RYANAIRIN TOIMINNAN VAIKUTUS LENTOASEMAN MUUSTA KUIN ILMAILUSTA SAAMIIN TULOIHIN ⁽⁸¹⁾

- (177) Ryanairin puolesta toimiva konsulttiyritys katsoi, että Ryanairin toiminnan aloituksella on ollut huomattava myönteinen vaikutus lentoaseman muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saamiin tuloihin. Selvityksessä väitetään siten, että markkinataloussijoittajaperiaatteen liittyvässä kannattavuusanalyyssissä ja komission analyyssissä ⁽⁸²⁾ tähän mennessä käytetyt lähestymistavat olivat varovaisia, koska ne eivät sisältäneet tätä lisäystä lentoaseman tuloihin.
- (178) Selvitykseen sisältyy empiirinen analyysi, jossa käytetään 57:n eurooppalaisen lentoaseman otosta. Tähän otokseen sisältyvien lentoasemien on tarkoitus vastata mahdollisimman hyvin tässä arvioituja lentoasemia. Analyysin tuloksena voidaan todeta, että Ryanairin toiminnan aloittaminen ⁽⁸³⁾ johti 29:llä kyseisistä lentoasemista muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saatavien tulojen reaali määrään (inflaatiotarkistusten lisäksi) 12,0–13,7 prosenttiin lisäykseen, ja tämä vaikutus oli tilastollisesti merkitsevä. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että Ryanairin matkustajat kuluttavat enemmän kuin muiden lentoyhtiöiden matkustajat, koska halpalentoyhtiöiden koneiden ateriatarjoilu on rajallista, ja sen vuoksi Ryanairin toiminnan aloittaminen johtaa terminaalin kehittämiseen esimerkiksi houkuttelemalla sinne lisää myyntipisteitä.
- (179) Selvityksen mukaan tämä vaikutus koski yleisemmin kaikkia halpalentoyhtiöitä. Koska halpalentoyhtiöt, joilla on vahva tuotemerkki ja jotka kuljettavat merkittävän määrän matkustajia, lisäävät toimintaansa, halpalentoyhtiön toiminnan aloittaminen voi edistää huomattavasti lentoaseman kehittymistä ja siten muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saatavien tulojen kasvua. Tarkasteltujen lentoasemien otoksen perusteella tavanomaisia hintoja perivillä lentoyhtiöillä ei ole huomattavaa vaikutusta muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saataviin tuloihin.

⁽⁸⁰⁾ Oxeran 2 päivänä maaliskuuta 2015 päivätty selvitys.

⁽⁸¹⁾ Oxaran Ryanairille laatima, 4 päivänä joulukuuta 2015 päivätty selvitys.

⁽⁸²⁾ Konsulttiyritys viittasi komission Paun ja Nimesin lentoasemia koskevissa päätöksissä soveltamaan lähestymistapaan. Niissä komissio laski muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti odotettavat tulot siten, että ne perustuivat ennen sopimusten allekirjoittamista lentoasemalla kerättyihin tietoihin, joihin tehtiin inflaatiokorotus.

Komission päätös (EU) 2015/1227, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtioneustasta SA.22614 (C 53/07), jonka Ranska on myöntänyt Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 109), erityisesti johdanto-osan 414 kappale.

Komission päätös (EU) 2016/633, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, valtioneustasta SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), jonka Ranska on myöntänyt Nimes – Uzès – Le Viganin kauppa- ja teollisuuskamarille, Veolia Transport Aéroport Nimesille, Ryanair Limitedille ja Airport Marketing Services Limitedille (EUVL L 113, 27.4.2016, s. 32), erityisesti johdanto-osan 436 kappale.

⁽⁸³⁾ Konsulttiyritys piti Ryanairin toiminnan alkuna vuotta, jolloin Ryanair aloitti merkittävän toiminnan kentällä. Tämä määritetään ensimmäiseksi vuodeksi, jolloin Ryanairin lähtevät matkustajat ylittivät 50 prosenttia Ryanairin lähtevien matkustajien suurimmasta vuotuisesta kokonaismäärästä samalla lentoasemalla vuosina 1994–2012.

- (180) Selvityksen mukaan tulokset korostavat markkinataloustoimijaperiaatteeseen liittyvässä kannattavuusanalyysissä sekä komission arvioinnissa tähän saakka käytetyn lähestymistavan varovaista luonnetta. Selvityksiin ei sisälly muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saatavien lentoaseman tulojen kasvun kiihtyminen eivätkä siten Ryanairin lentoasemajärjestelyjen laajemmat hyödyt, vaan ainoastaan muusta kuin ilmailusta matkustajaa kohti saatavien tulojen arvioitu kasvu paljon matalammalla inflaatioasteella. Konsulttiyritys olettaa siksi, että sen markkinataloustoimijaperiaatteeseen liittyvässä kannattavuusanalyysissä ja komission analyysissä aliarvioidaan Ryanairin lentoasemajärjestelyiden odotettu kannattavuus.

5.2 EASYJETIN HUOMAUTUKSET

5.2.1 HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

5.2.1.1 *EasyJetin toiminta Sardiniassa*

- (181) EasyJet toimi Cagliariin ja Olbian lentoasemilla vuosina 2010–2013.

Sopimus Cagliariin lentoaseman kanssa

- (182) Cagliariin lentoaseman pitäjän kanssa tehty sopimus allekirjoitettiin 14 päivänä joulukuuta 2010, ja se oli voimassa 29 päivän maaliskuuta 2010 ja 28 päivän maaliskuuta 2013 välisenä aikana ⁽⁸⁴⁾. Cagliariin lentoaseman sopimuksen kokonaisarvo oli [...] euroa: sopimuksessa määrätään, että Cagliariin lentoaseman pitäjän olisi maksettava easyJetille [...] euroa ensimmäisenä vuonna, [...] euroa toisena ja [...] euroa kolmantena vuonna.
- (183) Cagliariin lentoaseman sopimuksessa selvennetään, että alue päätti lisätä markkinointipanostustaan matkailualaan taloutensa vahvistamiseksi ja sopivan tuoton saamiseksi ja tarjosi siten lentoasemien pitäjille vuosittain summan, joka käytetään tätä tarkoitusta varten. EasyJet sitoutui toteuttamaan markkinointitoimia, toimimaan alueiden välisillä suorilla lennoilla ja saavuttamaan matkustajatavoitteet siten, kuin sopimuksessa esitettiin.
- (184) Sopimukseen sisältyy easyJetin valmisteleva kolmen vuoden liiketoiminta- ja mediasuunnitelma sekä matkustajataavoitteet, jotka lentoyhtiön on saavutettava. Tutkimus taloudellisista vaikutuksista (joka tilattiin ulkopuoliselta konsultilta) on liitetty sopimukseen, ja siinä mitataan sijoituksesta saatava tuotto, joka on peräisin markkinointitoimista.
- (185) Jos easyJet ei noudata liikennöintiä koskevaa sitoumusta ja sovittua vuorotiheyttä, SOGAER ei ole veloitettu maksamaan vastaavaa määrää. EasyJet antoi sitoumuksen, jonka mukaan se maksaa kaikki asiaankuuluvat ja tavanomaiset lentoasemamaksut ja verot SOGAERille. Edellä mainittujen maksujen ja verojen maksamatta jättäminen rikkoisi sen SOGAERille antamia sitoumuksia, jolloin tällä olisi oikeus purkaa sopimus.
- (186) Cagliariin lentoaseman sopimuksen 5 pykälässä täsmennetään, että taloudellisen tuen tarjoamisen ehtona alueen myöntämä vastaava rahoitus.

Sopimukset Olbian lentoaseman kanssa

- (187) Ensimmäinen sopimus GEASARin kanssa allekirjoitettiin 17 päivänä maaliskuuta 2011, ja se kattoi 28 päivän maaliskuuta 2010 ja 27 päivän maaliskuuta 2011 välisen ajan ([...] euroa, kertaluonteinen maksu). Toinen sopimus allekirjoitettiin 25 päivänä tammikuuta 2012, ja se kattoi 27 päivän maaliskuuta 2011 ja 30 päivän maaliskuuta 2013 välisen ajan ⁽⁸⁵⁾ ([...] euroon saakka kesäkauden 2011 ja talvikauden 2011/2012 välillä ja [...] euroon saakka kesäkauden 2012 ja talvikauden 2012/2013 välillä). Viimeinen sopimus Olbian lentoaseman kanssa allekirjoitettiin 1 päivänä maaliskuuta 2013, ja se kattoi 27 päivän maaliskuuta 2013 ja 30 päivän maaliskuuta 2014 välisen ajan ([...] euroon saakka).
- (188) Sopimuksessa ei mainita, että lentoliikenteen kehittämiseen myönnetty julkiset varat ovat peräisin alueelta.

⁽⁸⁴⁾ Cagliariin lentoaseman sopimus koskee toimintaa seuraavilla reiteillä: Stansted, Geneve, Basel, Schönefeld.

⁽⁸⁵⁾ Olbian lentoaseman sopimus koskee toimintaa seuraavilla reiteillä: Bristol, Basel, Geneve, Lontoo Gatwick, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly ja Madrid-Barajas.

- (189) EasyJet toteaa, että 25 päivänä tammikuuta 2012 allekirjoitetun sopimuksen tavoite oli lisätä edelleen sen toimintaa lentoasemalla, koska i) Olbian ja Madridin välillä avataan uusi yhteys kesäkaudella 2012, ii) viikoittain lennettäviä vuoroja Berliiniin lisätään talvikaudella 2012/2013 ja iii) kauttakulkuliikennettä kehitetään erityisesti kansainvälisillä markkinoilla keski- ja matalasesongin aikana. Sopimuksen tarkoituksena oli laatia markkinointi- ja mainontaohjelma, jonka rahoitukseen GEASAR osallistuu.
- (190) EasyJet laati liiketoimintasuunnitelman, jota GEASAR tarkasteli, ja GEASAR laati oman liiketoimintasuunnitelman sopimuksen taloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi. Lentoaseman pitäjä tarkisti investoinnin arvon oman liiketoimintasuunnitelmansa mukaisen tuloksen perusteella ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2 Valtiontukea koskevat näkökohdat

- (191) Jotta ymmärretään, onko tarkasteltava toimenpide valtiontukea, easyJet käy läpi kunkin perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyn vaatimuksen.

Valtion varat

- (192) EasyJet toteaa, että vaikka sopimuksessa SOGAERin kanssa erityisesti viitataan Sardinian alueen lakiin 10/2010, jonka mukaan alue myöntää tällaiset varat lentoaseman pitäjälle, ei ole mitään todistetta siitä, että easyJetin SOGAERilta ja GEASARilta saamat varat olivat samat, jotka alue myönsi suoraan lentoaseman pitäjille.
- (193) Ensinnäkin easyJet väittää, että viittaus alueen lakiin SOGAERin ja easyJetin välisessä sopimuksessa ei itsessään osoita Sardinian alueen rahoituksen ja easyJetin välistä suoraa yhteyttä. Lisäksi se, ettei viittausta esitetty GEASARin ja easyJetin välisessä sopimuksessa, osoittaa, että toisessa sopimuksessa mainittu laki 10/2010 ei ollut oleellinen lentoaseman pitäjien ja easyJetin välisessä suhteessa.
- (194) EasyJet katsoo, että komission olisi arvioitava erikseen easyJetin sopimuksia, jotta tarkistetaan, olivatko easyJetin lentoaseman pitäjiltä saamat varat tosiasiallisesti peräisin alueelta, ennen kuin päätellään, että toimenpide on valtiontukea.

Kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla

- (195) EasyJetin mukaan saatu korvaus ei ollut riittävä, jotta kilpailua olisi haitattu. Tämä johtuu kahdesta tekijästä: korvauksen suhteellisen pienestä määrästä ja samoilla reiteillä liikennöivien lentoyhtiöiden puuttumisesta, kuten sopimuksissa mainittiin.
- (196) EasyJet on ainoa lentoyhtiö, joka toimii kaikilla SOGAERin kanssa tehdyissä sopimuksissa mainituilla reiteillä ja lähes kaikilla GEASARin kanssa tehdyissä sopimuksissa mainituilla reiteillä. Lentoaseman pitäjät kutsuivat muita lentoyhtiöitä toimimaan samoilla reiteillä julkaisemalla verkkosivuillaan kehotuksen esittää liiketoimintasuunnitelmia Cagliariasta ja Olbiasta lähtevillä tai sinne saapuvilla reiteillä liikennöimisestä, mutta ainoastaan easyJet tarttui tähän tilaisuuteen.
- (197) Koska easyJet on ainoa lentoyhtiö kyseisillä reiteillä, väitetty tuki ei voi vahingoittaa mitään kilpailijaa. Kilpailua ei siten easyJetin mielestä haitata.

Taloudellisen edun puuttuminen

- (198) EasyJet toteaa, ettei toimenpiteeseen sisälly mitään taloudellista etua sille, ja perustaa väitteensä markkinataloussi-joittajaperiaatteeseen.
- (199) EasyJet toteaa, että SOGAER ja GEASAR pystyivät arvioimaan etukäteen sopimusten positiivista taloudellista tuottoa. Taloudellinen tuotto perustuu kahteen tekijään: i) easyJet sitoutui toteuttamaan markkinointitoimia,

⁽⁸⁶⁾ Kumpakaan liiketoimintasuunnitelmaa ei ole ilmoitettu komissiolle.

liikennöimään alueidenvälisiä suoria lentoja ja saavuttamaan sopimusten mukaiset matkustajatavoitteet; ii) easyJet esitti lentoaseman pitäjälle liiketoimintasuunnitelmat, jotka kattavat sopimusten voimassaoloajan, sekä mediasuunnitelmat, jotta lentoaseman pitäjä voi tarkistaa kannattavuuden; ja iii) lentoaseman pitäjä vahvisti markkinointitoiminnasta investoinnilleen saamansa tuoton.

- (200) EasyJet selvittää ensimmäisestä kohdasta, että se sitoutui Cagliariin ja Olbian sopimuksissa liikennöimään asiaankuuluvilla reiteillä vähimmäisaikataulun ja vuorotiheyden perusteella.
- (201) Toisen kohdan osalta easyJetin toimittamassa liiketoimintasuunnitelmassa kuvataan sen tarjousta yksityiskohdaisesti, jotta lentoaseman pitäjät voivat arvioida investointien kannattavuutta. EasyJet selvittää, että tuolloin käytettävissä olleiden tietojen perusteella kumpikin lentoaseman pitäjä totesi, että lentoasemat saivat investoinneista merkittävän taloudellisen tuoton.
- (202) SOGAER perusti päätöksensä toimia yhteistyössä easyJetin kanssa ulkopuolisen konsultin vahvistamaan tutkimukseen taloudellisista vaikutuksista, jossa varmistettiin investoinneista saatava tuotto ja todettiin, että tämä johtaisi hyvin todennäköisesti merkittävään taloudelliseen tuottoon ja lentoaseman kehittymiseen. GEASAR ilmoitti sopimuksessa, että se oli tarkastellut easyJetin liiketoimintasuunnitelmaa, arvioinut oletuksia ja odotettavia tuloksia ja laatinut oman liiketoimintasuunnitelmansa, jossa vahvistettiin taloudelliset intressit toimia easyJetin kanssa.
- (203) SOGAERin ja GEASARin kanssa tehdyt sopimukset lisäsivät merkittävästi matkustajamäärää Cagliariin ja Olbian lentoasemilla ja tarjosivat ilmailusta ja muusta kuin ilmailutoiminnasta saatavan vakaan ja kasvavan tuoton.
- (204) EasyJet katsoo, että SOGAERin ja GEASARin kanssa tehdyt sopimukset perustuvat yksinomaan kaupallisiin ehtoihin. Tarkasteltavia toimenpiteitä ei voida siksi pitää valtiontukea, koska SOGAER ja GEASAR toimivat taloudelliseen hyötyyn pyrkivinä yksityisinä sijoittajina.

5.2.1.3 *Altmark-tuomion kriteerien ja/tai perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohdan noudattaminen*

- (205) EasyJet toteaa, ettei sille myönnetty korvaus ole lainvastaista valtiontukea, koska se täyttää Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa Altmark antaman tuomion⁽⁸⁷⁾ kaikki neljä kriteeriä, joiden perusteella määritetään, ovatko julkisen palvelun korvaukset valtiontukea.
- (206) Toimenpide on korvaus sitoutumisesta liikennöimään erikseen nimettyjä strategisia kansainvälisiä yhteyksiä Cagliariin ja Olbiasta lähtevillä tai sinne saapuvilla reiteillä ja tarjoamaan tähän liittyviä markkinointi- ja mainontapalveluita erityisesti kannattamattomalla huippusesongin ulkopuolisella ajanjaksolla. Lisäksi järjestelmän mukainen rahoitus on rajoitettu (osittaiseen) korvaukseen todellisista kustannuksista, joita easyJetille aiheutuu julkisen palvelun velvoitteesta, ja sillä sallitaan easyJetille kohtuullinen voitto.
- (207) EasyJet katsoo, että ensimmäinen Altmark-kriteeri (tarkasti määritellyn julkisen palvelun velvoitteen antaminen) täytetään, koska valtio on antanut easyJetille tehtäväksi strategisten kansainvälisten reittien liikennöimisen ja julkisen palvelun velvoite on määritelty tarkasti. EasyJet teki SOGAERin ja GEASARin kanssa sitovat sopimukset Sardinian alueen lain 10/2010 ja sen myöhempien täytäntöönpanosäädösten johdosta. Tällaiset sopimukset asettavat easyJetille erityisiä velvoitteita varmistaa, että alueellisen jatkuvuuden periaatetta noudatetaan ja että riittävä määrä lentoja tarjotaan matkustajien kuljettamiseksi Sardiniaan ja sieltä pois päin huippusesonkien ulkopuolella. Tarkasteltavana oleva korvaus liittyy alueen SOGAERin ja GEASARin välityksellä asettamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun velvoitteeseen.
- (208) Kun tarkastellaan toista kriteeriä (korvauksen laskemisen perustan muodostavat parametrit on vahvistettava etukäteen objektiivisesti ja läpinäkyvästi), easyJet väittää, että sopimuksissa, joilla easyJetin tehtäväksi annetaan lentoliikennepalvelujen tarjoaminen strategisilla reiteillä, korvaus tehtävän suorittamisesta määritellään riittävästi etukäteen, koska niissä ilmoitetaan kiinteä vuotuinen määrä, joka liittyy erityisesti kyseisen reittien liikennöintiin läpi vuoden.

⁽⁸⁷⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.7.2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (209) Kolmannen kriteerin osalta (saatu korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kustannusten kattamiseksi ja kohtuullisen voiton saamiseksi), easyJet toteaa, että SOGAERin ja GEASARin kanssa tehdyissä sopimuksissa määriteltyjen lentoliikennepalvelujen tarjoaminen aiheuttaa easyJetille merkittäviä kiinteitä ja käyttökustannuksia. [...] EasyJet vahvistaa, että ilman lentoasemilta saatua tukea se ei olisi koskaan liikennöinyt mitään reittejä Sardinian lentoasemilta huippusezonkia lukuun ottamatta.
- (210) EasyJet toteaa, että myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy (saatu korvaus ei ylitä kustannuksia, jotka aiheutuvat hyvin johdetulle, julkisen palvelun tarjoamiseen asianmukaisesti varautuneelle yritykselle). EasyJet väittää, että sitä voidaan pitää tavanomaisena hyvin johdettuna ja julkisen palvelun tarjoamiseen asianmukaisesti varautuneena yrityksenä. EasyJet haluaa korostaa, että se on yksi parhaiten johdetuista eurooppalaisista lentoyhtiöistä ja se voi tarjota asiakkaille alhaisia hintoja, koska se keskittyy tehokkuuteen, lentokaluston korkeaan käyttöasteeseen ja tietotekniikan intensiiviseen käyttöön, jotka kaikki alentavat kustannuksia matkustajaa kohti.
- (211) Vaikka komissio katsoo, etteivät Altmark-kriteerit täyty, easyJet katsoo, että perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohdan kaikki edellytykset täyttyvät ja että toiminta oli tarpeellista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseksi. Toimintaa voidaan siten edelleen pitää yhteensopivana perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisen poikkeuksen perusteella.

5.2.1.4 **Tasapainotesti**

- (212) EasyJet katsoo, että vaikka järjestelmä ei kuuluisikaan määräysten ja ohjeiden soveltamisalaan, tasapainotestin myönteinen tulos tekee siitä täysin sääntöjenmukaisen tukimäärästä tai tuensaajayrityksen koosta riippumatta. Tuella katsotaan olevan kohtuuttomia kielteisiä vaikutuksia, kun:
- a) sitä myönnetään tehottomille tai hallitseville yhtiöille taantuvilla aloilla
 - b) se syrjäyttää yksityisiä investointeja tai tutkimustyötä
 - c) sillä syrjitään tiettyjä yrityksiä tai teknologioita.
- (213) Tässä asiassa ei ole mitään sellaisia kilpailun vääristymiä, jotka yleensä liittyvät ongelmalliseen valtiontukeen: i) tuensaajat eivät ole saaneet markkinaosuuksia potentiaalisesti tehokkaampien kilpailijoiden kustannuksella; ii) ulkomaisia kilpailijoita ei ole syrjitty kansallisten huippuyritysten eduksi; iii) kuluttajat eivät ole hävinneet sen vuoksi, etteivät he ole saaneet edullisempia tai parempia tuotteita.
- (214) EasyJetin mukaan kyseinen järjestelmä täyttää tarpeellisuus- ja suhteellisuusvaatimukset. Järjestelmä on tarpeellinen, koska easyJet ei olisi voinut muutoin liikennöidä reiteillä läpi vuoden. Järjestelmä on oikeasuhteinen, koska tuki muodostaa vain murto-osan easyJetin toimintakustannuksista.

5.2.1.5 **Päätelmät**

- (215) EasyJet toteaa lopuksi, ettei se saanut sääntöjenvastaista valtiontukea Sardinian lentoasemilta tai Sardinian viranomaisilta tarkasteltavana olevalla ajanjaksolla.

5.2.2 HUOMAUTUKSET, JOTKA KOSKEVAT VUODEN 2014 ILMAILUSUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISTA TARKASTELTAVIIN TOIMIIN

- (216) EasyJet väittää, että se on jo osoittanut, ettei se ole saanut sääntöjenvastaista valtiontukea useista syistä, joihin uusilla suuntaviivoilla ei vaikuteta. EasyJet korostaa, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 3.5 jaksossa on kaksi menetelmää määrittää, täyttävätkö lentoasemien ja lentoyhtiöiden väliset sopimukset markkinataloustoimijatestin ja ovatko ne siten valtiontuesta vapaita.
- (217) Ensimmäinen on vertailuanalyysimenetelmä, mutta komissio hylkää tämän menetelmän, koska lentoasemien markkinoilla on huomattava määrä valtion tukia.

- (218) Ehdotetulla vaihtoehtoisella menetelmällä pyritään selvittämään, vaikuttaako kyseinen kaupallinen järjestely asteittain lentoaseman kannattavuuteen ennakoanalyysin näkökulmasta (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 3.5.2 jakso). EasyJet täsmentää, että komissio pitää asteittaista kannattavuutta koskevaa ennakoanalyysia merkittävimpänä kriteerinä arvioitaessa järjestelyjä, joita lentoasemat ovat tehneet yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa. Yrityksen mielestä arvioinnin pitäisi periaatteessa perustua liiketoimintasuunnitelmaan, jossa otetaan huomioon käytettävissä olevat tiedot ja ennakoitava kehityssuuntaus ajankohtana, jona sopimus tehtiin.
- (219) EasyJet korostaa, kuten se selvitti 30 päivänä heinäkuuta 2013 toimittamissaan huomautuksissa, että SOGAER ja GEASAR pystyivät ennakoimaan sopimusten positiivista taloudellista tuottoa.
- (220) EasyJet toteaa, että positiivinen taloudellinen tuotto perustuu seuraaviin tekijöihin: i) easyJet sitoutui toteuttamaan markkinointitoimia, liikennöimään alueiden välisiä suoria lentoja ja saavuttamaan sopimusten mukaiset matkustajatavoitteet; ii) easyJet esitti lentoaseman pitäjälle liiketoimintasuunnitelmat, jotka kattavat sopimusten voimassaoloajan, sekä mediasuunnitelmia, jotta lentoaseman pitäjä voi tarkistaa kannattavuuden; ja iii) lentoaseman pitäjä vahvisti markkinointitoiminnasta investoinnilleen saamansa tuoton. EasyJet huomauttaa, että tuolloin käytettävissä olleiden tietojen perusteella kumpikin lentoaseman pitäjä totesi, että lentoasemat saivat investoinneista merkittävän taloudellisen tuoton. SOGAER perusti päätöksensä tehdä sopimus easyJetin kanssa tuloksiin, jotka saatiin taloudellisista vaikutuksista tehdystä tutkimuksesta.
- (221) EasyJet huomauttaa myös, että sen mainonta- ja markkinointitoiminta lisäsi merkittävästi Cagliariin ja Olbian lentoasemien näkyvyyttä ja siten matkustajamäärää niille suuntautuvilla reiteillä.
- (222) Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.2 kohdan osalta easyJet toteaa, että joitakin muutoksia on tehty ehtoihin, joiden perusteella lentoyhtiöt voivat saada tukea uusien reittien avaamiseksi. EasyJet väittää, että lentoaseman kokoon ja tukikelpoisiin kohteisiin liittyviä joustavampia järjestelyjä voitaisiin tässä tapauksessa perustella uusien suuntaviivojen mukaisesti sillä, että lentoasemat sijaitsevat syrjäisillä alueilla, koska kyse on saaresta. EasyJet väittää, että uudet kriteerit käynnistysvaiheen tuen hyväksyttävyydelle täyttyvät olennaisilta osiltaan.
- (223) Yhtiö panee merkille, että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.2 kohdassa todetaan, että lentoyhtiöille myönnettävän käynnistystuen katsotaan edistävän yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista, jos se i) lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä uusien reittien avaamisen myötä tai ii) helpottaa alueellista kehitystä syrjäisillä alueilla. Suuntaviivojen 2.2 kohdan mukaan "syrjäisillä alueilla" tarkoitetaan syrjäisimpiä alueita, Maltaa, Kyprosta, Ceutaa, Melillaa, saaria, jotka ovat osa jonkin jäsenvaltion aluetta, ja harvaan asuttuja alueita. EasyJet väittää, että kummatkin perusteet täyttyvät. Lisäksi vaatimus todellisesta kuljetustarpeesta näyttää myös täyttyvän, koska kuljetusmenetelmille ei ole mitään todellista vaihtoehtoa.
- (224) EasyJet muistuttaa, että käynnistysvaiheen tukea voidaan myöntää lentoyhtiöille, jotka liikennöivät sellaisen lentoaseman kautta, jota käyttää alle 3 miljoonaa matkustajaa vuodessa (ilmailusuuntaviivojen 142 kohta), ja tapauskohtaisesti myös niille lentoasemille, joiden kautta kulkee yli 3 miljoonaa, mutta alle 5 miljoonaa matkustajaa vuodessa (144 kohta). Olbian lentoaseman (jonka kanssa easyJet allekirjoitti sopimuksen vuonna 2011) liikennemäärä oli 1 621 945 matkustajaa vuonna 2009 ja 1 591 821 matkustajaa vuonna 2010. Cagliariin lentoaseman (jonka kanssa easyJet allekirjoitti sopimuksen vuonna 2010) osalta liikennemäärä oli 2 924 805 matkustajaa vuonna 2008 ja 3 317 262 matkustajaa vuonna 2009. EasyJetin mielestä komission pitäisi todeta, että käynnistysvaiheen tuki on tarpeellista vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 142 kohdan (Cagliariin lentoaseman tapauksessa) tai ainakin sen 144 kohdan mukaisesti.
- (225) Kun kyse on valtiontuen tarkoituksenmukaisuudesta politiikan välineenä, 147 kohdan mukaan tämä kriteeri täytetään, jos yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy: i) lentoyhtiön ennakolta laatimassa liiketoimintasuunnitelmassa vahvistetaan, että tukea saavan reitin on mahdollista olla kannattava ilman julkista rahoitusta kolmen vuoden kuluttua, tai ii) jos liiketoimintasuunnitelmaa ei ole, lentoyhtiöiden on toimitettava lentoasemalle peruuttamaton sitoumus reitin liikennöimisestä vähintään yhtä pitkän ajan kuin se ajanjakso, jonka aikana se sai käynnistystukea. EasyJet korostaa, että sopimusten allekirjoitushetkellä laaditut liiketoimintasuunnitelmat vahvistivat, että sopimukset olivat lentoasemille soveltuvat ja kestävät.

- (226) Vaikkei mitään virallista sitoumusta liikennöidä ensimmäisten kolmen vuoden jälkeen annettu, tosiasiaa tämä edellytys parhaillaan täyttyy, koska easyJet on jatkunut toimintaa Cagliariin ja Olbian lentoasemilla sopimuksen päättymisvuoden 2013 jälkeen.
- (227) Kannustavan vaikutuksen osalta easyJet muistuttaa, että lentoyhtiöiden käynnistysvaiheen tuella on kannustava vaikutus, jos on todennäköistä, että ilman tätä tukea lentoyhtiön taloudellista toimintaa tällä lentoasemalla ei laajennettaisi. Viitaten 30 päivänä heinäkuuta 2013 esittämiinsä huomautuksiin easyJet toteaa, että ilman SOGAERilta ja GEASARilta saatua tukea se ei olisi liikennöinyt millään kyseisistä reiteistä huippusesongin ulkopuolella.
- (228) Tukimäärän oikeasuhteisuuden osalta easyJet arvioi, että tässä tapauksessa kriteeriä noudatettiin. Kilpailulle ja kaupalle aiheutuvien tarpeettomien kielteisten vaikutusten välttämiseksi easyJet toteaa, ettei liikennöidyillä reiteillä voi käyttää mitään nopeita junayhteyksiä tai muunlaisia kulkuvälineitä. Lisäksi Cagliariin ja Olbian lentoasemien vaikutusalueella ei ole muita lentoasemia.

5.2.3 LISÄKOMMENTIT MARKKINATALOUSTOIMIJAPERIAATTEeseen LIITTYVÄÄN ANALYYSIIN OLBIAN LENTOASEMAN OSALTA

- (229) EasyJet toteaa, että Olbian lentoaseman kanssa tehdyt sopimukset ovat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaiset. EasyJet toimitti tätä varten komissiolle yhden konsulttiyrityksen laatiman selvityksen. Selvityksessä analysoidaan kunkin easyJetin Olbian lentoaseman kanssa tekemän markkinointisopimuksen oletettua kannattavuutta täysin ennakoarviona sen perusteella, miten easyJet tulkitsee komission vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoihin perustuvaa lähestymistapaa ja viimeaikaista oikeuskäytäntöä ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Tulokset osoittavat, että vuosien 2010 ja 2011 markkinointisopimusten allekirjoitusajankohtana merkityksellisten oletusten mukaan kunkin sopimuksen oletettiin olevan riittävän kannattava ⁽⁸⁹⁾. Vuosien 2010 ja 2011 sopimusten osalta nettonykyarvolaskelma on ehdottomasti positiivinen sekä ilmoitetussa perusvaihtoehdossa että useissa herkkyysteesteissä, mikä viittaa siihen, että järkevästi toimiva yksityinen sijoittaja olisi todennäköisesti tarjonnut vastaavia sopimuksia.
- (231) Esitetyt todisteet osoittavat siten, että järkevä markkinataloussijoittaja olisi ollut vastaavissa olosuhteissa valmis tekemään vastaavia sopimuksia easyJetin kanssa, mikäli GEASARin ennako-odotukset olisivat olleet kohtuulliset. Analyysi merkitsee, että tekemällä useita sopimuksia easyJetin kanssa GEASAR käyttäytyi yksityisen sijoittajan tavoin.

5.3 GEASAR S.P.A:N HUOMAUTUKSET (OLBIAN LENTOASEMAN PITÄJÄ)

5.3.1 HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

- (232) Olbian lentoasema hoitaa pääasiassa kotimaista ja kansainvälistä kaupallista matkustajaliikennettä, erityisesti matkailuliikennettä. Olbian lentoaseman liikenteen huiput ovat kesäkaudella, toukokuun ja lokakuun välillä.
- (233) GEASAR korostaa, että lentoaseman sijainti Sardinian kaltaisella saarialueella merkitsee, että:
- ei voida katsoa, että sen toiminta on päällekkäistä muiden jäsenvaltioiden tai Italian mantereen lentoasemien kanssa
 - Olbian lentoasema ei kilpaile saaren muiden lentoasemien (erityisesti Cagliari-Elmasin eli Mario Mamelin lentoaseman tai Alghero-Fertilian lentoaseman kanssa). Ei voida katsoa, että Sardinian kolme lentoasemaa korvaavat toisiaan, koska niillä on eri vaikutusalueet. Tärkeimpiä syitä tälle ovat saaren topografia, väestön hajanainen levittäytyminen alueella, pitkät välimatkat lentoasemien välillä ja saaren eri alueiden välisten nopeiden tieyhteyksien puuttuminen.

⁽⁸⁸⁾ Pääasiassa komission 12 päivänä helmikuuta 2004 tekemä päätös 2004/393/EY Vallonian alueen ja Brussels South Charleroi Airport -lentoaseman Ryanair-lentoyhtiölle myöntämistä eduista lentoyhtiön aloittaessa toimintansa Charleroisissa (EUVL L 137, 30.4.2004, s. 1), ja komission 25 päivänä heinäkuuta 2012 antama päätös 2013/664/EU toimenpiteestä SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Suomi, Finavia, Airpro ja Ryanair – Tampere-Pirkkalan lentoasema (EUVL L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁸⁹⁾ Analyysi tehtiin ilman, että lentoaseman kanssa keskusteltiin julkisista lähteistä ja easyJetiltä saaduista tiedoista. Tiedot on johdettu asiaankuuluvista markkinointisopimuksista, laskutustiedoista, maahuolintaa koskevista sopimuksista, julkaistuista tariffeista ja Olbian lentoaseman tilinpäätöksestä.

- (234) Olbian lentoaseman lentoliikenne ei kilpaile myöskään muiden Sardiniaan suuntautuvien tai sieltä lähtevien liikennemuotojen kanssa. Ainoa vaihtoehto Sardiniaan suuntautuvalla lennolla on kulkea meritse, mutta matka-aika on paljon pidempi.

5.3.1.1 **GEASARin toteuttamat toimet lain 10/2010 täytäntöönpanemiseksi**

- (235) GEASAR toimitti alueelle toimintasuunnitelmat vuodelle 2010 ja kolmen vuoden ajanjaksolle 2011–2013 sekä niihin liittyvät rahoitushakemukset. Alue hyväksyi rahoituksen myöntämisen kyseisille kausille 6 päivänä joulukuuta 2010 antamallaan päätöksellä N:o 43/37 ja 23 päivänä joulukuuta 2011 antamallaan päätöksellä N:o 52/117.
- (236) GEASARin tosiasiaa täytäntöönpanemat toimet koskevat ainoastaan lain 10/2010 mukaisia toimia 2 ja 3, joilla edistetään Sardiniaa matkailukohteena. GEASAR ei tehnyt mitään toimen 1 mukaista reittien kehittämistä koskevaa sopimusta.

Toimi 2

- (237) Lentoaseman pitäjä julkaisi verkkosivuillaan kiinnostuksenilmaisupyynnön markkinointi- ja mainontasopimusten tekemiseksi lain 10/2010 täytäntöönpanoa varten. Saatuaan kiinnostuksenilmaisut GEASAR neuvotteli markkinointiehtotuksista lentoyhtiöiden kanssa ottaen huomioon alueen laatiman matkailumarkkinointisuunnitelman yhtenä suunnitteluvälineenä.
- (238) GEASAR teki tämän perusteella vuosille 2010–2013 väliaikaisia sopimuksia easyJetin, Meridianan, Air Berlinin, Fly Nikin, Volotean, Norwegianin, Air Italyn, Jet2.comin ja Air Balticin kanssa. Suurin osa sopimuksista oli voimassa yhden tai kaksi vuotta.
- (239) Sopimukset perustuivat siihen edellytykseen, että kyseiset lentoyhtiöt liikennöivät tiettyjä kotimaan tai eurooppalaisia reittejä Olbiaan ja sieltä käsin. Tähän edellytykseen oli liitetty vaatimus siitä, että lentoyhtiöt edistävät Sardiniaa matkailukohteena.
- (240) Määränpään markkinointi- ja edistämistoimet, jotka lentoyhtiöt sitoutuvat toteuttamaan käyttämällä sopimuksen mukaista budjettia, esitetään erityisessä mediasuunnitelmassa. Tarkemmin sanottuna ne koostuvat seuraavista toimista: i) perinteinen mainonta (esim. kaupungeissa, tiedotusvälineissä, lentoyhtiöiden lehdissä) ja ii) verkkomainonta lentoyhtiön verkkosivustolla.

Toimi 3

- (241) GEASAR antoi alueen puolesta kolmansien osapuolten tehtäväksi useita hankkeita, joilla Sardiniaa edistetään matkailukohteena, kuten mainonta lehdistössä ja televisiossa, Sardiniaa koskevia tietoja sisältävien karttojen painaminen, lentoasemilla käytettävät mainostaulut ja ikkunatarrat, konsulttisopimukset markkinointi- ja mainontastrategioiden suunnittelemiseksi, osallistuminen alan messuille ja lehdistötilaisuuksiin sekä kohteen edistäminen tarjoamalla matkapaketteja matkatoimistojen välityksellä ja Sardinian matkailun edistämistä koskeva verkkosivusto.

Rahoitus

- (242) Lentoaseman pitäjä maksaa maksun toimista 2 ja 3 lentoyhtiölle ja muille asiaankuuluville palveluntarjoajille. GEASAR toimitti alueelle selvityksiä vuosina 2010–2012 toteutetuista toimista ja niiden toteutuneista kustannuksista. Alueen olisi pitänyt sen jälkeen korvata lentoaseman pitäjän maksamat summat.
- (243) Alue on osittain korvannut GEASARille toimesta 2 aiheutuneet kustannukset rajallisista budjettimäärärahoistaan. Suurin osa alueen lain 10/2010 nojalla korvaamista määristä liittyy toimeen 2, ja ne kattavat GEASARin maksut lentoyhtiöille markkinointi- ja mainontasopimuksista.
- (244) Taulukko 11 osoittaa rahoitusvirran GEASARilta.

Taulukko 11

Rahoitusvirta Olbian lentoasemalta

	(euroa)			
	2010	2011	2012	YHTEENSÄ
Toimi 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Toimi 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Lentoaseman pitäjän alueelle ilmoittama kokonaissumma	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Oikeus lain 10/2010 mukaiseen tukeen	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Lentoaseman pitäjälle lain 10/2010 nojalla korvattu määrä yhteensä	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2 Arviointi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 107 artiklan 1 kohdan nojalla

- (245) GEASAR ei ole toimien 2 ja 3 todellinen edunsaaja, ja menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen sisältyi virhe, sillä siinä GEASAR sisällytettiin lain 10/2010 nojalla myönnetyn valtiontuen saajaksi. GEASAR ei ollut tuesta johtuvan taloudellisen edun saaja: lentoaseman pitäjät yksinkertaisesti siirsivät lain 10/2010 nojalla myönnettyt tuet lopullisille edunsaajille, eli lentoyhtiöille, jotka liikennöivät tarkasteltavilla lentoasemilla. Tämä koskee myös lentoaseman pitäjien muilta yrityksiltä tilaamia Sardinian matkailunedistämistoimia.
- (246) GEASAR toteaa, että lain 10/2010 mukaiset tuet eivät ole valtiontukea, koska perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa asetetuista neljästä edellytyksestä ainakaan kahta ei täytetä:
- GEASAR ei saa toimista 2 ja 3 mitään etua, ja se katsoo, että lain 10/2010 nojalla myönnettyt varat ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaiset: alueen maksamat määrät, jotka liittyvät toimiin 2 ja 3, ovat vastikkeita kolmansien osapuolten suorittamista palveluista ja niille tosiasiallisesti aiheutuneista kustannuksista. GEASAR toteaa myös, että vastike, joka on maksettu lentoyhtiöille (toimi 2) ja muille palveluntarjoajille (toimi 3) on käyvän markkinahinnan mukainen. Toisaalta alueen lain 10/2010 nojalla myöntämä rahoitus on tuonut alueelle taloudellista hyötyä keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. Alueen verotulojen lisääntymisestä saamaa määrää voidaan pitää suurempana kuin tarkasteltavien toimenpiteiden rahoituksesta alueelle aiheutuneita kustannuksia. Myös SFIRS:n myöntämät lainat maksettiin markkinaehtojen mukaisesti.
 - Toimet 2 ja 3 eivät vaikuta kauppaan eivätkä vääristä kilpailua: erityisen sijaintinsa vuoksi Olbian lentoasema toimii paikallisella tasolla, ja se ei kilpaile muiden kansallisten tai eurooppalaisten lentoasemien kanssa. Olbian lentoaseman hallinnointi annettiin (osittain) GEASARin tehtäväksi vuonna 1989, eli kauan ennen asiassa Aéroport de Paris 12 päivänä joulukuuta 2000 annettua tuomiota, jolla valtiontukisääntöjen sovellettavuus laajennettiin lentoasemien toimintaan.
- (247) GEASAR toteaa lopuksi, että lain 10/2010 mukaiset tuet eivät ole valtiontukea perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla.

5.3.1.3 Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella

- (248) Toissijaisesti GEASAR on väittänyt, että lain 10/2010 nojalla maksetut tuet joka tapauksessa soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Soveltuvuutta on arvioitava vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 79 kohdan valossa ⁽⁹⁰⁾:
- Tuki maksetaan lentoliikenteen harjoittajille, joilla on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukainen jäsenvaltion antama voimassa oleva liikennelupa.

⁽⁹⁰⁾ Komissio on tarkastellut asiaa koskevia kriteerejä menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 133 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa.

- b) Rahoituksella pyrittiin vähentämään lentoliikenteen kausiluonteisuutta; sillä edistettiin siten uusien reittien tai lentoaikataulujen käyttöönottoa, ja se ei koskenut lentoyhtiöitä, joihin sovellettiin asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 tarkoitettua julkisen palvelun velvoitetta.
- c) Lentoyhtiöille tuettu reitti oli kannattava.
- d) Rahoituksella katettiin uuden reitin tai lentoaikataulun käyttöönotosta aiheutuvat ylimääräiset kustannukset. Kustannukset ovat tämänhetkisten markkinahintojen mukaiset.
- e) Lain 10/2010 mukaisista aloitteista tiedotettiin riittävästi palvelun tarjonnasta kiinnostuneiden lentoyhtiöiden keskuudessa.
- f) Sopimukseen sisältyy seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan, jos jokin lentoyhtiö ei noudata lentoasemalle antamia sitoumuksia.
- (249) GEASAR toteaa, että lain 10/2010 mukaan maksetut tuet myönnetään lentoyhtiöille hieman pidemmäksi ajaksi (neljäksi vuodeksi kolmen sijasta) ja ne ovat tuki-intensiteetiltään korkeampia kuin mitä vuoden 2005 ilmaisuusuntaviivoissa sallitaan, mutta lisää, ettei lentoyhtiöiden kanssa tehtyjen kaikkien sopimusten kesto määräydy lain 10/2010 perusteella. Se korostaa erityisesti, että suuntaviivoissa sallitaan poikkeuksia niihin sisältyviin intensiteettiä koskeviin kriteereihin, kun kyse on tuetuista ja taloudellisesti heikommassa asemassa olevista alueista, kuten Sardiasta.
- (250) Tarkasteltavat toimenpiteet ovat sopivia kannustamaan unionin edun mukaisia kehitystavoitteita, eivätkä ne vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan siinä määrin, että tämä olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa. Tältä osin GEASAR viittaa Euroopan parlamentin 10 päivänä toukokuuta 2012 antamaan päätöslauselmaan alueellisten lentoasemien ja lentoliikennepalvelujen tulevaisuudesta EU:ssa ⁽⁹¹⁾, jossa korostetaan alueellisten lentoasemien merkitystä unionissa.
- (251) GEASAR katsoo, että arvioitaessa, soveltuvatko tarkasteltavat toimenpiteet sisämarkkinoille, olisi otettava huomioon Olbian lentoaseman keskeinen tehtävä varmistaa Sardinian kaltaisen saarialueen alueellinen jatkuvuus.

5.3.1.4 Arviointi SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla

- (252) GEASAR toteaa, etteivät lain 10/2010 nojalla maksetut määrät ole valtiontukea Altmark-kriteerien perusteella, ja vaikka ne olisivat, ne ovat perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisia.

Altmark-kriteerien täytyminen

- (253) GEASAR huomauttaa ensimmäisestä Altmark-kriteeristä, että tutkittavana olevat toimenpiteet ovat osa alueen laajempaa maantieteellistä ja liikennepolitiikkaa, jonka tarkoituksena on varmistaa saaren ja unionin muiden alueiden väliset vähimmäisyhteydet koko vuoden aikana.
- (254) GEASARin mukaan toinen ja kolmas Altmark-kriteeri täytetään: korvauksen laskemiseen sovellettavat parametrit on määritetty etukäteen objektiivisesti ja avoimesti, ja liiallisen korvauksen riskiä ei ole, koska GEASAR on saanut ainoastaan osittaisen korvauksen aiheutuneista kustannuksista.
- (255) GEASAR katsoo, että sille aiheutui kuluja yksityisyrittäjienä, johon sovelletaan tavanomaisia markkinaehtoja: tästä syystä myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy.

Soveltuvuus sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella

- (256) GEASAR katsoo, että tätä soveltuvuutta olisi arvioitava ottaen huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2005 päätös ja toissijaisesti ottaen soveltuvin osin huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet.
- (257) GEASAR toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädettyä kynnysarvoa noudatetaan, koska julkisen tuen osuus oli noin 4 miljoonaa euroa vuodessa ja GEASARin liikevaihto oli alle 100 miljoonaa euroa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen 4, 5, ja 6 artiklan edellytykset niin ikään täyttyvät.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

- (258) GEASAR toteaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovelletavuudesta, että
- a) korvaus myönnettiin todellisesta ja oikein määritellystä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta.
 - b) vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitamisesta uskottiin asianomaisille yrityksille yhden tai useamman oikeudellisen asiakirjan nojalla.
 - c) korvauksen määrä ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.

5.3.2 HUOMAUTUKSET, JOTKA KOSKEVAT VUODEN 2014 ILMAILUSUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISTA TARKASTELTAVIIN TOIMIIN

- (259) GEASAR huomauttaa, että tarkasteltavana oleva väitetty tuki myönnettiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ja että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 8.6 jaksossa selvennetään ajankohtaa, josta lähtien siinä asetettuja soveltuvuuskeriteereitä on noudatettava. Komission on siten sovellettava ilmailusuuntaviivojen 172 kohdassa vahvistettua periaatetta kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea (vireillä olevat ilmoitukset ja sääntöjenvastainen ilmoittamaton tuki), vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Suuntaviivojen 5 jaksossa asetetaan soveltuvuuskeriteerejä toimintatuella, joka on maksettu ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Toisaalta vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoja ei sovelleta investointeihin ja käynnistysvaiheen tukeen, joka on myönnetty perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Komission on sovellettava tällaiseen tukeen "sen myöntämisaikana voimassa olleita sääntöjä" (suuntaviivojen 173 ja 174 kohta).
- (260) GEASAR viittaa huomautuksiin, jotka se toimitti komissiolle 1 päivänä heinäkuuta 2013 osoittaakseen, ettei se ole saanut valtiontukea. Jos komissio kuitenkin tulee siihen tulokseen, että lain 10/2010 nojalla maksettua julkista rahoitusta voidaan pitää toimintatukena, jonka todellinen edunsaaja on GEASAR SpA, lentoaseman pitäjä katsoo, että kaikki myönnetyt tuet täyttävät vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltuvuuskeriteerit.
- (261) GEASAR panee merkille, että suuntaviivojen 137 kohdan mukaan "ennen siirtymäkauden alkamista myönnetyn toimintatuen", mukaan lukien ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 maksettu tuki, "voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille" perustamissopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla "kattamattomien toimintakustannusten koko määrän osalta". Täydentävä edellytys sille, että tällainen tuki on soveltuva, on se, että
- a) "5.1.2 jakson edellytykset täyttyvät, lukuun ottamatta 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ja 134 kohta";
 - b) erityisesti "kilpailun vääristymät" otetaan huomioon.
- (262) GEASARin mukaan kaikki vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa asetetut soveltuvusedellytykset on täytetty.

5.3.2.1 *Vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 113 ja 114 kohta)*

- (263) GEASAR toteaa, että kaikki lain 10/2010 nojalla myönnetty toimintatuki edisti varmasti "yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista". Tätä näkemystä tukevat viitealueen taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden edistämistä koskevat tavoitteet, joita alueen on tarkoitus edistää lain antamisella. Myönnettyllä julkisella tuella oli tarkoitus edistää saaren ja muiden unionin alueiden välisiä lentoyhteyksiä ja vähentää niiden kausiluonteisuutta, ja sillä tehtiin mahdolliseksi "välttää mahdolliset häiriöt lentoliikenteessä ja kulkuyhteyksissä" (113 kohta).
- (264) GEASAR SpA katsoo, että laki 10/2010 osaltaan lisäsi "unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteispisteitä unionin sisäisille lennoille" (113 kohdan a alakohta). Se lisää, että laki 10/2010 edisti alueellista kehitystä (113 kohdan c alakohta); Olbian lentoasema on tärkeä portti Koillis-Sardinian matkailukohteisiin, ja laki 10/2010 on auttanut vähentämään lentoliikenteen kausiluonteisuutta.

5.3.2.2 Valtiontukitoimenpiteiden tarve (vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 116–118 kohta)

- (265) GEASARin mukaan myös tämä vaatimus täytetään, koska Olbian lentoasema kuuluu suuntaviivojen 118 kohdassa mainittuun ryhmään, eli lentoasemiin, jotka eivät pysty kattamaan toimintakustannuksiaan. Olbian lentoasema kuuluu tarkemmin sanoen ryhmään d eli "lentoasemiin, joiden vuotuinen matkustajamäärä on 1–3 miljoonaa matkustajaa". Vuonna 2013 kaupallisessa matkustajaliikenteessä oli 1 950 615 matkustajaa.

5.3.2.3 Valtiontuen tarkoituksenmukaisuus toimintavälineenä (vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 120 kohta)

- (266) GEASAR katsoo, ettei muilla, vähemmän vääristävillä politiikka- tai tukivälineillä voitu saavuttaa samaa tavoitetta eli varmistaa Luoteis-Sardinian lentoyhteyksiä, jotka keskittyivät tuolloin pääasiassa kesäkauteen, ja auttaa näin korjaamaan kehitykseen liittyvät puutteet, jotka vaikuttavat alueeseen sen syrjäisen ja eristyneen sijainnin vuoksi. Kaikki saatu tuki käytettiin ylläpitämään ja kehittämään kaupallista liikennettä, jolla varmistetaan hyvät yhteydet eri jäsenvaltioiden välillä.

5.3.2.4 Toimenpiteen kannustava vaikutus (vuoden 2014 suuntaviivojen 124 kohta)

- (267) GEASAR huomauttaa, että kaikki sille lain 10/2010 nojalla myönnetty tuki joka tapauksessa käytettiin tiukasti liikenteen määrän lisäämiseen ja lentoaseman toiminnan kehittämiseen, minkä katsotaan olevan yleistä etua koskevien tavoitteiden mukaista. Jos julkista tukea ei olisi ollut, näitä tavoitteita ei olisi saavutettu, ja Olbian lentoaseman toiminta olisi vähentynyt huomattavasti vuoden aikana.

5.3.2.5 Tukimäärän oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään) (vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 125 kohta)

- (268) Lentoaseman pitäjä viittaa tältä osin komission käytössä oleviin olennaisiin tietoihin ja huomautuksiin siitä, että myönnettyillä julkisilla varoilla on tarkoitus korvata lentoaseman pitäjälle kustannukset, jotka tosiasiallisesti aiheutuivat lain 10/2010 nojalla toteutetuista aloitteista.

5.3.2.6 Kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen (vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 131 kohta)

- (269) GEASAR huomauttaa, ettei toimintatuki vaikuttanut kilpailuun millään tavalla. Lentoaseman pitäjä toteaa, että Olbian lentoasema on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi saarella toimiva maantieteellisesti rajattu yritys, johon ei kohdistu kilpailua muiden kansallisten tai unionin lentoasemien taholta. Lisäksi, kun otetaan huomioon Olbian lentoaseman erityispiirteet, se ei kilpaile myöskään Sardinian muiden lentoasemien kanssa tai vaihtoehtoisten liikennemuotojen kanssa.
- (270) GEASAR huomauttaa lopuksi, että Olbian lentoasema on vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen mukaisesti "kaikkien mahdollisten käyttäjien käytettävissä" eikä se ole "varattu yhdelle tietylle käyttäjälle". Kun tämä otetaan huomioon, yritys katsoo, että kaikki lain 10/2010 nojalla myönnetyt toimintatuet ovat täysin yhteensopivia vuoden 2014 ilmoitusuntaviivojen 5.1.2 kohdan kriteerien kanssa, minkä vuoksi niiden olisi katsottava soveltuvan sisämarkkinoille perustamissopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

5.4 SOGEAAL S.P.A:N HUOMAUTUKSET (ALGHERON LENTOASEMAN PITÄJÄ)**5.4.1 HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ**

- (271) SOGEAAL korostaa, että Algheron lentoaseman sijainti Sardinian kaltaisella saarialueella merkitsee, että
- ei voida katsoa, että Algheron lentoaseman toiminta on päällekkäistä muiden jäsenvaltioiden tai Italian mantereen lentoasemien kanssa
 - Algheron lentoasema ei kilpaile saaren muiden lentoasemien (erityisesti Cagliari-Elmasin eli Mario Mamelin lentoaseman tai Algheron lentoaseman kanssa). Ei voida katsoa, että Sardinian kolme lentoasemaa korvaavat toisiaan, koska niillä on eri vaikutusalueet. Tärkeimpiä syitä tälle ovat saaren topografia, väestön hajanainen levittäytyminen alueelle, pitkät välimatkat lentoasemien välillä ja saaren eri alueiden välisten nopeiden tieyhteyksien puuttuminen.

- (272) Algheron lentoaseman lentoliikenne ei kilpaile myöskään muiden Sardiniaan suuntautuvien tai sieltä lähtevien liikennemuotojen kanssa. Ainoa vaihtoehto Sardiniaan suuntautuvalla lennolla on kulkea meritse, mutta matka-aika on paljon pidempi.

5.4.1.1 SOGEAALin toteuttamat toimet lain 10/2010 täytäntöönpanemiseksi

- (273) SOGEAAL toimitti alueelle toimintasuunnitelmat vuodelle 2010 ja kolmen vuoden ajanjaksolle 2011–2013 sekä niihin liittyvät rahoitushakemukset. Alue hyväksyi rahoituksen myöntämisen kyseisille kausille 6 päivänä joulukuuta 2010 antamallaan päätöksellä N:o 43/37 ja 23 päivänä joulukuuta 2011 antamallaan päätöksellä N:o 52/117.
- (274) SOGEAAL totesi, että se otti vuoden 2010 laissa säädettyjen toimien 1, 2 ja 3 toteutuksen osalta huomioon talous- ja rahoitussuunnitelmassa arvioidut kannattavuusnäkökulmat.

Toimi 1

- (275) Esitettyään julkisesti aikomuksensa tehdä lain 10/2010 mukaisia sopimuksia reittien kehittämisestä SOGEAAL teki sopimukset Ryanairin ja easyJetin kanssa vuosille 2010–2013. Niiden perusteella lentoyhtiöt sitoutuivat saavuttamaan tiettyjä liikennöintitavoitteita, ja SOGEAAL sitoutui maksamaan niille alueen puolesta tietyn summan tulomaksuna tavoitteiden saavuttamisesta.

Toimi 2

- (276) Lentoaseman pitäjä esitti verkkosivuillaan aikomuksen tehdä lain 10/2010 mukaisia markkinointi- ja mainontasopimuksia. SOGEAAL teki sen jälkeen markkinointi- ja mainontasopimuksia AMS:n, Meridianan, Alitalian ja WizzAirin kanssa. Sopimukset perustuivat siihen edellytykseen, että kyseiset lentoyhtiöt liikennöivät tiettyjä kotimaan tai EU:n reittejä Algheroon tai sieltä käsin. Tähän edellytykseen oli liitetty vaatimus siitä, että lentoyhtiöt edistävät Sardiniaa matkailukohteena.
- (277) Määränpään markkinointi- ja edistämistoimiin, joita lentoyhtiöt toteuttavat käyttämällä sopimuksen mukaista tukea, sisältyvät i) perinteinen mainonta (esim. kaupungeissa, tiedotusvälineissä, lentoyhtiöiden lehdissä) ja ii) verkkomainonta lentoyhtiön verkkosivustolla.

Toimi 3

- (278) SOGEAAL antoi alueen puolesta kolmansien osapuolien tehtäväksi toteuttaa useita aloitteita, joilla edistetään Sardiniaa matkakohteena. Tähän sisältyi verkkosivujen luominen Sardinian matkailun edistämiseksi, tavanomaiset ja verkossa olevat mainoskampanjat sekä kohteen edistäminen matkatoimistojen tarjoamalla matkapaketeilla.

Rahoitus

- (279) Maksu toimien 1, 2 ja 3 mukaisten toimenpiteiden toteutuksesta suoritetaan ennakkomaksuna, jonka lentoaseman pitäjä maksaa lentoyhtiöille ja muille asiaankuuluville palveluntarjoajille. SOGEAAL toimitti alueelle selvityksiä vuosina 2010–2012 toteutetuista toimista ja niiden toteutuneista kustannuksista. Alueen oli tämän jälkeen korvattava lentoaseman pitäjän maksamat summat.
- (280) Suurin osa alueen lain 10/2010 nojalla korvaamista määristä liittyy toimiin 1 ja 2, ja ne kattavat SOGEAALin maksut lentoyhtiöille markkinointi- ja mainontasopimuksista, kuten taulukossa 12 esitetään.

Taulukko 12

Rahoitusvirta Algheron lentoasemalta

(euroa)

	2010	2011	2012	YHTEENSÄ
toimi 1	[...]	[...]	[...]	[...]
Toimi 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Toimi 3	—	[...]	[...]	[...]

(euroa)

	2010	2011	2012	YHTEENSÄ
Lentoaseman pitäjän alueelle ilmoittama kokonaissumma	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Oikeus lain 10/2010 mukaiseen tukeen	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Lentoaseman pitäjälle lain 10/2010 nojalla korvattu määrä yhteensä	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2 Arviointi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla

- (281) SOGEAAL ei ole toimien 1, 2 ja 3 todellinen edunsaaja. SOGEAAL väittää, että menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen sisältyi virhe, koska siinä SOGEAAL sisällytettiin lain 10/2010 nojalla myönnetyn valtiontuen saajaksi.
- (282) SOGEAAL ei ollut tuesta johtuvan taloudellisen edun saaja: lentoaseman pitäjät yksinkertaisesti siirsivät lain 10/2010 nojalla myönnetyt tuet lopullisille edunsaajille eli lentoyhtiöille, jotka liikennöivät tarkasteltavilla lentoasemilla. Tämä koskee myös lentoaseman pitäjien muilta yrityksiltä tilaamia Sardinian matkailunedistämistöimiiä.
- (283) SOGEAAL toteaa, ettei lain 10/2010 nojalla maksettu korvaus ole valtiontukea. Perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa asetetuista valtiontukea koskevasta neljästä edellytyksestä ainakaan kahta ei täytetä. Toimet 1, 2 ja 3 eivät vaikuta kauppaan eivätkä haittaa kilpailua: erityisen sijaintinsa vuoksi Algheron lentoasema toimii paikallisella tasolla, eikä se kilpaile muiden kansallisten tai eurooppalaisten lentoasemien kanssa. Algheron lentoaseman hallinnointi annettiin (osittain) SOGEAALin tehtäväksi vuonna 1989, eli kauan ennen asiassa Aéroport de Paris 12 päivänä joulukuuta 2000 annettua tuomiota, jolla valtiontukisääntöjen sovellettavuus laajennettiin lentoasemien toimintaan.
- (284) Toimet 1, 2 ja 3 eivät tarjoa mitään taloudellista etua. SOGEAAL katsoo, että lain 10/2010 nojalla myönnetyt varat ovat markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaiset: alueen maksamat määrät, jotka liittyvät kuhunkin kolmeen toimeen ovat vastikkeita kolmansien osapuolten tuottamista palveluista ja niille tosiasiallisesti aiheutuneista kustannuksista. SOGEAAL toteaa myös, että vastike, joka on maksettu lentoyhtiöille (toimi 2) ja muille palveluntarjoajille (toimi 3) on käyvän markkinahinnan mukainen.
- (285) Sardinian alueen lain 10/2010 nojalla myöntämä rahoitus on tuonut alueelle hyötyä keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. Alueen verotulojen lisääntymisestä saamaa määrää voidaan pitää suurempana kuin tarkasteltavien toimenpiteiden rahoituksesta aiheutuneita kustannuksia. SFIRS:n myöntämät lainat maksettiin myös markkinaehtojen mukaisesti.
- (286) SOGEAAL toteaa lopuksi, etteivät lain 10/2010 mukaiset määrärahat ole valtiontukea perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdan nojalla.

5.4.1.3 Sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella

- (287) Toissijaisesti SOGEAAL on väittänyt, että lain 10/2010 nojalla maksetut tuet joka tapauksessa soveltuvat sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Soveltuvuutta on arvioitava vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan valossa ⁽⁹²⁾:
- Tuki maksetaan lentoliikenteen harjoittajille, joilla on asetuksen (ETY) N:o 1008/2008 mukainen jäsenvaltion antama voimassa oleva liikennelupa.
 - Rahoituksella pyrittiin vähentämään lentoliikenteen kausiluonteisuutta ja sillä edistettiin siten uusien reittien tai lentoaikataulujen käyttöönottoa, eikä se koskenut lentoyhtiöitä, joihin sovellettiin asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 tarkoitettua julkisen palvelun velvoitetta.

⁽⁹²⁾ Komissio on tarkastellut asiaa koskevia kriteerejä menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 133 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa.

- c) Lentoyhtiöille tuettu yhteys oli kannattava.
- d) Lain 10/2010 mukaisista aloitteista tiedotettiin riittävästi palvelun tarjonnasta kiinnostuneiden lentoyhtiöiden keskuudessa.
- e) Sopimukseen sisältyy seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan, jos jokin lentoyhtiö ei noudata lentoasemaa kohtaan tekemiään sitoumuksia.
- (288) SOGEAAL toteaa, että lain 10/2010 mukaan maksetut tuet myönnetään lentoyhtiöille hieman pidemmäksi ajaksi (neljäksi vuodeksi kolmen sijasta) ja ne ovat tuki-intensiteetiltään korkeampia kuin mitä vuoden 2005 ilmaisuuntaviivoissa sallitaan, mutta lisää, ettei lentoyhtiöiden kanssa tehtyjen kaikkien sopimusten kesto määräydy lain 10/2010 perusteella. Se korostaa erityisesti, että suuntaviivoissa sallitaan poikkeuksia niihin sisältyviin intensiteettiä koskeviin kriteereihin, kun kyse on tuetuista ja taloudellisesti heikommassa asemassa olevista alueista, kuten Sardiasta.
- (289) Tarkasteltavat toimenpiteet ovat sopivia kannustamaan unionin edun mukaisia kehitystavoitteita, eivätkä ne vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan siinä määrin, että tämä olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa. Tältä osin SOGEAAL viittaa Euroopan parlamentin 10 päivänä toukokuuta 2012 antamaan päätöslauselmaan alueellisten lentoasemien ja lentoliikennepalvelujen tulevaisuudesta EU:ssa, jossa korostetaan alueellisten lentoasemien merkitystä unionissa.
- (290) SOGEAAL katsoo, että arvioitaessa, soveltuvatko tarkasteltavat toimenpiteet sisämarkkinoille, olisi otettava huomioon Algheron lentoaseman keskeinen tehtävä varmistaa Sardinian kaltaisen saarialueen alueellinen jatkuvuus.

5.4.1.4 Arviointi SEUT-sopimuksen 106 artiklan nojalla

- (291) SOGEAAL toteaa, etteivät lain 10/2010 nojalla maksetut määrät ole valtiontukea Altmark-kriteerien perusteella, ja vaikka ne olisivat, ne ovat perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisia.

Altmark-kriteerien täytyminen

- (292) SOGEAAL huomauttaa ensimmäisestä Altmark-kriteeristä, että tutkittavana olevat toimenpiteet ovat osa alueen laajempaa maantieteellistä ja liikennepolitiikkaa, jonka tarkoituksena on varmistaa saaren ja unionin muiden alueiden väliset vähimmäisyhteydet koko vuoden aikana.
- (293) SOGEAALin mukaan toinen ja kolmas Altmark-kriteeri täytetään: korvaukseen laskemiseen sovellettavat parametrit on määritetty etukäteen objektiivisesti, ja avoimesti, ja liiallisen korvauksen riskiä ei ole, koska SOGEAAL on saanut ainoastaan osittaisen korvauksen aiheutuneista kustannuksista.
- (294) Tarkastellut kustannukset aiheutuivat yksityisille hyvin hoidetuille yrityksille, joten myös neljäs Altmark-kriteeri täyttyy.

Sisämarkkinoille soveltuvuus SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan perusteella

- (295) SOGEAAL katsoo, että tätä soveltuvuutta olisi arvioitava ottaen huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva vuoden 2005 päätös ja toissijaisesti ottaen soveltuvin osin huomioon yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat vuoden 2011 puitteet.
- (296) SOGEAAL toteaa, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädettyä kynnyksiarvoa noudatetaan, koska julkisen tuen osuus oli noin 4 miljoonaa euroa vuodessa ja SOGEAALin liikevaihto oli alle 100 miljoonaa euroa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan vuoden 2005 päätöksen 4, 5, ja 6 artiklan edellytykset niin ikään täyttyvät.
- (297) SOGEAAL toteaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien vuoden 2011 puitteiden sovellettavuudesta, että
- korvaus myönnettiin todellisesta ja oikein määritellystä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta.
 - vastuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun hoitamisesta uskottiin asianomaisille yrityksille yhden tai useamman oikeudellisen asiakirjan nojalla.
 - korvauksen määrä ei ylitä sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi, kohtuullinen voitto mukaan luettuna.

5.4.2 HUOMAUTUKSET, JOTKA KOSKEVAT VUODEN 2014 ILMAILUSUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISTA TARKASTELTAVIIN TOIMIIN

- (298) SOGEAAL huomauttaa, että tarkasteltavana oleva väitetty tuki myönnettiin ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 ja että vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 8.6 jaksossa selvennetään ajankohtaa, josta lähtien siinä säädettyjä soveltuvuuskeriteereitä on noudatettava. Komission on siten sovellettava ilmailusuuntaviivojen 172 kohdassa vahvistettua periaatetta kaikkiin tapauksiin, jotka koskevat lentoasemille myönnettyä toimintatukea (vireillä olevat ilmoitukset ja sääntöjenvastainen ilmoittamaton tuki), vaikka tuki olisi myönnetty ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Suuntaviivojen 5 jaksossa otetaan käyttöön soveltuvuuskeriteerejä toimintatuella, joka on maksettu ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Toisaalta vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoja ei sovelleta investointeihin ja käynnistysvaiheen tukeen, joka on myönnetty perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti ennen 4 päivää huhtikuuta 2014. Komission on sovellettava tällaiseen tukeen ”sen myöntämisaikajakohtana voimassa olleita sääntöjä” (suuntaviivojen 173 ja 174 kohta).
- (299) SOGEAAL viittaa huomautuksiin, jotka se toimitti komissiolle 29 päivänä heinäkuuta 2013 osoittaakseen, ettei se ole saanut valtiontukea. Jos komissio kuitenkin tulee siihen tulokseen, että lain 10/2010 nojalla maksettua julkista rahoitusta voidaan pitää toimintatukena, jonka todellinen edunsaaja on SOGEAAL, lentoaseman pitäjä katsoo, että kaikki myönnetyt tuet täyttävät vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen soveltuvuuskeriteerit.
- (300) SOGEAAL panee merkille, että suuntaviivojen 137 kohdan mukaan ”ennen siirtymäkauden alkamista myönnetyn toimintatuen”, mukaan lukien ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 maksettu tuki, ”voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille” perustamissopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla ”kattamattomien toimintakustannusten koko määrän osalta”. Täydentävä edellytys sille, että tällainen tuki on soveltuvaa, on se, että
- a) ”5.1.2 jakson edellytykset täyttyvät, lukuun ottamatta 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ja 134 kohtaa”
- b) erityisesti ”kilpailun vääristymät” otetaan huomioon.
- (301) SOGEAAL katsoo, että kaikki vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa asetetut soveltuvusedellytykset täyttyvät, ja toteaa, että se oli jo esittänyt 8 päivänä toukokuuta 2014 huomautuksia menettelyssä SA.23098-Aeroporto di Alghero siitä, että tuki on vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaista.

5.4.2.1 *Vaikutus selkeästi määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 113 ja 114 kohta)*

- (302) SOGEAAL toteaa, että kaikki lain 10/2010 nojalla myönnetty toimintatuki edisti varmasti ”yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista”. Tätä näkemystä tukevat viitealueen taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden edistämistä koskevat tavoitteet, joita alueen on tarkoitus edistää lain antamisella. Myönnetyllä julkisella tuella oli tarkoitus edistää saaren ja muiden unionin alueiden välisiä lentoyhteyksiä ja vähentää niiden kausiluonteisuutta, ja sillä tehtiin mahdolliseksi ”välttää mahdolliset häiriöt lentoliikenteessä ja kulkuyhteyksissä” (113 kohta).
- (303) SOGEAAL katsoo, että laki 10/2010 osaltaan lisäsi ”unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille lennoille” (113 kohdan a alakohta).
- (304) Se lisää, että laki 10/2010 edisti alueellista kehitystä (113 kohdan c alakohta); tämä koskee erityisesti Algheron kentän vaikutusalueella Luoteis-Sardiniassa, jonka kehitys on jäänyt huomattavasti jälkeen.

5.4.2.2 *Valtiontukitoimenpiteiden tarve (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 116–118 kohta)*

- (305) SOGEAALin mukaan myös tämä vaatimus täytetään, koska Algheron lentoasema kuuluu suuntaviivojen 118 kohdassa mainittuun ryhmään eli lentoasemiin, jotka eivät pysty kattamaan toimintakustannuksiaan. Algheron lentoasema kuuluu tarkemmin sanoen ryhmään d eli ”lentoasemiin, joiden vuotuinen matkustajamäärä on 1–3 miljoonaa matkustajaa”.

5.4.2.3 **Valtiontuen tarkoituksenmukaisuus toimintavälineenä (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 120 kohta)**

- (306) SOGEAAL katsoo, ettei muilla, vähemmän vääristävillä politiikka- tai tukivälineillä voitu saavuttaa samaa tavoitetta eli varmistaa Luoteis-Sardinian lentoyhteyksiä, jotka keskittyivät tuolloin pääasiassa kesäkauteen, ja auttaa näin korjaamaan kehitykseen liittyvät puutteet, jotka vaikuttavat alueeseen sen syrjäisen ja eristyneen sijainnin vuoksi. Kaikki saatu tuki käytettiin ylläpitämään ja kehittämään kaupallista liikettä, jolla varmistetaan hyvät yhteydet eri jäsenvaltioiden välillä.

5.4.2.4 **Toimenpiteen kannustava vaikutus (vuoden 2014 suuntaviivojen 124 kohta)**

- (307) SOGEAAL huomauttaa, että kaikki sille lain 10/2010 nojalla myönnetty tuki joka tapauksessa käytettiin tiukasti liikenteen määrän lisäämiseen ja lentoaseman toiminnan kehittämiseen, minkä katsotaan olevan yleistä etua koskevien tavoitteiden mukaista. Jos julkista tukea ei olisi ollut, näitä tavoitteita ei olisi saavutettu, ja Algheron lentoaseman toiminta olisi supistunut huomattavasti vuoden aikana.

5.4.2.5 **Tukimäärän oikeasuhteisuus (tuen rajaaminen välttämättömään) (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 125 kohta)**

- (308) Lentoaseman pitäjä viittaa tältä osin komission käytössä oleviin olennaisiin tietoihin ja huomautuksiin siitä, että myönnettyillä julkisilla varoilla on tarkoitus korvata lentoaseman pitäjälle kustannukset, jotka tosiasiallisesti aiheutuivat lain 10/2010 nojalla toteutetuista aloitteista.

5.4.2.6 **Kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien kielteisten vaikutusten välttäminen (vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 131 kohta)**

- (309) SOGEAAL huomauttaa, ettei toimintatuki vaikuttanut kilpailuun millään tavalla. Lentoaseman pitäjä toteaa, että Algheron lentoasema on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi saarella toimiva maantieteellisesti rajattu yritys, johon ei kohdistu kilpailua muiden kansallisten tai unionin lentoasemien taholta. Lisäksi, kun otetaan huomioon Algheron lentoaseman erityispiirteet, se ei kilpaile myöskään Sardinian muiden lentoasemien kanssa eikä vaihtoehtoisten liikennemuotojen kanssa.
- (310) SOGEAAL huomauttaa lopuksi, että Olbian lentoasema on vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen mukaisesti "kaikkien mahdollisten käyttäjien käytettävissä" eikä se ole "varattu yhdelle tietylle käyttäjälle". Kun tämä otetaan huomioon, yritys katsoo, että kaikki lain 10/2010 nojalla myönnetty toimintatuet ovat täysin yhteensopivia vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 kohdan kriteerien kanssa, minkä vuoksi niiden olisi katsottava soveltuvan sisämarkkinoille perustamissopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

5.5 SOGAERIN HUOMAUTUKSET (CAGLIARIN LENTOASEMAN PITÄJÄ)

5.5.1 HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

- (311) SOGAER on eri mieltä komission lähestymistavasta, koska se näyttää soveltavan Altmark-periaatetta SOGAERIin lentoyhtiöiden sijasta: alue ei ole koskaan pyytänyt SOGAERIA tarjoamaan mitään yleishyödyllistä palvelua. SOGAER katsoo, ettei alue ole voinut esittää minkäänlaista asiakirjaa, jossa annetaan selkeä kuvaus lentoasemille määrätystä julkisen palvelun velvoitteista, koska väitetyjä velvoitteita ei ole koskaan pidetty velvoitteina.

5.5.1.1 **Tuensaajien väärä tunnistaminen**

- (312) SOGAER on eri mieltä komission päätelmästä, jonka mukaan se sai lain 10/2010 nojalla valtiontukea. Se katsoo, ettei tarkasteltavana oleva tukijärjestelmä ole toimintatukea SOGAERille tai sille maksettua korvausta alueen pyytämästä palvelusta eli sellaisten lentoyhtiöiden valitsemisesta, jotka voivat saavuttaa vuorovälejä ja matkustajamääriä koskevat vuotuiset tavoitteet Cagliarin lentoasemalta lähtevillä ja sinne saapuvilla strategisilla reiteillä.
- (313) SOGAER katsoo, että alue tarjoaa järjestelmän perusteella korvauksen, jonka SOGAER ainoastaan välittää osana alueen päättämää, rahoittamaa ja valvomaan suunnitelmaa, ja korvaus maksetaan lentoyhtiöille vastineeksi Sardiniasta lähtevien ja sinne saapuvien uusien yhteyksien liikennöimisestä tai nykyisten yhteyksien kehittämistä. Jos mitään uusia yhteyksiä ei olisi avattu tai olemassa olevia laajennettu, SOGAER ei olisi saanut mitään maksua tarjotusta palvelusta.

- (314) SOGAER kiinnittää huomion sille määrättyyn kirjanpitovelvollisuuteen: alue korvasi SOGAERille lentoyhtiöille siirretyt ennakkomaksut vasta sen jälkeen, kun alue oli hyväksynyt SOGAERin tilit. Niiden oli osoitettava, että lentoyhtiöt olivat saaneet alueen tuet kokonaisuudessaan. SOGAER katsoo siksi, että se ei ollut tässä asiassa tuensaaja ja että on väärin puhua alueen SOGAERille myöntämästä rahoituksesta. SOGAER ei ole tietoinen mistään ennakkotapauksesta, jossa komissio olisi todennut, että osapuoli saa valtiontukea, kun sen tehtävä rajoittuu saamiensa julkisten varojen välittämiseen kolmannelle osapuolelle. Palvelun, josta alue maksoi korvausta, tarjosi lentoyhtiö eikä lentoaseman pitävä. SOGAER lisää, ettei SFIRS:n myöntämiin ennakkomaksuihin sisältynyt minkäänlaista valtiontukea. Kyseessä oli laina, josta kannettiin korko markkinaehtoisesti.

5.5.1.2 *Rahoitus*

- (315) Lentoaseman pitävä välittää maksut toimista 2 ja 3 lentoyhtiöille ja muille asianomaisille palveluntarjoajille. SOGEEAL toimitti selvitykset vuosina 2010–2012 toteutetuista toimista, jotka osoittivat alueelle tosiasiaa aiheutuneet kustannukset. Alueen olisi pitänyt sen jälkeen korvata lentoaseman pitäjän maksamat summat. Taulukko 13 osoittaa tähän liittyvät rahoitusvirrat.

Taulukko 13

Rahoitusvirta Algheron lentoasemalta

(euroa)

	2010	2011	2012	YHTEENSÄ
Toimet 1 ja 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Toimi 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Lentoyhtiöille maksettu kokonaismäärä	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Lentoaseman pitäjän alueelle ilmoittama kokonaismäärä	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Oikeus lain 10/2010 mukaiseen tukeen	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Lentoaseman pitäjälle lain 10/2010 nojalla korvattu yhteismäärä	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3 *Tukitoimenpiteiden edunsaajat*

- (316) SOGAER katsoo, että laissa 10/2010 määriteltyjen kolmen toimen todelliset edunsaajat olivat saaren matkailuala ja välillisesti itse alue, koska se sai matkailun lisääntymisestä enemmän verotuloja.
- (317) Edellytyksenä alueen niille välittämästä tuesta lentoasemien oli siirrettävä saamansa määrät, joten niitä ei voida pitää todellisina tuensaajina. Sama koskee Cagliariassa toimivaa kahta pääasiallista halpalentoyhtiötä, Ryanairin ja easyJetin, joista kummatkin olivat ulkomaisia yhtiöitä, joita alue tuki alueellista tavoitetta varten.

5.5.1.4 *Valtiontuen puuttuminen*

- (318) SOGAER arvioi valtiontukitoimenpiteen osatekijöitä ja erityisesti kysymystä, koituiko maksusta kilpailuetua. Yhtiö väittää, ettei alueellinen korvaus koskaan kattanut kuin osan lisäkustannuksista, joita lentoyhtiöille aiheutui uusien reittien avaamisesta tai olemassa olevien laajentamisesta. Se antaa esimerkkinä Ryanairin, jonka SOGAERin välittämä alueen maksama korvaus kattoi noin kymmenesosan pyydetyn reitin arvioiduista toimintakustannuksista.

- (319) SOGAER korostaa, että käyttöön otettu mekanismi on kaikkia hyödyttävä ratkaisu: matkustajat voivat lentää saarelle tai saarelta kilpailukykyiseen hintaan, ja alue saa lisätuloja matkailusta. Myös alueen matkailu-, hotelli- ja ravintola-ala sekä lentoyhtiöt ja lentoasemat hyötyvät mekanismista. SOGAER näin ollen kiistää komission lähestymistavan, jonka tarkoituksena näyttää olevan tämän positiivisen kierteen katkaiseminen.
- (320) SOGAER valitsee aina lentoyhtiöt julkistettuaan tarjouskilpailun verkkosivuillaan. Mahdollisuus liikennöidä Cagliariin lentoasemalle oli avoin kaikille kiinnostuneille liikenteenharjoittajille samoin taloudellisin edellytyksin. SOGAER väittää, että jos kyseiset lentoyhtiöt onnistuvat saamaan muita yhtiöitä suuremmat voitot erityisten liiketoimintamalliensa ansiosta, tämän ei voida katsoa johtuvan lentoaseman pitäjän tai alueen myöntämästä valtiontuesta. Lentoyhtiöitä ei voi myöskään rangaista siitä.
- (321) SOGAER katsoo siksi, ettei valtiontukea ole myönnetty, koska i) perusteeksi tarvittu lentoyhtiöille myönnetty kohtuuton etu puuttuu; ii) markkinataloussijoittajaperiaatetta noudatetaan, kun otetaan huomioon alueen kassaan saatu voitto, jonka määrä on suurempi kuin lain 10/2010 3 pykälästä aiheutuvat menot; ja iii) tuen saa saaren matkailu-, hotelli- ja ravintola-ala, eikä se ole niin merkittävää, että sillä olisi vaikutusta unionin sisäiseen kauppaan.

5.5.1.5 *Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut*

- (322) SOGAER katsoo, että komission arviointi valikoivasta edusta on liian tiukka. Komissio katsoo, ettei laki 10/2010 viittaa tiettyihin reitteihin vaan yleiseen tavoitteeseen kehittää lentoliikennettä. Komissio väittää, että tämä on vastoin ensimmäistä Altmark-kriteeriä, jonka mukaan on selkeästi määriteltävä edellytykset, jotka tuensaajayrityksen on täytettävä saadakseen korvausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta.
- (323) SOGAERin mukaan alueellisen lainsäädännön sanamuodon mukaan on selvää, että korvaus myönnettäisiin ainoastaan lentoyhtiöille, jotka avaavat uusia reittejä tai laajentavat nykyisiä. SOGAER katsoo, että tällainen velvoite on tavoitteena tarpeeksi selkeä.
- (324) Komission lähestymistapa korvauksen laskentaparametrien määrittelemiseen on niin ikään tiukka. SOGAER väittää, että lentoyhtiöille maksettu korvaus laskettiin alueen määräämiä perusteita tiukemmin ja että tämän pitäisi riittää toisen Altmark-kriteerin täyttämiseen.
- (325) SOGEAR toteaa kolmannelle ja neljännelle Altmark-kriteeristä, että se julkaisi erityisen ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vuonna 2003 ja samana vuonna kesäkuussa ja elokuussa mainoksen tärkeässä eurooppalaisessa sanomalehdessä. Yksikään lentoyhtiö ei ilmoittautunut, ja SOGAER julkaisi pysyvän ilmoituksen omilla verkkosivuillaan. SOGAER pyrki aina välttämään liiallisten korvausten maksamista pyydetyistä palveluista, vaikka ainoastaan yksi yhtiö olisi ollut kiinnostunut, ja SOGAERin neuvotteluvara oli siten tiukempi.
- (326) SOGAER ei ole tietoinen mistään säädöksestä, jolla alue asetti lentoaseman pitäjille julkisen palvelun veloitteen. Komission pyrkimykset vahvistaa lentoaseman pitäjille myönnetyn korvauksen oikeasuhteisuus eivät sen vuoksi johda tulokseen.

5.5.1.6 *Markkinataloussijoittajaperiaate ja vuoden 2014 ilmailusuuntaviivat*

- (327) SOGAER toteaa, että se toimii halpalentoyhtiöitä, erityisesti Ryanairia, kohtaan samalla tavoin kuin yksityisen johdon alaiset lentoasemat. Se viittaa tämän väitteen tueksi Ryanairin puolesta toimivan konsulttiyrityksen 28 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyyn selvitykseen.
- (328) Se väittää, että monet vuoden 2014 ilmailusuuntaviivoissa esitetyt soveltuvuus-kriteerit täytetään olennaisilta osin tässä tapauksessa: i) SOGAER hallinnoi tukea tai korvausta uusien reittien avaamiseksi tai nykyisten laajentamiseksi alueen puolesta; ii) korvaus oli noin kymmenesosa keskimääräisistä toimintakustannuksista; ja iii) kaikilla tutkittavana olevista toimista hyötyvillä lentoyhtiöillä oli voimassa oleva liikennelupa. SOGEAR katsoo siten, että jos suuntaviivoja tulkitaan aineellisten eikä muodollisten seikkojen perusteella, voidaan päätellä, että tuki on soveltuva sisämarkkinoille.

5.5.2 HUOMAUTUKSET, JOTKA KOSKEVAT VUODEN 2014 ILMAILUSUUNTAVIIVOJEN SOVELTAMISTA TARKASTELEVAIN TOIMIIN

- (329) SOGAER toteaa, että asiassa olisi sovellettava ilmailusuuntaviivojen 137 kohdan mukaista poikkeusta Cagliarin lentoasemaan, vaikka lentoasemaa käyttää yli kolme miljoonaa matkustajaa. Muussa tapauksessa Cagliaria olisi kohdeltu eri tavalla kuin Sardinian kahta muuta lentoasemaa, joilla toteutettiin arvioinnin kohteena olevia toimia.
- (330) SOGAER korostaa, että kyseisellä tuella pyritään helpottamaan unionin kansalaisten pääsyä Cagliariin ja Cagliariin, ja se lisää merkittävästi unionin sisäisiä lentoja saaren pääkaupunkiin.
- (331) SOGAER toteaa alueen tuen tarpeellisuudesta, että ilman alueen rahoitustukea, jonka SOGAER oli siirtänyt lentoyhtiöille ja muille palveluntarjoajille, SOGAERin tilit olisivat osoittaneet tappiota. Alueen ja unionin välisten yhteyksien parantamista koskevan tavoitteen saavuttamiseksi ei ollut muuta keinoa, joka olisi aiheuttanut vähemmän kilpailun vääristymiä.
- (332) SOGAER korostaa, että alue piti tuen aina minimissä ja maksoi ainoastaan toimista, jotka lentoaseman pitäjä oli asianmukaisesti toteuttanut.
- (333) Kun kyse on kilpailulle ja kaupalle unionissa aiheutuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemisestä, SOGAER toteaa, että järjestelmää sovellettiin kaikkiin muihin alueellisiin lentoasemiin, vaikka ne kilpailivat keskenään, jotta toimintakustannusten ja tulojen väliset erot voitiin kattaa.
- (334) Lopuksi SOGAER väittää, että jos komissio katsoo, että tarkasteltava järjestelmä on toimintatukea SOGAERille, tuki olisi joka tapauksessa katsottava sisämarkkinoille soveltuvaksi, koska se on ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 kohdan kriteerien ja edellytysten mukainen.

6. ITALIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSISTA

6.1 ITALIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET RYANAIRIN HUOMAUTUKSISTA

- (335) Alueviranomaiset kiistävät Ryanairin huomautukset, joiden mukaan lentoasemat toimivat markkinataloussijoittaja-periaatteen mukaisesti ylläpitäessään kauppasuhteita lentoyhtiöiden kanssa matkustajaliikenteen ja siten tulojen lisäämiseksi. Lentoasemien hallintoyhtiöt toimivat ainoastaan välittäjinä, eivätkä ne harjoittaneet muuta kuin varojen siirtoa lentoyhtiöille.
- (336) Alueen mukaan markkinataloussijoittaja oli tässä tapauksessa alue, joka punnitsi investointia alueelle aiheutuvan myönteisen taloudellisen vaikutuksen kannalta.
- (337) Italia toimitti Italian kansallisen ilmailuhallinnon muistion⁽⁹³⁾, jonka mukaan alueellisten lentoasemien mahdollisuus mainostaa halpalentoyhtiöiden verkkosivuilla merkitsee matkailun ja kaupan aloille etua, koska alueelliset lentoasemat eivät hyödy suurten lentoasemien vankasta markkina-asemasta ja taatusta näkyvyydestä.
- (338) Italia ja sen ilmailuhallinto kiistävät Ryanairin huomautuksen siitä, että Sardinian tilanne johtui puutteellisista säännöistä reiteillä, joihin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaista julkisen palvelun velvoitetta, ja siitä, miten Italian viranomaiset panevat ne täytäntöön. Italia toteaa, että alueellisella jatkuvuudella pyritään varmistamaan, että kaikki kansalaiset voivat liikkua kansallisella ja unionin alueella laadun ja kustannusten suhteen yhtäläisillä edellytyksillä. Asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädetyn julkisen palvelun velvoitteen perusteella kaikki unionin liikenteenharjoittajat voivat hyväksyä kyseiset velvoitteet ilman rahallista korvausta. Jos mikään lentoyhtiö ei sitoudu tarjoamaan palvelua, järjestetään eurooppalainen tarjouskilpailu ja tarjotaan taloudellinen korvaus. Italian viranomaiset korostavat tältä osin, että lentoasemien on ylläpidettävä kaupallisia suhteita liikenteenharjoittajien kanssa; valtion valinta varmistaa alueellisen jatkuvuuden säilyminen julkisen palvelun velvoitteen avulla on kuitenkin eri asia.

⁽⁹³⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC.

6.2 ITALIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET EASYJETIN HUOMAUTUKSISTA

- (339) Italia toimitti huomautuksia easyJetin ja sen puolesta toimivan konsulttiyrityksen huomautuksiin. Italia on eri mieltä konsulttiyrityksen yleisestä lähestymistavasta ja sen päättelystä selvityksessä ”Economic MEOP assessment of the agreements between easyJet and Olbia airport” (easyJetin ja Olbian lentoaseman välisten sopimusten markkinataloustoimijatestiin liittyvä taloudellinen arviointi).
- (340) Italia kiistää easyJetin väitteet kolmesta syystä:
- Se katsoo, ettei markkinataloustoimijaperiaatetta pitäisi soveltaa Olbian lentoasemaan, koska lentoaseman pitäjä, GEASAR, on unionin valtiontukisääntöjen nojalla yksityinen eikä julkinen toimija. GEASARin valinnat ja toiminta perustuvat siis markkinaperiaatteisiin, paitsi jos näistä valinnoista säädetään voimassaoloajaltaan rajoitetussa julkisessa sääntelyssä.
 - Tässä tapauksessa Italia kuitenkin katsoo – toisin kuin konsulttiyritys väittää – ettei GEASAR allekirjoittanut markkinointisopimuksia siksi, että se pyrki väitettyyn mutta tosiasiaa olemattomaksi jääneeseen voittoon, vaan pelkästään siksi, että sopimuksia edellytettiin ja säänneltiin julkisella toimenpiteellä. Lain 10/2010 tarkoitus on erityisesti kannustaa lentoliikennettä myöntämällä tukea lentoyhtiöille. Lain 10/2010 kumoamisen jälkeen kyseinen toiminta on lopetettu.
 - Kolmanneksi Italian tuet, jotka alue maksoi lentoaseman pitäjälle tällaisesta toiminnasta johtuvien kustannusten kattamiseksi, ainoastaan siirrettiin lentoaseman hallinnointiyhtiön välityksellä, koska se siirsi koko summan todelliselle tuensaajalle eli asianomaiselle lentoyhtiölle.
- (341) Jos konsulttiyrityksen väitteet hyväksytään, Italia arvioi, että sen laskelmat ovat virheelliset. Konsulttiyrityksen selvitys perustuu GEASARin tilinpäätöstietoihin vuodesta 2004 alkaen, ja niistä käyvät ilmi lentoaseman liikenteestä saadut tulot ja pääasialliset taloudelliset tiedot, jotka muodostavat vuoden operatiivisen tuloksen, mutta niistä eivät käy ilmi analyttisen kirjanpidon tiedot, joita tarvitaan tarkan kannattavuusanalyysin tekemiseen. Konsulttiyritys yliarvioi tästä syystä sopimuksista saadut tulot ja erityisesti muusta kuin ilmaisusta saadut tulot. Italia katsoo, että kyseisten markkinointisopimusten tase on negatiivinen eikä positiivinen, toisin kuin konsulttiyrityksen arvioinnissa. Tämä koskee easyJetin allekirjoittamia sopimuksia sekä kaikkien muiden asianomaisten lentoyhtiöiden kanssa allekirjoitettuja sopimuksia. Italian mielestä tämä vahvistaa sen, että nämä sopimukset allekirjoitettiin suoraan lain 10/2010 toteuttamiseksi.
- (342) Lopuksi Italia torjuu sen, että GEASARin kyseisten lentoyhtiöiden kanssa allekirjoittamat palvelujen tuottamista koskevat sopimukset sisällytetään konsulttiyrityksen tekemään analyysiin. Palvelujen tarjoamista koskevat sopimukset ovat tyyppillisiä sopimuksia, jotka neuvotellaan ja toteutetaan liiketoimintapohjalta, ja ne koskevat palvelujen tarjontaa lentoyhtiön rahallista korvausta vastaan. Ne eivät liity lakiin 10/2010 ja sen nojalla toteutettuihin toimenpiteisiin. Kyseisissä sopimuksissa esitetty maksu perustuu lentoaseman pitäjän tavanomaiseen kauppatapaan eli tariffien ja alennusten soveltamiseen määrän ja muiden tekijöiden perusteella. Nämä sopimukset ovat pysyneet voimassa lain 10/2010 kumoamisen jälkeen samoilla tai jopa alhaisemmilla hinnoilla kuin edellisinä vuosina.

7. TUEN ARVIOINTI

7.1 ALKUHUOMAUTUKSET JA PÄÄTÖKSEN SOVELTAMISALA

- (343) Ensin on arvioitava, onko lentoaseman pitäjien lain 10/2010 nojalla vuosina 2010–2013 toimien 1 ja 2 mukaisesti lentoyhtiöille tarjoama rahoitus perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (344) Kuten 2 jaksossa esitettiin, menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, että koska komissio tarkasteli parhaillaan Algheron lentoaseman pitäjän mahdollisesti myöntämää lainvastaista tukea asiassa SA.23098 ⁽⁹⁴⁾, esillä olevassa asiassa käsitellään ainoastaan tukitoimia, joita ei tutkita tässä asiassa ⁽⁹⁵⁾.
- (345) Vaikka SOGEAALin kaikkia maksuja toimiin 1 ja 2 ei ole maksettu asiassa SA.23098 tarkasteltujen sopimusten mukaisesti, kyseisessä asiassa arvioitiin suurinta osaa maksuista. Kaikissa tapauksissa ei ole yksinkertaista tehdä

⁽⁹⁴⁾ Komission päätös (EU) 2015/1584, annettu 1 päivänä lokakuuta 2014, valtiontuesta SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), jonka Italia on myöntänyt Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A:lle ja useille muille Algheron lentoasemalla toimiville lentoliikenteen harjoittajille (EUVL L 250, 25.9.2015, s. 38).

⁽⁹⁵⁾ Ks. johdanto-osan 51–54 kappale.

selvää eroa, koska SOGEAALin ja tietyn lentoyhtiön taloudelliseen suhteeseen asiaankuuluvana ajankohtana saatetaan soveltaa useita sopimuksia, joista ainoastaan joitakin on arvioitu asiassa SA.23098. Komissio katsoo tästä syystä, että kaikki SOGEAALin eri lentoyhtiöiden kanssa tarkasteltavan järjestelmän nojalla tekemät sopimukset on asianmukaista jättää tämän menettelyn soveltamisalan ulkopuolelle ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen soveltamisalaan eivät sisällyneet lentoaseman pitäjien muille palveluntarjoajille kuin lentoyhtiöille toimea 3 varten myöntämät mahdolliset tuet. Komissio ei voi siksi ottaa tähän asiaan kantaa. Toinen arvioitava kysymys on se, ovatko lentoaseman pitäjät saaneet tukea alueelta.

7.2 TUEN OLEMASSAOLO

- (347) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (348) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätyt perusteet ovat kumulatiivisia. Näin ollen kaikkien seuraavien ehtojen on täyttyttävä, jotta kyseiset toimenpiteet voidaan katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi. Toimenpiteiden on erityisesti
- oltava valtion myöntämää tukea tai ne on myönnettävä valtion varoista
 - suosittava tiettyjä yrityksiä tai tuotannonaloja
 - vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua
 - vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (349) Komissio toteaa, että ilmoitetut toimenpiteet ovat asetuksen (EU) N:o 2015/1589 1 artiklan d kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tämän päätöksen 2 jaksossa kuvatun oikeudellisen kehyksen perusteella yksittäisiä tukia voidaan myöntää laissa 10/2010 yleisellä ja abstraktilla tavalla (eli mitään yksittäisiä yrityksiä ei nimetä) määritellyille yrityksille (kuten lentoyhtiöille) ilman, että muita täytäntöönpanotoimia tarvitaan kuvattujen lisäksi.

7.2.1 LENTOASEMAN PITÄJIEN LENTOYHTIÖILLE KOHDISTAMA RAHOITUS TOIMISTA 1 JA 2 (LAKI 10/2010) VUOSINA 2010–2013: LENTOYHTIÖITÄ HYÖDYTTÄVÄN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (350) Tässä jaksossa arvioidaan, onko alueen lentoyhtiöille Sardinian lentoasemien pitäjien välityksellä kohdistama lain 10/2010 mukainen rahoitus valtiontukea lentoyhtiöille.

7.2.1.1 Yrityksen ja taloudellisen toiminnan käsite

- (351) Perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisesti valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan, jos vastaanottaja on yritys. Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi, riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai omistuksesta ja rahoitustavasta ⁽⁹⁷⁾. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla ⁽⁹⁸⁾.
- (352) Lentoyhtiöt tarjoavat markkinoilla säännöllisiä matkustajalentoliikennepalveluja. Palvelut vastaavat niitä, jotka on määritelty toimelle 1 (ks. johdanto-osan 44 kappale) ja jotka koostuvat kaupallisesta lentotoiminnasta ja matkustajien lentokuljetuksesta. Lentoyhtiöt harjoittavat siten selvästi taloudellista toimintaa.

⁽⁹⁶⁾ Komissio toteaa järjestelmän täytäntöönpanosta, että Italia oli ilmoittanut jo asian SA.23098 virallisen menettelyn aikana, että päätös tehdä kauppasopimuksia SOGEAALin ja lentoyhtiöiden välillä tehtiin ottaen huomioon, että alue on määräysvaltaa käyttävä osakas SOGEAALissa (ks. erityisesti johdanto-osan 383 kappale).

⁽⁹⁷⁾ Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4, 2.1 kohta) sekä siihen liittyvä oikeuskäytäntö, muun muassa yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.9.2000, Pavlov ym., C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 ja C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.6.1987, komissio v. Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.6.1998, komissio v. Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio Pavlov ym., ECLI:EU:C:2000:428, 75 kohta.

- (353) AMS, joka ei ole itse lentoyhtiö, mutta saa rahoitusta toimesta 2, on Ryanairin kokonaan omistama tytäryhtiö. Ryanairilla voidaan siten olettaa olleen ratkaiseva vaikutus AMS:n toimintaan. Valtiontukisääntöjen soveltamiseksi tässä asiassa ja komission käytännön perusteella ⁽⁹⁹⁾ AMS ja Ryanair katsotaan yhdeksi yritykseksi perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä. Selvyyden vuoksi AMS:ää, jota pidetään Ryanairin kanssa yhtenä yrityksenä, pidetään myös lentoyhtiönä.
- (354) Sardinian alueen lentoaseman pitäjien välityksellä tarjoamasta rahoituksesta hyötyvät lentoyhtiöt harjoittavat taloudellista toimintaa, ja niitä pidetään perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuina yrityksinä.

7.2.1.2 Valtion varat ja valtion toimenpide

- (355) Valtiontuen käsitettä sovelletaan etuihin, joita valtio itse tai jokin valtuuksiensa nojalla toimiva välittävä elin myöntää valtion varoista. SEUT-sopimuksen 107 artiklaa sovellettaessa paikallisviranomaisten varat ovat valtion varoja.
- (356) Järjestelmä perustuu alueelliseen lakiin, ja sitä rahoitetaan alueen varoista. Sovelletaessa perustamissopimuksen 107 artiklaa alue- ja paikallisviranomaisten varat ovat valtion varoja ja näiden viranomaisten päätöksien olisi katsottava johtuvan valtiosta ⁽¹⁰⁰⁾. Järjestelmää pidetään valtion toteuttamana toimenpiteenä ja sitä rahoitetaan valtion varoista valtiontukilainsäädännön nojalla.
- (357) Sama pätee lentoaseman pitäjiltä lentoyhtiöille suuntautuvaan rahavirtaan.
- (358) Lentoyhtiöt ovat saaneet alueelta Sardinian lentoaseman pitäjien välityksellä rahoitusta uusien reittien avaamiseksi tai vuorojen lisäämiseksi taikka nykyisten reittien liikennöintikauden pidentämiseksi, kuten taulukossa 8 kuvaillaan, sekä markkinointipalvelujen tarjoamiseksi.
- (359) Alue määritteli lentoaseman pitäjien menettelytavat lain 10/2010 nojalla ja toimintasuunnitelmissa, joille on saatava alueen hyväksyntä ennen toteutusta. Lailla 10/2010 käyttöön otetun mekanismin perusteella alue siirtää julkisia varoja lentoaseman pitäjille, joiden olisi puolestaan siirrettävä ne lentoyhtiöille alueen hyväksymien toimintasuunnitelmiin sisältyvien yksityiskohtaisten eritelmien mukaisesti. Toimintasuunnitelmat olivat ensisijaisesti lentoaseman pitäjien laatimia ja ehdottamia, mutta alue arvioi ja hyväksyi ne ja määritteli lentoaseman pitäjälle tarjottavan rahoituksen tällä perusteella. Alue määritteli yksityiskohtaisten toimintasuunnitelmien hyväksymisen avulla tarkasti, miten kunkin lentoaseman pitäjän olisi jaettava alueelta saamansa lentoyhtiöille tarkoitettu rahoitus. Kuten 2.7.3 jaksossa kuvattiin, käyttöön otetulla seurantamenettelyllä (jonka perusteella viimeisen erän maksaminen lentoaseman pitäjille määräytyy) varmistetaan myös kyseisten velvoitteiden noudattaminen.
- (360) Lentoaseman pitäjät voidaan siten katsoa alueen ja lentoyhtiöiden välisiksi välittäjiksi. Ne toteuttivat tukijärjestelmän siirtämällä alueelta saamansa rahoituksen kokonaisuudessaan lentoyhtiöille. Ne toimivat hyväksytyissä toimintasuunnitelmissa alueelta saatujen ohjeiden mukaisesti.
- (361) Kun edellä esitetty otetaan huomioon, lentoasemien pitäjien maksuja toimien 1 ja 2 rahoittamiseen rahoitetaan valtion varoista (siinä määrin, että lentoaseman pitäjät saavat rahoitusta alueelta kyseisten toimien rahoittamiseksi ⁽¹⁰¹⁾), ja tätä pidetään valtion toteuttamana toimenpiteenä.

⁽⁹⁹⁾ Ks. komission 23 päivänä heinäkuuta 2014 antama päätös (EU) 2015/1227 valtiontuesta SA.22614 (C 53/07), jonka Ranska on myöntänyt Pau-Béarnin kauppa- ja teollisuuskamarille, Ryanairille, Airport Marketing Services -yhtiölle ja Transavialle (EUVL L 201, 30.7.2015, s. 109), erityisesti johdanto-osan 290 kappale. Ks. myös komission päätös Altenburgin lentoasemasta (ei vielä julkaistu).

⁽¹⁰⁰⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais v. komissio, T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Se, että lentoaseman pitäjät käyttävät rajallisen määrän omaa rahoitusta toimiin, ei johdu niiden harkinnanvaraisista päätöksistä, vaan kuvastaa sitä, että alue on vähentänyt julkista rahoitusta lentoaseman pitäjille sen jälkeen, kun nämä olivat ottaneet vastuulleen vastaavat lentoyhtiöille myönnetyn rahoituksen kustannukset. Ks. 2.7 jakso, erityisesti johdanto-osan 83, 86 ja 89 kappale.

7.2.1.3 **Taloudellinen etu**

- (362) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, ts. ilman valtion toimenpidettä. Ainoastaan toimenpiteen vaikutuksilla yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella. Viranomaisen yritykselle myöntämä rahoitus, joka vapauttaa sen kustannuksista, joista sen olisi pitänyt muutoin vastata, muodostaa taloudellisen edun.
- (363) Mitään etua ei kuitenkaan tarjota, jos rahoitus voidaan katsoa korvaukseksi julkisesta palvelusta Altmark-tuomion kriteerien mukaisesti. Etua ei koidu, jos jäsenvaltio toimii markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti.
- (364) Ensimmäiseksi on tutkittava alueen lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 puitteissa tarjoaman rahoituksen luonnetta ja sitä, missä määrin sillä rahoitetaan niiden toimintaa tai toisin sanoen vapautetaan ne kustannuksista, joista niiden olisi tavanomaisesti vastattava.
- (365) Alue edellyttää toimen 1 osalta, että lentoaseman pitäjät tekevät lentoyhtiöiden kanssa sopimuksia, joiden mukaan lentoaseman pitäjät tarjoavat taloudellisia kannustimia lentoliikenteen lisäämiseksi (erityisesti huippusesongin ulkopuolella). Lentoyhtiöiden on saavutettava liikennettä koskevat tavoitteet; ne saavat rahallisen korvauksen, jos ne saavuttavat nämä tavoitteet, ja niille määrätään seuraamuksia, jos ne eivät saavuta niitä. Vastaavat maksut saadaan rahoitusjärjestelmästä, jolla alue kanavoi rahoitusta lentoyhtiöille lentoaseman pitäjien välityksellä korvaamalla osan lentoyhtiöille kyseisillä reiteillä liikennöinnistä aiheutuneista kustannuksista.
- (366) Toimen 2 osalta alue osoittaa rahoitusta lentoyhtiöille lentoaseman pitäjien välityksellä vastineeksi asiaankuuluvien lentoyhtiöiden tarjoamista markkinointipalveluista. Näitä maksuja ei voida pitää todellisena maksuna markkinointipalveluista, vaan ne ovat myös maksuja lentoyhtiöille niiden toiminnan laajentamisesta alueella. Kuten jäljempänä johdanto-osan 368 kappaleesta ja sitä seuraavista kappaleista käy ilmi, järjestelmä on suunniteltu siten, että lentoyhtiöiden toimen 2 puitteissa tarjoamalla markkinointipalveluilla on tarkoitus ensi sijassa edistää näiden lentoyhtiöiden tarjoamia lentoliikennepalveluja Sardiniaan/Sardiniasta.
- (367) Italia korosti ilmoitusasiakirjoissa ⁽¹⁰²⁾, että alueen toimen 2 puitteissa rahoittamat markkinointitoimet on järjestelmän mukaan annettava lentoyhtiöiden toteutettaviksi ja niillä on pyrittävä lisäämään matkustajien määrää avaamalla uusia reittejä tai pidentämällä jo liikennöitävien reittien liikennöintikautta järjestelmän avulla ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Se, että toimen 2 mukaisia markkinointipalveluja tarjoavat lentoyhtiöt eivätkä muunlaiset yritykset, jotka voivat tarjota tällaisia palveluita, on itsessään tekijä, joka luonnollisesti johtaa siihen, että näillä markkinointipalveluilla edistetään ensisijaisesti kyseisten lentoyhtiöiden tarjoamia lentoliikennepalveluja. Lentoyhtiöt yleensä mainostavat omia kohdealueita ja -kaupunkeja verkkosivuillaan ja pyrkivät houkuttelemaan mahdollisia asiakkaita käyttämään niihin suuntautuvia lentoliikennepalveluitaan. Lisäksi tiettyjen alueiden ja kaupunkien mainostaminen lentoyhtiöiden verkkosivuilla liittyy yleensä olennaisesti lentoyhtiöiden kyseiselle alueelle tarjoamien lentojen edistämiseen tai ainakin tiedon tarjoamiseen lentojen olemassaolosta ja erityispiirteistä. Esimerkiksi Ryanair on yksi niistä eurooppalaisista lentoyhtiöistä, jotka ovat kehittäneet eniten alueiden ja kaupunkien mainostamista verkkosivuillaan. Alueita ja kohteita mainostavilla Ryanairin verkkosivuilla annetaan järjestelmällisesti tietoa myös Ryanairin kyseisille alueille ja kohteisiin tarjoamista lennoista ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Lisäksi lain 10/2010 täytäntöönpanosäädöksessä, jossa määritellään lentoasemien toimintasuunnitelmien sisältö ⁽¹⁰⁵⁾, säädetään, että markkinointitoimet toteutetaan toimen 2 puitteissa, jos uusia reittejä avataan tai liikennöintikautta pidennetään ⁽¹⁰⁶⁾. Kyseisessä säädöksessä vahvistetaan selkeä yhteys toimen 2 puitteissa

⁽¹⁰²⁾ Asiakirja "OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10 "Misure per lo sviluppo del trasporto aereo" Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", jonka Italia ilmoitti 30.11.2011.

⁽¹⁰³⁾ "Definizione, attraverso gli **stessi** "Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara" (korostus lisätty), s. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Ks. esimerkiksi Ryanairin sivut Milanosta (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, 6.7.2016).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione n. 29/36, 29.7.2010.

⁽¹⁰⁶⁾ "I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: (...) deve essere prevista adeguata promozione del territorio **in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli**" (korostus lisätty), s. 3.

toteutettavien markkinointipalvelujen ja uusien reittien tai olemassa olevien reittien liikennöintikauden pidentämisen välillä. Tämä merkitsee, että toimintasuunnitelmissa ehdotettavilla markkinointitoimilla olisi edistettävä uusia lentoliikennepalveluita tai laajennettava niitä, jotta kyseisiä palveluja käyttävien matkustajien määrää lisätään. Kuten johdanto-osan 367 kappaleessa jo todettiin, Italia on nimenomaisesti vahvistanut tämän tulkinnan.

- (370) Ei olisi myöskään mahdollista, että kyseessä olevia markkinointipalveluita, joiden tarjoajan on välttämättä oltava lentoyhtiö, tarjoaisivat muut kuin ne yhtiöt, jotka tuottavat sellaisia uusia tai laajennettuja lentoliikennepalveluja, joihin markkinapalvelut on yhdistettävä. Lentoyhtiöllä on hyvin vähän kannustimia edistää kilpailijoiden palveluita edes korvausta vastaan.
- (371) Lentoyhtiön omien kohteiden edistäminen on osa sen normaalia toimintaa. Omat kohteet ja alueet ovat yksi niistä liikennepalvelujen osatekijöistä, joita lentoyhtiöt yleensä mainostavat yhdessä monien muiden näkökohtien kanssa (kuten lentolippujen hinta, lentomukavuus, palvelut lennon aikana, luotettavuus, joustavat liput tai kanta-asiakasohjelma).
- (372) Kun tämä otetaan huomioon, voidaan päätellä, että alueen toimen 2 puitteissa lentoyhtiöille osoittamat maksut tukevat markkinointikustannuksia, joista lentoyhtiöiden on tavanomaisesti vastattava liikennöintitoimissaan. Lisäksi maksut ovat taloudellisia kannustimia lentoyhtiöille lentoliikenteen lisäämiseksi Sardiniaan siltä osin kuin ne liittyvät uusien reittien avaamiseen tai olemassa olevien reittien liikennöinnin laajentamiseen. Ne ovat siten samankaltaiset kuin toimen 1 puitteissa suoritettavat maksut sillä erotuksella, että ne liittyvät lentoyhtiön liikennepalveluiden tiettyyn näkökohtaan eli palveluiden markkinointiin.
- (373) Kuten Italian ilmoituksessa korostettiin⁽¹⁰⁷⁾, järjestelmän perusteella Sardinian alueen toimen 2 puitteissa rahoittamien markkinointitoimien on kuuluttava samoihin toimintasuunnitelmiin, joihin viitattiin toimen 1 yhteydessä⁽¹⁰⁸⁾. Tämä luo uuden yhteyden uusien reittien avaamisen ja nykyisten reittien liikennöintikauden pidentämisen (mikä on toimen 1 tavoite) sekä toimen 2 puitteissa tehtävien markkinointisopimusten välille. Tämä tukee päätelmää, jonka mukaan alueen toimen 1 ja 2 puitteissa lentoaseman pitäjien välityksellä lentoyhtiöille osoittamat maksut ovat luonteeltaan samanlaisia: ne ovat pääasiassa taloudellisia kannustimia, joilla tuetaan osaa lentoyhtiöiden kustannuksista vastineeksi lentoyhtiöiden toiminnan laajentamisesta Sardiinassa.
- (374) Lisäksi järjestelmässä tehdään selvä ero toimen 2 puitteissa tarjottavien markkinointipalvelujen (joiden tarjoajana on lentoyhtiö) ja toimen 3 puitteissa tarjottavien markkinointipalvelujen (joita tarjoavat muunlaiset yritykset) välillä. Tätä tukee se seikka, että toimen 2 puitteissa toteutetuilla toimilla pyritään eri tavoitteeseen kuin toimella 3. Tämä ero liittyy kiinteästi siihen, että toimessa 2 tarjoajat harjoittavat lentoliikennettä. Loogisesti tarkasteltuna tavoitteena ei voi olla muu kuin se, että kyseiset lentoyhtiöt lisäävät lentoliikennettä Sardiiniaan/Sardiinasta.
- (375) Komission arviointi lentoaseman pitäjien ja lentoyhtiöiden välillä järjestelmän puitteissa tehdyistä sopimuksista osoittaa tämän. Esimerkiksi easyJetin sopimukset yhdistävät lentoasemapalvelut suoraan markkinointipalveluihin. Olbian lentoaseman pitäjän kanssa tehdyn sopimuksen 3 kohdassa todetaan, että lentoyhtiö aikoo lisätä toimintaansa Olbiaan/Olbiasta ja että tällaisen lentotoiminnan lisäämiseksi yhtiö on laatinut markkinointi- ja mainontaohjelman, jolla kohteita edistetään ja liikennevirtaa kehitetään kauttakulkuliikenteessä erityisesti kansainvälisiä markkinoita silmällä pitäen.
- (376) Lentoaseman pitäjien ja lentoyhtiöiden välillä järjestelmässä tehtyjen markkinointisopimusten tarkastelu osoittaa, että markkinointipalvelut liittyvät suoraan kyseisten lentoyhtiöiden tarjoamiin lentoihin. Siksi markkinointipalvelut kohdistuvat suoraan matkailijoihin, jotka voisivat mahdollisesti käyttää markkinointisopimuksessa viitattujen lentoyhtiöiden liikennepalveluja.

⁽¹⁰⁷⁾ Asiakirja "OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10 "Misure per lo sviluppo del trasporto aereo" Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", jonka Italia ilmoitti 30.11.2011.

⁽¹⁰⁸⁾ "Definizione, attraverso gli **stessi** "Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara" (korostus lisätty), s. 7.

- (377) Näin ollen alueen lentoaseman pitäjän välityksellä lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 tapauksessa suorittamat maksut olisi katsottava lentoyhtiöille myönnettyksi tueksi, jonka tarkoituksena on lisätä lentoja Sardiniaan/Sardiniasta.
- (378) Vielä on arvioitava, ovatko maksut, joita alue tarjoaa lentoaseman pitäjän välityksellä lentoyhtiöille lentoliikennepalvelujen lisäämiseksi Sardiniaan, korvausta julkisen palvelun velvoitteesta Altmark-kriteerien mukaisesti ja ovatko ne markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaiset.
- (379) Asiassa Altmark annetun tuomion ensimmäinen kriteeri on, että edunsaajarytymisen tehtäväksi on tosiasiasa annettu julkisen palvelun velvoitteen täyttäminen ja että nämä velvoitteet on määritelty selvästi. Kuten vuoden 2014 ilmaisuuntaviivojen 70 kohdassa todetaan, ”lentoliikennepalvelujen osalta julkisen palvelun velvoitteet voidaan asettaa ainoastaan asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti. Erityisesti tällaisia velvollisuuksia voidaan asettaa ainoastaan tietyllä reitillä tai reiteillä eikä miltä tahansa tietyltä lentoasemalta, kaupungista tai alueelta lähtevällä reitillä. Lisäksi julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa reitille vain sellaisten kuljetustarpeiden täyttämiseksi, joita ei voida riittävästi täyttää olemassa olevalla lentoreitillä tai muulla liikennevälineellä” (alaviitteet poistettu). Lentoliikenne on ala, jolla unionin lainsäätävä on päättänyt rajoittaa jäsenvaltioiden normaalia laajaa harkintavaltaa, kun ne määrittävät tietyn toiminnan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi, määräämällä edellytyksiä, joista säädetään asetuksessa (EY) N:o 1008/2008. Sardiniasa olevat reitit, joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitteita asetuksen (EY) N:o 1008/2008 nojalla⁽¹⁰⁹⁾, jätetään nimenomaisesti lain 10/2010 soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä laki on selvästi suunniteltu rinnakkaisjärjestelmäksi asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisen julkisen palvelun velvoitteen järjestelmälle. Tästä syystä lentoaseman pitäjien lentoyhtiöille lain 10/2010 nojalla myöntämää rahoitusta ei voida pitää korvauksena lentoyhtiöille varsinaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisesta. Siksi yksi eli ensimmäinen asiassa Altmark annetun tuomion neljästä kumulatiivisesta edellytyksestä ei täyty.
- (380) Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamisen osalta olisi ensin todettava, ettei Italia ole vedonnut tähän periaatteeseen⁽¹¹⁰⁾. Ei ole mitään viitteitä siitä, että alue toimi markkinataloussijoittajana luodessaan järjestelmän; on selvää, että se pyrki saavuttamaan yleisen edun mukaisia tavoitteita, erityisesti vahvistamaan paikallista taloutta houkuttelemalla enemmän matkailijoita sen sijaan, että se olisi halunnut varmistaa lentoaseman omistajan ominaisuudessaan voittoa.
- (381) Toiseksi alue tarjoaa rahoitusta lentoyhtiöille usean lentoaseman pitäjän välityksellä alueellisessa järjestelmässä, jota sovelletaan useisiin lentoasemiin. Sitä ei voida pitää lentoaseman pitäjänä varsinkaan, koska alueen määräysvallassa on ainoastaan yksi kyseisistä lentoaseman pitäjistä. Siten vuoden 2014 ilmaisuuntaviivojen 61–66 kohdassa esitettyä ”kannattavuutta koskevaa ennakkoonalyysia” ei voida soveltaa tässä asiassa. Tämän menetelmän mukaisesti sen arvioimiseksi, toimiko lentoaseman pitäjä lentoyhtiön kanssa järjestelyistä sopiessaan samoin kuin samanlaisissa olosuhteissa kannattavuusnäköymien perusteella toimiva järkevä markkinataloussijoittaja, olisi tarkasteltava, voidaanko olettaa, että kyseiset järjestelmät, jos sellaisia luodaan, edistävät asteittain lentoaseman kannattavuutta ja ovat osa kokonaisstrategiaa, joka pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan. Tätä testiä ei voida kuitenkaan soveltaa tässä asiassa, koska arvioitavat toimenpiteet ovat viranomaisen yleisen edun vuoksi perustama järjestelmä, joka kattaa useita lentoasemia, eikä erillinen järjestely lentoaseman ja lentoyhtiön välillä.
- (382) Kun kyseistä rahoitusta myönnetään lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 puitteissa, alue ei voi odottaa mitään sellaista tuottoa, jonka voittoa tavoitteleva markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon samanlaisissa olosuhteissa. Rahoituksen odotettu vaikutus oli Sardiniaan lentävien matkustajien määrän kasvu, mikä ei sinänsä oikeuta osinkoihin, johda pääomavoittoon tai muunlaiseen voittoon alueen hyväksi. Italia ei ole yksilöinyt mitään kannattavuusnäkökohtaa, josta alueen odotetaan hyötävän kyseisen rahoituksen vaikutuksesta. Lentoliikenteen kasvun pääasiallinen vaikutus on edistää alueen taloudellista kehitystä erityisesti tietyillä aloilla, kuten matkailu, vähittäiskauppa ja ravintolatoiminta, ja saada aikaan positiivisia vaikutuksia alueen taloudelliseen kehitykseen ja työllisyyteen. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan⁽¹¹¹⁾ voittoa tavoitteleva markkinataloustoimija ei olisi ottanut tällaisia ”yleisen edun mukaisia hyötyjä” huomioon, ja niitä ei sen vuoksi oteta huomioon markkinataloustoimijaperiaatetta sovellettaessa.

⁽¹⁰⁹⁾ Sardinian lentoasemien ja Italian mantereella sijaitsevien lentoasemien välisille kotimaan reiteille on vuodesta 2000 lähtien määrätty julkisen palvelun velvoitteen järjestelmä unionin lentoliikennesääntöjen nojalla.

⁽¹¹⁰⁾ Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, komissio v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82 kohta.

⁽¹¹¹⁾ Ks. unionin tuomioistuimen tuomio, komissio v. EDF, ECLI:EU:C:2012:318, 79 kohta.

- (383) Samoista syistä vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 54–60 kohdassa kuvattu vertailuanalyysi ei ole merkityksellinen tässä asiassa.
- (384) Joka tapauksessa Italia ei ole esittänyt mitään liiketoimintasuunnitelmaa, kannattavuutta koskevaa ennakkoonalyysia tai sisäistä asiakirjaa, joka osoittaisi selvästi, että julkisen tuen myöntämistä edeltävän analyysin perusteella alue olisi voinut odottaa kyseisen rahoituksen tuloksena sellaista tuottoa, jonka voittoa tavoitteleva markkinataloustoimija olisi ottanut huomioon samanlaisissa olosuhteissa. Alue ei myöskään tehnyt vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 54–60 kohdassa määriteltyä vertailuanalyysia. Italia ei etenäkään pystynyt esittämään vertailua lentoasemamaksuista lentoyhtiöille tarjottujen etujen (kuten markkinointituki, alennukset tai muut kannustimet) vähentämisen jälkeen verrattuna riittävään määrään sellaisia sopivia vertailulentoasemia, joiden pitäjä toimivat markkinataloussijoittajan tavoin.
- (385) Tämä vahvistaa sen, ettei alue toiminut lentoyhtiöiden suhteen samoin kuin kannattavuusnäkömiem perusteella toimiva järjevä markkinataloussijoittaja.
- (386) Lisäksi lain 10/2010 säännöksistä huolimatta käyttöön ei otettu minkäänlaista tarjouskilpailumenettelyä, jonka perusteella lentoyhtiöt olisi valittu ja toimintasuunnitelmat rahoitettu. Lentoaseman pitäjä julkaisivat ilmoituksia verkkosivuillaan ja valitsivat parhaan tarjouksen, mikä merkitsee, että lentoyhtiöille tarkoitettun taloudellisen tuen osalta ei noudatettu avointa ja läpinäkyvää tarjouskilpailumenettelyä. Lisäksi, kuten edellä jo todettiin, järjestelmä suunniteltiin ensisijaisesti kanavoimaan julkisia varoja lentoyhtiöille, ja tämä rahoitus ei vastaa korvausta todellisista julkisen palvelun velvoitteista eikä korvausta tuotteista tai palveluista, joilla täytetään alueen todelliset tarpeet. Näin ollen edun olemassaolo ei olisi voitu sulkea pois, vaikka lentoyhtiön valitsemisessa olisi noudatettu asianmukaisia tarjouskilpailumenettelyjä.
- (387) Näissä olosuhteissa ei myöskään ole mahdollisuutta arvioida vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 53–66 kohdassa kuvatulla tavalla lentoasemien ja lentoyhtiöiden välistä taloudellista suhdetta, joka on seurausta järjestelmän soveltamisesta. Näissä kohdissa annetaan ohjeita sen määrittämiseksi, ovatko julkisia varoja hallussaan pitävän lentoaseman perimät hinnat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaiset. Käsiteltävänä olevassa asiassa on kuitenkin selvää, etteivät lentoaseman pitäjä toimineet markkinataloustoimijan tapaan, kun ne tekivät lukuisia sopimuksia lentoyhtiöiden kanssa. Ne panivat täytäntöön alueen laatiman tukijärjestelmän, jolla lentoliikennettä lisätään alueen yleiseksi eduksi.
- (388) Kun kaikki nämä seikat otetaan huomioon, komissio päättlee, että Sardinian alueen järjestelmän puitteissa lentoasemien pitäjäien välityksellä lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi myöntämä rahoitus antoi taloudellista etua kyseisille lentoyhtiöille.

7.2.1.4 Tuen valikoivuus

- (389) Alueen rahoittamaa järjestelmää ei käsiteltävänä olevassa asiassa voida pitää yleisesti sovellettavana järjestelmänä. Komissio katsookin, että järjestelmän suunnittelu ja täytäntöönpano hyödyttivät yksinomaan tiettyjä yrityksiä tai tiettyjä toimialoja, eli lentoyhtiöitä, joita alue rahoitti lentoaseman pitäjäien välityksellä tutkittavana olevan tukijärjestelmän mukaisesti⁽¹¹²⁾. Ne Sardiniaan liikennöivät lentoyhtiöt, jotka eivät tehneet näitä sopimuksia, eivät hyötäneet samasta alueen myöntämästä rahoitustuesta tai ne eivät hyötäneet siitä laissa 10/2010 määrätyn edellytyksin. Koska kyseiset taloudellisen edun saajat rajoittuvat tietyn alan (lentoliikenne) tiettyihin yrityksiin, toimenpiteet ovat valikoivia.

7.2.1.5 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

- (390) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa unionin sisäisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyse on kilpailua vääristävästä toimenpiteestä jo silloin, jos tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla.
- (391) Lentoyhtiöille lentoaseman pitäjäien välityksellä maksettu korvaus on taloudellista etua kyseisille lentoyhtiöille, ja se on omiaan vahvistamaan niiden markkina-asemaa. Lentoliikenteen alalla eri jäsenvaltioiden toimijoiden välillä

⁽¹¹²⁾ Ks. tältä osin unionin tuomioistuimen tuomio 30.6.2016, Belgia v. komissio, C-270/15, ECLI:EU:C:2016:489, erityisesti 50 kohta.

vallitsee tiukka kilpailu erityisesti 1 päivästä tammikuuta 1993 lähtien, jolloin tuli voimaan lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe ("kolmas paketti"). Tämän seurauksena toimenpiteellä vaikutetaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristetään tai uhataan vääristää lentoliikennealan kilpailua.

- (392) Siksi lentoaseman pitäjien kautta lentoyhtiöille tarjottu korvaus toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi (laki 10/2010) vuosina 2010–2013 vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.2.1.6 **Päätelmät**

- (393) Komissio päätelee, että alueen lentoyhtiöille lentoaseman pitäjien välityksellä tarjoama korvaus toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi on perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.2.2 LENTOASEMAN PITÄJILLE MYÖNNETYN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (394) Tässä jaksos osassa arvioidaan, onko alueen Sardinian lentoasemien pitäjille tarjoama lain 10/2010 mukainen rahoitus valtiontukea kyseisille lentoasemille. Komissio arvioi, täyttyykö kriteeri taloudellisen edun olemassaolosta.
- (395) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, ts. ilman valtion toimenpidettä. Ainoastaan toimenpiteiden vaikutuksella yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella. Edusta on kyse aina, kun yrityksen taloudellinen tilanne paranee valtion toimenpiteen johdosta.
- (396) Kuten 7.2.1 jaksossa selvitettiin, lentoaseman pitäjät välittivät alueelta saadut varat lain 10/2010 mukaisesti kokonaisuudessaan käytettäviksi lentoliikenteen palvelujen laajentamista varten tarkoitettujen taloudellisten kannustimien rahoittamiseen sekä markkinointisopimuksiin, ja ne rahoittivat näitä toimenpiteitä osaksi omista varoistaan. Lentoaseman pitäjät olivat siten välittäjiä, eivätkä ne pitäneet itsellään alueelta saatuja varoja. Niiden ei voida siten katsoa hyötynneen suoraan tukijärjestelmästä.
- (397) Koska lentoyhtiöille myönnettyillä taloudellisilla kannustimilla ja markkinointiin liittyvillä maksuilla oli tarkoitus lisätä lentoliikennettä, ja ne lisäsivät sitä, on arvioitava, antaako lentoliikenteen lisääntyminen epäsuoraa etua kyseisille lentoasemille.
- (398) Komission hiljattain antamassa tiedonannossa valtiontuen käsitteestä ⁽¹¹³⁾ todetaan, että "[...] välilliset edut olisi erotettava lähes kaikkiin valtiontukitoimenpiteisiin liittyvistä pelkistä toissijaisista taloudellisista vaikutuksista (esimerkiksi tuotannon kasvun kautta). Tätä varten toimenpiteen ennakoitavia vaikutuksia olisi tarkasteltava etukäteen. Kyse on välillisestä edusta, jos toimenpide on suunniteltu siten, että se kanavoi toissijaiset vaikutukset kohti tunnistettavissa olevia yrityksiä tai yritysryhmittymiä. Näin on esimerkiksi silloin, jos suoran tuen oikeudellisena tai tosiasiallisena ehtona on vain tiettyjen yritysten (esimerkiksi ainoastaan tietyille alueille sijoittautuneiden yritysten) tuottamien tavaroiden tai palvelujen ostaminen."
- (399) Kohta jatkuu siihen liittyvässä alaviitteessä ⁽¹¹⁴⁾: "Sen sijaan pelkästä toissijaisesta taloudellisesta vaikutuksesta, joka näkyy tuotannon kasvuna (jota ei katsota välilliseksi tueksi), on kyse silloin, kun tuki kanavoidaan sellaisen yrityksen (esimerkiksi rahoituksen välittäjä) kautta, joka siirtää tuen kokonaisuudessaan tuensaajalle."
- (400) Tässä asiassa tarkasteltavia toimia ei ole suunniteltu siten, että ne kanavoivat toissijaisia vaikutuksia Sardinian lentoasemille. Toimet on sen sijaan suunniteltu siten, että ne hyödyttävät lukuisia yrityksiä alueella, erityisesti niitä, jotka tarjoavat palveluja matkailijoille.

⁽¹¹³⁾ SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuen käsitteestä 19 päivänä toukokuuta 2016 annetun komission tiedonannon 116 kohta, [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)&from=S](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719(05)&from=S)

⁽¹¹⁴⁾ Alaviite 181.

- (401) Kuten jo todettiin, järjestelmän tavoitteena on kanavoida julkisia varoja useille lentoyhtiöille ja muille palveluntarjoajille uusien reittien avaamiseksi (tai vuorojen lisäämiseksi) sekä Sardinian mainostamiseksi matkakohteena, jonne pääsee lentokoneella. Sardinian alueen lain 10/2010 nojalla käyttöön ottaman mekanismin (kuten 2.7.2 jaksossa kuvataan) perusteella alue siirtää julkisia varoja lentoaseman pitäjille, joiden olisi puolestaan siirrettävä ne kolmansille osapuolille alueen hyväksymien toimintasuunnitelmien yksityiskohtaisten eritelmien mukaisesti. Kuten 2.7.3 jaksossa kuvattiin, käyttöön otetulla seurantamenettelyllä (jonka perusteella viimeisen erän maksaminen lentoaseman pitäjille määräytyy) varmistetaan myös kyseisten velvoitteiden noudattaminen.
- (402) Komissio päätelee siksi, että tuki kanavoidaan lentoaseman pitäjien välityksellä kokonaisuudessaan lentoyhtiöille, jotka ovat ainoita järjestelmän varsinaisia tuensajia. Lentoaseman pitäjiä olisi tarkasteltava oikeudelliselta kannalta (lain 10/2010 säännösten vuoksi) ja tosiasiallisesti (komission arvioimien todellisten rahavirtojen vuoksi) välittäjinä, joita käytettiin siirtämään julkista tukea lentoyhtiöille.
- (403) Komissio panee merkille, että lentoaseman pitäjät voivat hyötyä lentoliikenteen lisääntymisestä, joka saadaan aikaan lentoyhtiöille järjestelmästä myönnettävällä tuella. Tällaiset vaikutukset ovat kuitenkin samanlaisia kuin myönteiset vaikutukset talouden toimijoihin muilla aloilla, joilla tulot ovat sidoksissa lentomatustajien määrään, erityisesti matkailualalla (kuten autonvuokraus, hotellit, ravintolat, catering, tankkaus, vähittäiskauppa). Nämä alat ovat erittäin riippuvaisia Sardinian lentoasemille saapuvien ja niiltä lähtevien matkustajien lukumäärästä. Komissio katsoo tästä syystä, ettei järjestelmää ole suunniteltu siten, että se kanavoisi toissijaiset vaikutukset kohti lentoaseman pitäjiä, vaan siten, että se hyödyttää monia matkailuun liittyviä aloja Sardiniaassa.
- (404) Lisäksi toimien vaikutus lentoasemaan liittyy kiinteästi järjestelmän luonteeseen ja tavoitteeseen, joka on lisätä lentoliikennettä Sardiniaan tarjoamalla sopivia kannustimia lentoyhtiöille. Se, että lentoyhtiöt ostavat lentoasemal palveluita kyseisiltä kolmelta Sardiniaassa toimivalta lentoaseman pitäjältä, on järjestelmään kiinteästi kuuluva osa, jota ei voida erottaa siitä, kun otetaan huomioon, että järjestelmä koostuu taloudellisten kannustimien tarjoamisesta lentoyhtiöille lentoliikenteen lisäämiseksi. Se ei ole siten täydentävä erillinen vaatimus tavaroiden tai palveluiden hankkimiseksi, jonka alue olisi lisännyt järjestelmän rakenteeseen saadakseen aikaan muunlaisen vaikutuksen kuin järjestelmän pääasiallinen odotettu vaikutus eli lentoliikenteen lisääminen Sardiniaan.
- (405) Kun edellä esitetty otetaan huomioon, komissio toteaa, ettei toimilla 1, 2 ja 3 tarjota lentoaseman pitäjille välillistä etua. Koska yhtä kumulatiivisista edellytyksistä valtiontuen olemassaololle ei täytetä, komissio päätelee myös, etteivät toimet 1 ja 2 ole valtiontukea.
- (406) Edellä esitetyistä syistä päätellään, etteivät kyseiset lentoaseman pitäjät saaneet perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.3 LENTOYHTIÖILLE MYÖNNETYN TUEN LAINMUKAISUUS

- (407) Toimenpiteistä ilmoitettiin komissiolle 30 päivänä marraskuuta 2011. Italia pani järjestelmän kuitenkin täytäntöön ennen kuin komissio hyväksyi sen. Alue myönsi lain 10/2010 mukaisen rahoituksen lentoaseman pitäjille, ja nämä siirsivät sen lentoyhtiöille vuosina 2010–2013 ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Lisäksi mikään ryhmäpoikkeusasetus ei kata kyseessä olevaa järjestelmää. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa päätöstä ei voida soveltaa, koska järjestelmän mukaista lentoyhtiöiden rahoittamista ei voida pitää korvauksena lentoyhtiöille toimeksi annetusta todellisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Italia ei ole näin ollen täyttänyt perustamissopimuksen 108 artiklan mukaisia velvoitteitaan, ja siksi lentoyhtiöiden rahoittamista tästä järjestelmästä pidetään sääntöjenvastaisena perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla.

⁽¹¹⁵⁾ Ks. taulukko 6 jaksossa 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ Ks. johdanto-osan 379 kappale.

7.4 LENTOYHTIÖILLE MYÖNNETYN TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

- (410) Poiketen siitä, mitä perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskeva todistustaakka kuuluu pääasiassa asianomaiselle jäsenvaltiolle. Italia toteaa ⁽¹¹⁷⁾, ettei lakia 10/2010 ole suunniteltu käynnistysvaiheen tukijärjestelmäksi eikä se täytä kaikkia vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 79 kohdassa määriteltyjä käynnistystuen soveltuvuuskriteerejä. Italia kuitenkin ehdottaa, että komission olisi tässä asiassa sovellettava vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 81 kohtaa, jonka mukaan ”komissio voi tutkia tapauskohtaisesti yksittäisen tuen tai tukijärjestelmän, joka ei noudata täysin edellä esitettyjä kriteereitä [eli 79 kohdassa mainittuja kriteerejä], mutta joka johtaa vastaavan tilanteen muodostumiseen” ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1 SOVELLETTAVA OIKEUSKEHYS

- (411) Koska toimenpiteitä ei voida pitää korvauksena lentoyhtiöille varsinaisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta, perustamissopimuksen 106 artiklan 2 kohtaan perustuvia yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia puitteita ei voida soveltaa tässä asiassa.
- (412) Vuoden 2014 ilmaisuuntaviivoissa todetaan käynnistystuesta seuraavaa: ”Käynnistystuen lentoyhtiöille osalta komissio soveltaa näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita kaikkiin ilmoitettuihin käynnistystukitoimenpiteisiin, joista se tekee päätöksen 4 päivästä huhtikuuta 2014 alkaen, vaikka kyseisistä toimenpiteistä olisi ilmoitettu jo ennen kyseistä päivämäärää. Valtiontuen sääntöjenvastaisuuden arvioinnissa sovellettavien sääntöjen määräytymisestä annetun komission ilmoituksen mukaan komissio soveltaa lentoyhtiöille myönnettävään sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen sen myöntämisaikana voimassa olleita sääntöjä. Näin ollen se ei sovelta näissä suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita lentoyhtiöille ennen 4 päivää huhtikuuta 2014 myönnettävään sääntöjenvastaiseen käynnistystukeen” ⁽¹¹⁹⁾.
- (413) Vuoden 2005 ilmaisuuntaviivoissa puolestaan määrätään seuraavaa: ”Komissio tutkii kaikki tuet, jotka on myönnetty [...] toiminnan aloittamiseen ilman sen lupaa eli perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan [nykyisin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan] vastaisesti, näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuen myöntäminen on aloitettu sen jälkeen, kun suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*” ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Alueen tuki myönnettiin vuosien 2010 ja 2013 välillä ennen kuin vuoden 2014 ilmaisuuntaviivat julkaistiin. Komissio soveltaa tästä syystä vuoden 2005 ilmaisuuntaviivoja arvioidessaan lentoaseman pitäjien taloudellista korvausta lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi (laki 10/2010) vuosina 2010–2013.

7.4.2 ARVIOINTI LENTOASEMAN PITÄJIEN LENTOYHTIÖILLE TOIMIEN 1 JA 2 RAHOITTAMISEKSI TARJOAMASTA TALOUDELLISESTA KORVAUKSESTA (LAKI 10/2010) VUOSINA 2010–2013

- (415) Koska vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 79 kohdassa vahvistetut käynnistystuen soveltuvuusedellytykset ovat kumulatiivisia, sen toteamiseksi, ettei lentoyhtiöille myönnetty tuki sovellu sisämarkkinoille, on tarpeen osoittaa ainoastaan, että yksi näistä edellytyksistä ei täyty. Komissio tarkastelee silti useita vuoden 2005 suuntaviivoissa esitettyjä edellytyksiä arvioidakseen kyseisen tukitoimenpiteen soveltuvuutta.
- (416) Vuoden 2005 ilmaisuuntaviivojen 79 kohdan d alakohdan mukaan kyseisen toimenpiteen on oltava kannattava pitkällä aikavälillä ja tuen on oltava asteittain vähenevää: tuetun reitin on osoittauduttava kannattavaksi pitkällä aikavälillä, eli sen on voitava kattaa toiminnasta aiheutuvat kustannukset ilman julkista rahoitusta. Tämän vuoksi aloittamiseen tarkoitettujen tuen on oltava ajallisesti rajoitettua ja asteittain vähenevää. Lain 10/2010 mukaan määriteltyjä toimenpiteitä ei ole koskaan määritelty niin, että niillä pyritään kyseisten reittien kannattavuuteen pitkällä aikavälillä, ja mikään lain 10/2010 nojalla käyttöön otetussa järjestelmässä ei varmistu, että tuen määrä vähenee vuosien 2010–2013 kuluessa ⁽¹²¹⁾. Ei ole mitään viitteitä siitä, että kyseistä reiteistä tulisi kannattavia lentoyhtiöille ilman julkista rahoitusta.

⁽¹¹⁷⁾ Sardinian alueen 18 päivänä toukokuuta 2015 antama tiedonanto, 10 kohdan 12 alakohta.

⁽¹¹⁸⁾ Italian 18 päivänä toukokuuta 2015 toimittama ilmoitus (viite 4812) vastauksena komission pyyntöön, s. 12–13.

⁽¹¹⁹⁾ Vuoden 2014 ilmaisuuntaviivat, 174 kohta.

⁽¹²⁰⁾ Vuoden 2005 ilmaisuuntaviivat, 85 kohta.

⁽¹²¹⁾ Ks. johdanto-osan 69 kappaleessa oleva taulukko 5.

- (417) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan e alakohdassa lisätään kriteeri toiminnan aloittamiseen liittyvien ylimääräisten kustannusten korvaamiseksi: ”Tukea voidaan myöntää ainoastaan uuden reitin tai vuoron käyttöönotosta aiheutuviin ylimääräisiin kustannuksiin, joista lentoliikenteen harjoittaja vapautuu toiminnan päästyä täyteen vauhtiin.” Alueellinen rahoitus ei liity erityisiin toiminnan aloittamista koskeviin kustannuksiin, ja mikään lain 10/2010 nojalla käyttöön otetussa järjestelmässä ei varmista, että tukimäärä rajoittuu tällaisiin kustannuksiin. Italia ei ole koskaan esittänyt mitään näyttöä siitä, että alueen toimien 1 ja 2 osalta myöntämä rahoitus laskettiin lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevien kustannusten perusteella tai rajoittui tällaisiin kustannuksiin. Alue pyrki lentoaseman pitäjää rahoittamalla kehittämään lentoliikennettä siten, että uusia reittejä avataan, olemassa olevien reittien vuoroja lisätään, kausiluonteisuutta vähennetään ja lentoyhtiöiden toteuttamalla markkinointitoimilla tuetaan alueellista kehitystä ja matkailua. Alueen ei siis ollut koskaan tarkoitus korvata lentoyhtiöille toiminnan aloittamiseen liittyviä ylimääräisiä kustannuksia. Tästä syystä tätä kriteeriä ei täytetä.
- (418) Lisäksi vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan f alakohdassa asetetaan ehdot tuen intensiteetille ja kestolle: ”Tuen enimmäismäärä saa olla vuosittain enintään 50 prosenttia kyseisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista ja tuen kokonaiskeston ajalta keskimäärin 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.” Italia ei missään vaiheessa maininnut tukikelpoisia kustannuksia suuntaviivoissa kuvatulla tavalla eikä enimmäismääriä tällaisille kustannuksille. Lentoaseman pitäjät esittivät toimintasuunnitelmansa alueelle ja ilmoittivat toimen toteutuksesta aiheutuneiden kustannusten kokonaismäärän. Alue päätti sen jälkeen kullekin lentoaseman pitäjälle myönnettävän vuotuisen määrän, mutta määrää ei koskaan rajoitettu 50 prosenttiin yhden vuoden aikana aiheutuneista kustannuksista. Ei ole näyttöä siitä, että toimiin 1 ja 2 liittyvät alueen menot olivat kaksi kertaa tukea suuremmat. Tästä syystä tätä kriteeriä ei täytetä.
- (419) Vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdan h alakohdassa lisätään kriteeri tuen myöntämisestä syrjimättömällä tavalla: ”kun julkinen viranomainen aikoo myöntää jollekin lentoyhtiölle, lentoaseman välityksellä tai muutoin, tukea uuden reitin avaamiseen, sen on julkistettava hankkeensa riittävän ajoissa ja laajalti, jotta kaikki kiinnostuneet lentoyhtiöt voivat esittää tarjouksensa näistä palveluista. Ilmoituksessa on esitettävä kuvaus reitistä sekä tuen määrä ja kesto koskevat objektiiviset kriteerit. Tukien osalta olisi siis noudatettava mahdollisuuksien mukaan julkisiin hankintoihin ja toimilupiin sovellettavia sääntöjä ja periaatteita.” Alue tai lentoaseman pitäjät eivät kummatkaan järjestäneet kunnollisia tarjouskilpailuja, jotka olisivat täyttäneet julkisia hankintoja koskevat säännöt, toimien 1 ja 2 toteutuksesta vastaavien lentoyhtiöiden valitsemiseksi. Italian ilmoitusasiakirjassa mainitaan, että lentoaseman pitäjien kiinnostuneiden lentoyhtiöiden valitsemiseksi järjestämälle tarjousmenettelylle olisi saatava alueen hyväksyntä. Komissiolle ei ole ilmoitettu mistään lentoaseman pitäjien järjestämästä tarjouskilpailusta, ja Italian mukaan lentoyhtiöt on valittu kiinnostavimpien kaupallisten tarjousten perusteella, jotka on toimitettu lentoaseman pitäjille niiden verkkosivuilla julkaistujen ilmoitusten perusteella. Tästä syystä tätä kriteeriä ei täytetä.
- (420) Tästä syystä komissio katsoo, että vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 81 kohtaa ei voida soveltaa tässä asiassa, sillä useat 79 kohdan kriteerit eivät täyty. Niiden noudattaminen on välttämätöntä, jotta aloittamistuet olisivat soveltuvia. Koska 79 kohdan soveltuvuus-kriteerejä ei täytetä, tuki ei sovellu sisämarkkinoille.

7.4.3 PÄÄTELMÄT

- (421) Lentoaseman pitäjien lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi tarjoamaa taloudellista korvausta lain 10/2010 nojalla vuosina 2010–2013 ei voida pitää soveltuvana sisämarkkinoille, koska vuoden 2005 ilmailusuuntaviivojen 79 kohdassa tarkoitettuja soveltuvuus-kriteerejä ei täytetä. Valtiontuki, jonka alue on myöntänyt lentoyhtiöille, on siksi sääntöjenvastaista sisämarkkinoille soveltumatonta valtioneutua.

8. TAKAISINPERINTÄ

- (422) Perustamissopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio on toimivaltainen edellyttämään, että asianomaisen jäsenvaltion on kumottava tuki tai muutettava sitä, jos komissio on todennut tuen soveltumattomaksi sisämarkkinoille⁽¹²²⁾. Tuomioistuin on niin ikään johdonmukaisesti katsonut, että jäsenvaltion velvollisuudella kumota komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, komissio v. Saksa, asia 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.

⁽¹²³⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.9.1994, Espanja v. komissio, C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 kohta.

- (423) Tässä yhteydessä tuomioistuin on vahvistanut, että tämä tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisena tukena saamansa rahamäärät, jolloin se on menettänyt markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen maksamista edeltänyt tilanne on palautettu ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Asetuksen (EY) N:o 2015/1589 16 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että ”sääntöjenvastaista tukea koskeissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta [...]”.
- (425) Koska tarkasteltavana olevat toimenpiteet on toteutettu perustamissopimuksen 108 artiklan vastaisesti, minkä vuoksi niitä on pidettävä sääntöjenvastaisena ja sisämarkkinoille soveltumattomana tukena, niiden mukainen tuki on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa tilanne, joka sisämarkkinoilla vallitsi ennen tuen myöntämistä. Takaisinperinnän olisi koskettava ajanjaksoa, joka alkaa siitä, kun tuen saaja alkoi saada etua eli tuki saatettiin tuen saajan käyttöön, ja päättyy siihen, kun se on tosiasiallisesti peritty takaisin. Takaisinperittäville summille lasketaan korkoa, jota kertyy siihen saakka, kun takaisinperintä on toteutunut kokonaisuudessaan.
- (426) Komissio tarkastelee perittävien määrien osalta alueen tosiasiallisesti maksamia määriä, jotka GEASAR ja SOGAER välittivät lentoyhtiöille vuosina 2010–2013 toimien 1 ja 2 toteutuksesta. Kuten johdanto-osan 89 kappaleessa olevassa Taulukko 6 esitetään, lentoaseman pitäjät ovat käytännössä tarjonneet enemmän rahoitusta kuin mitä ne saivat alueelta: alue on korvannut lentoaseman pitäjille liian vähän, koska niiden on maksettava korko saaduista ennakoinnista ⁽¹²⁵⁾ ja koska alueen tukea vuodelle 2014 ei ole vielä maksettu Cagliarin ja Olbian lentoasemien pitäjille. Taulukko 14 esitetään yhteenveto näistä havainnoista.

Taulukko 14

Lentoyhtiöille toimista 1 ja 2 tosiasiallisesti maksetun määrän sekä alueelta GEASARin ja SOGAERin välityksellä saadun rahoituksen välinen ero

(euroa)

	Alueen järjestämä tuki (A)	Määrä, jonka lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta (B)	Lentoaseman pitäjien lentoyhtiöille toimista 1 ja 2 maksama kokonaismäärä (C)	Erotus (B) – (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
YHTEENSÄ	32 993 268	22 948 941	31 701 793	– 8 752 852

- (427) Taulukko 15 osoittaa GEASARin ja SOGAERin lentoyhtiöille suorittamien maksujen yksityiskohdat koko neljän vuoden jakson (vuodet 2010–2013) ajalta. Italia toimitti komissiolle kunkin maksupäivän.

⁽¹²⁴⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, Belgia v. komissio, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.

⁽¹²⁵⁾ Ks. 2.7.4 jakso.

Lentoyhtiöiden Olbian ja Cagliarin lentoasemien pitäjiltä saamat maksut

(euroa)

RYANAIR/AMS									YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
CAGLIARI	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	6.3.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	12.4.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	2.5.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	7.6.2012	[...]	13.8.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	17.7.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	2.8.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	14.9.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	2.10.2012	[...]	11.11.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	3.11.2011	[...]	6.11.2012	[...]	9.12.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	6.12.2011	[...]	5.12.2012	[...]	15.1.2014	
	[...]	11.8.2010	[...]	4.1.2012	[...]	7.1.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	11.8.2010	[...]	31.1.2012	[...]	5.2.2013	[...]	14.5.2013	
	[...]	7.10.2010	[...]	22.7.2011	[...]	17.7.2012	[...]	14.5.2013	
	[...]	10.2.2011	[...]	17.7.2012	[...]	24.6.2013	[...]	2.7.2013	
	[...]	10.2.2011	[...]	12.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	10.2.2011	[...]	26.7.2011	[...]	12.3.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	10.2.2011	[...]	26.7.2011	[...]	17.4.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	8.5.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	10.7.2012	[...]	11.11.2013	
	[...]	26.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	6.9.2012	[...]	9.12.2013	
[...]	26.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	6.9.2012	[...]	15.1.2014		

(euroa)

RYANAIR/AMS									
2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ	
MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
[...]	26.7.2011	[...]	4.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.8.2013		
[...]	26.7.2011	[...]	14.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.2.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	13.12.2011	[...]	14.11.2012	[...]	13.3.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	14.11.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	21.12.2012	[...]	13.2.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	8.2.2013	[...]	13.3.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	10.7.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	14.4.2014		
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.2011	[...]	10.7.2012						
[...]	11.7.2011	[...]	11.7.2011						
[...]	2.4.2010								
[...]	2.4.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								

18.10.2017

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

L 268/63

(euroa)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
	[...]	5.10.2010							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	22.7.2011							
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8–20 miljoonaa euroa]

(euroa)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	21.10.2010	[...]	17.8.2012	[...]	19.7.2013 ja	[...]	13.9.2013 ja	
	[...]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[...]	30.5.2011							
	[...]	30.5.2011							
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–10 miljoonaa euroa]
CAGLIARI	[...]	29.10.2010	[...]	6.10.2011	[...]	16.11.2012	[...]	24.9.2013	
	[...]	29.10.2010	[...]	6.4.2012	[...]	16.10.2013			
	[...]	17.8.2011	[...]	17.8.2012	[...]	24.9.2013			
	[...]	6.10.2011							
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–10 miljoonaa euroa]

(euroa)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
CAGLIARI							[...]	7.4.2014	
							[...]	13.5.2014	
							[...]	6.6.2014	
Yhteensä							[...]		[0–1 miljoonaa euroa]
OLBIA	[...]	11.1.2011	[...]	4.1.2012	[...]	6.2.2013	[...]	4.12.2013 ja	
	[...]	11.1.2011				12.3.2013 4.12.2013		26.6.2014	
	[...]	1.7.2011 ja 12.7.2011							
	[...]	12.7.2011 ja 4.11.2011							
	[...]	4.11.2011 ja 4.1.2012							
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2–10 miljoonaa euroa]

(euroa)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	1.4.2015	[...]	31.12.2011	[...]	30.5.2013	[...]	30.6.2014	
	[...]	1.4.2015							
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0–7 miljoonaa euroa]

18.10.2017

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

L 268/65

(euroa)

AIR ITALY

	2010		2011		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	17.5.2011 ja 23.5.2011 ja 2.8.2011	[...]	23.5.2011	
YHTEENSÄ	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

VUELING

	2013	
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ
OLBIA	[...]	5.2.2014
CAGLIARI	[...]	17.3.2014
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]	

(euroa)

VOLOTEA

	2012		2013		YHTEENSÄ
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	29.10.2012 ja 16.1.2013 ja 30.9.2013	[...]	15.7.2013 ja 30.9.2013 ja 29.1.2014 ja 30.1.2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23.4.2015	[...]	23.4.2015	[...]
YHTEENSÄ	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

JET2.COM							YHTEENSÄ
2011		2012		2013			
MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
OLBIA	[...]	20.12.2011	[...]	16.1.2013	[...]	16.5.2013 ja 7.8.2014	
YHTEENSÄ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

AIR BALTIC		
2013		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ
OLBIA	[...]	15.10.2013 ja 6.12.2013 ja 3.2.2014
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]	

(euroa)

NORWEGIAN								
2010		2011		2012		2013		YHTEENSÄ
MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	19.4.2011	[...]	31.5.2012	[...]	31.12.2013	[...]	19.12.2014
	[...]	19.4.2011						
YHTEENSÄ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

NIKI		
2012		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ
OLBIA	[...]	25.9.2012
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]	

(euroa)

TOURPARADE		
2012		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ
CAGLIARI	[...]	22.8.2013
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]	

(euroa)

GERMANWINGS		
2012		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ
CAGLIARI	[...]	18.4.2013
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]	

- (428) Kahden lentoaseman pitäjän alueelta saama kokonaismäärä on käytetty rahoittamaan kolmea toimea (toimia 1, 2 ja 3). Komissio ei ole saanut mitään tietoja Italiasta alueellisen tuen tarkasta kohdentamisesta toimenpidetyyppiä ja lentoliikenteen harjoittajaa kohti. Komissio ehdottaa tästä syystä kohdentamista toimenpidetyyppiä ja lentoliikenteen harjoittajaa kohti siten, että tämä perustuu prosenttiosuuksiin määristä, jotka esitetään taulukossa 16. Kuten johdanto-osan 91 kappaleessa olevassa taulukossa 7, joka toistetaan taulukossa 16, osoitetaan, jako toimien 1 ja 2 (maksetaan lentoyhtiöille) sekä toimen 3 (maksetaan kolmansille palveluntarjoajille) välillä ilmoitetaan prosenttiosuutena kokonaismäärästä.

Taulukko 16

GEASARilta ja SOGEARilta lentoyhtiöille ja kolmansille palveluntarjoajille suuntautuneet rahoitusvirrat toimien 1, 2 ja 3 rahoittamiseksi

SOGAER – CAGLIARI

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2013	[...]	[...]	4 946 576
Yhteensä	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR – OLBIA

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Toimien rahoittaminen		
	toimet 1 ja 2	toimi 3	Yhteensä (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...]	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Yhteensä	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) Komissio soveltaa kunkin lentoaseman pitäjän osalta prosenttiosuuksia, jotka edustavat toimien 1 ja 2 osuutta lentoaseman pitäjien tarjoamassa rahoituksessa yhteensä, nettomäärään, jonka kahden lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta. Saadun tuloksen pitäisi alustavasti osoittaa toimiin 1 ja 2 käytetyn alueen tarjoaman julkisen rahoituksen todellinen määrä (ks. taulukko 17).

Taulukko 17

Toimiin 1 ja 2 käytetty alueelta saatu alustava määrä

(euroa)

	Alueen järjestämä tuki (A)	Määrä, jonka lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta (B)	Määrä, jonka lentoaseman pitäjät ovat tosiasiallisesti saaneet alueelta ja käyttäneet toimiin 1 ja 2
Cagliari	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
YHTEENSÄ	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Vuosijakauma lentoasemaa kohti ja rahoituksen osa, joka on myönnetty lentoyhtiöille toimien 1 ja 2 toteutuksesta ja joka on peräisin alueelta, esitetään seuraavissa taulukoissa:

Taulukko 18

Vuosijakauma lentoaseman pitäjää kohti toimien 1 ja 2 rahoituksesta

SOGAER – CAGLIARI

(euroa)

Toiminnan viitekausi	Määrä, jonka lentoaseman pitäjä on tosiasiallisesti saanut (D)	Toimien 1 ja 2 rahoitus	Alueelta saatu toimien rahoittamisen osa (%)
2010	4 306 635	[...]	94,94
2011	4 426 733	[...]	89,56

(euroa)

Toiminnan viite- kausi	Määrä, jonka lentoaseman pitäjä on tosiasiallisesti saanut (D)	Toimien 1 ja 2 rahoitus	Alueelta saatu toimien rahoitta- misen osa (%)
2012	4 570 389	[...]	96,27
2013	0	[...]	0,00
Yhteensä	13 303 757	19 018 170	

GEASAR – OLBIA

(euroa)

Toiminnan viite- kausi	Määrä, jonka lentoaseman pitäjä on tosiasiallisesti saanut (D)	Toimien 1 ja 2 rahoitus	Alueelta saatu toimien rahoitta- misen osa (%)
2010	3 360 349	[...]	88,48
2011	2 577 381	[...]	96,44
2012	2 683 765	[...]	98,74
2013	0	[...]	0,00
Yhteensä	8 621 496	12 683 623	

- (431) Komissio soveltaa näitä prosentiosuuksia kunkin lentoaseman pitäjän tuensaajalentoyhtiöille tarjoamaan rahoitukseen, kuten taulukossa 15 esitetään, jotta saadaan määrä, joka peritään lentoasemaa ja lentoyhtiötä kohti. Alustavat määrät, jotka Italian on perittävä takaisin eri lentoyhtiöiltä, esitetään taulukossa 19 komission käytettävissä olevien tietojen mukaan.

Taulukko 19

Lentoyhtiöiltä perittävät alustavat määrät

(euroa)

RYANAIR/AMS									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
CAGLIARI	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	6.3.2012	[...]	24.6.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	12.4.2012	[...]	24.6.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	2.5.2012	[...]	24.6.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	7.6.2012	[...]	13.8.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	17.7.2012	[...]	6.9.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	2.8.2012	[...]	6.9.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	14.9.2012	[...]	18.10.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	2.10.2012	[...]	11.11.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	3.11.2011	[...]	6.11.2012	[...]	9.12.2013		
	[...]	13.7.2010	[...]	6.12.2011	[...]	5.12.2012	[...]	15.1.2014		
	[...]	11.8.2010	[...]	4.1.2012	[...]	7.1.2013	[...]	13.8.2013		
	[...]	11.8.2010	[...]	31.1.2012	[...]	5.2.2013	[...]	14.5.2013		
	[...]	7.10.2010	[...]	22.7.2011	[...]	17.7.2012	[...]	14.5.2013		
	[...]	10.2.2011	[...]	17.7.2012	[...]	24.6.2013	[...]	2.7.2013		
	[...]	10.2.2011	[...]	12.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	13.8.2013		
	[...]	10.2.2011	[...]	26.7.2011	[...]	12.3.2012	[...]	6.9.2013		
	[...]	10.2.2011	[...]	26.7.2011	[...]	17.4.2012	[...]	6.9.2013		
	[...]	12.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	8.5.2012	[...]	18.10.2013		
	[...]	12.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	10.7.2012	[...]	11.11.2013		
	[...]	26.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	6.9.2012	[...]	9.12.2013		
[...]	26.7.2011	[...]	30.9.2011	[...]	6.9.2012	[...]	15.1.2014			

18.10.2017

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

L 268/71

(euroa)

RYANAIR/AMS									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ			
[...]	26.7.2011	[...]	4.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.8.2013			
[...]	26.7.2011	[...]	14.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.2.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	13.12.2011	[...]	14.11.2012	[...]	13.3.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	14.11.2012	[...]	3.9.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	21.12.2012	[...]	13.2.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	8.2.2013	[...]	13.3.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	12.1.2012	[...]	10.7.2012	[...]	3.9.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	14.4.2014			
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011							
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011							
[...]	26.7.2011	[...]	26.7.2011							
[...]	26.7.2011	[...]	10.7.2012							
[...]	11.7.2011	[...]	11.7.2011							
[...]	2.4.2010									
[...]	2.4.2010									
[...]	6.7.2010									
[...]	6.7.2010									
[...]	6.7.2010									
[...]	30.8.2010									
[...]	30.8.2010									
[...]	30.8.2010									

L 268/72

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

18.10.2017

(euroa)

RYANAIR/AMS									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
	[...]	5.10.2010								
	[...]	2.2.2011								
	[...]	2.2.2011								
	[...]	5.4.2011								
	[...]	5.4.2011								
	[...]	22.7.2011								
Yhteensä	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8–20 miljoonaa euroa]	[8–20 miljoonaa euroa]

(euroa)

EASYJET									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
OLBIA	[...]	21.10.2010	[...]	17.8.2012	[...]	19.7.2013 ja 13.9.2013	[...]	13.9.2013 ja 2.5.2014		
	[...]	21.10.2010								
	[...]	30.5.2011								
	[...]	30.5.2011								
Yhteensä	[...]		[...]		[...]		[...]		[0–10 miljoonaa euroa]	[0–10 miljoonaa euroa]
CAGLIARI	[...]	29.10.2010	[...]	6.10.2011	[...]	16.11.2012	[...]	24.9.2013		
	[...]	29.10.2010	[...]	6.4.2012	[...]	16.10.2013				
	[...]	17.8.2011	[...]	17.8.2012	[...]	24.9.2013				
	[...]	6.10.2011								
Yhteensä	[...]		[...]		[...]		[...]		[0–10 miljoonaa euroa]	[0–10 miljoonaa euroa]

18.10.2017

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

L 268/73

(euroa)

AIR BERLIN									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
CAGLIARI							[...]	7.4.2014		
							[...]	13.5.2014		
							[...]	6.6.2014		
Yhteensä							[...]		[0–1 miljoonaa euroa]	vahvistetaan myöhemmin
OLBIA	[...]	11.1.2011	[...]	4.1.2012	[...]	6.2.2013	[...]	4.12.2013 ja		
	[...]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014		
	[...]	1.7.2011 ja 12.7.2011				4.12.2013				
	[...]	12.7.2011 ja 4.11.2011								
	[...]	4.11.2011 ja 4.1.2012								
Yhteensä	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2–10 miljoonaa euroa]	[2–10 miljoonaa euroa]

(euroa)

MERIDIANA									YHTEENSÄ	TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		2012		2013				
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
OLBIA	[...]	1.4.2015	[...]	31.12.2011	[...]	30.5.2013	[...]	30.6.2014		
	[...]	1.4.2015								
Yhteensä	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0–7 miljoonaa euroa]	[0–7 miljoonaa euroa]

(euroa)

AIR ITALY					TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2010		2011		YHTEENSÄ	
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	17.5.2011 ja 23.5.2011 ja 2.8.2011	[...]	23.5.2011	[...]
YHTEENSÄ	[...]		[...]		[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

VOLOTEA					TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2012		2013		YHTEENSÄ	
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	29.10.2012 ja 16.1.2013 ja 30.9.2013	[...]	15.7.2013 ja 30.9.2013 ja 29.1.2014 ja 30.1.2014	[0–1 miljoonaa euroa]
CAGLIARI	[...]	23.4.2015	[...]	23.4.2015	[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

AIR BALTIC				TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
	2013			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ		
OLBIA	[...]	15.10.2013 ja 6.12.2013 ja 3.2.2014		
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]			vahvistetaan myöhemmin

18.10.2017

FI

Euroopan unionin virallinen lehti

L 268/75

(euroa)

VUELING			TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2013			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	5.2.2014	vahvistetaan myöhemmin
CAGLIARI	[...]	17.3.2014	
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		vahvistetaan myöhemmin

(euroa)

NORWEGIAN									TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
	2010		2011		2012		2013		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	19.4.2011	[...]	31.5.2012	[...]	31.12.2013	[...]	19.12.2014	
	[...]	19.4.2011							[...]
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

JET2.COM							TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
	2011		2012		2013		
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	20.12.2011	[...]	16.1.2013	[...]	16.5.2013 ja 7.8.2014	
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

NIKI			TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2012			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
OLBIA	[...]	25.9.2012	
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

TOURPARADE			TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2012			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
CAGLIARI	[...]	22.8.2013	
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]

(euroa)

GERMANWINGS			TAKAISIN PERITTÄVÄ MÄÄRÄ YHTEENSÄ
2012			
	MÄÄRÄ	MAKSUPÄIVÄ	
CAGLIARI	[...]	18.4.2013	
YHTEENSÄ	[0–1 miljoonaa euroa]		[0–1 miljoonaa euroa]

- (432) Lentoyhtiöiden tosiasiallisesti saamien etujen huomioon ottamiseksi taulukkoa 19 voidaan mukauttaa Italian toimittaman näytön perusteella, erityisesti kaikkien maksujen tarkkaa päivämäärää.
- (433) Kuten johdanto-osan 353 kappaleessa selvitettiin, AMS:ää ja Ryanairia pidetään tässä asiassa yhtenä yrityksenä valtiontukisääntöjen soveltamiseksi. Siksi Ryanairin ja AMS:n pitäisi olla yhteisvastuullisesti velvollisia maksamaan takaisin saamansa tuki kokonaisuudessaan.
- (434) Italian pitäisi lisäksi lisätä takaisinperintäkorot tukimäärään laskien ne päivästä, jolloin sääntöjenvastainen tuki oli tuensaajan käytössä, sen takaisinperintäpäivään saakka ⁽¹²⁶⁾ komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ⁽¹²⁷⁾ V luvun mukaisesti.

9. PÄÄTELMÄT

9.1 LENTOASEMAN PITÄJIEN LENTOYHTIÖILLE TOIMIEN 1 JA 2 OSALTA MYÖNTÄMÄ RAHOITUS (LAKI 10/2010) VUOSINA 2010–2013: LENTOYHTIÖITÄ HYÖDYTTÄVÄN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (435) Italia myönsi sääntöjenvastaisesti tukea näillä kahdella lentoasemalla toimiville lentoyhtiöille lain 10/2010 nojalla toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi vuosina 2010–2013 perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

⁽¹²⁶⁾ Ks. edellä mainittu neuvoston asetuksen (EU) N:o 2015/1589 16 artiklan 2 kohta.

⁽¹²⁷⁾ Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1).

- (436) Näillä lentoasemilla toimiville lentoyhtiöille lain 10/2010 nojalla toimien 1 ja 2 rahoittamiseksi koko ajanjaksolla 2010–2013 myönnetty tuki ei sovellu sisämarkkinoille. Olbian ja Cagliariin lentoasemilla toimivilta lentoyhtiöiltä, jotka hyötyivät toimien 1 ja 2 rahoittamisesta lain 10/2010 nojalla, olisi perittävä takaisin sääntöjenvastainen tuki. Italian olisi varmistettava, että kaikki kansalliset toimenpiteet toteutetaan sen varmistamiseksi, että tuensaajat palauttavat kyseisen perusteettoman edun.

9.2 ALUEEN SARDINIAN LENTOASEMAN PITÄJILLE MYÖNTÄMÄ RAHOITUSTUKI TOIMIEN 1, 2 JA 3
(LAKI 10/2010) RAHOITAMISEKSI VUOSINA 2010–2013 JA LENTOASEMAN PITÄJÄ HYÖDYTTÄVÄN
VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (437) Komissio katsoo, että lain 10/2010 nojalla vuosiksi 2010–2013 perustetun järjestelmän mukaisesti kolme lentoaseman pitäjää, SOGEAAL, SOGAER ja GEASAR, eivät saaneet perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea lain 10/2010 nojalla vuosiksi 2010–2013 perustetussa järjestelmässä.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Järjestelmä, jonka Italia perusti 13 päivänä huhtikuuta 2010 annetun Sardinian alueen lain N:o 10 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* – nojalla, ei ole perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea SOGEAAL S.p.A:lle, Cagliari-Elmasin lentoaseman pitäjälle SOGAER S.p.A:lle ja Olbian lentoaseman pitäjälle GEASAR S.p.A:lle.
2. Järjestelmä, jonka Italia perusti lain 10/2010 nojalla, on perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea lentoyhtiöille Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic ja Vueling, siltä osin kuin se koskee kyseisten lentoyhtiöiden toimintaa Cagliari-Elmasin lentoasemalla ja Olbian lentoasemalla.
3. Italia on pannut 2 kohdassa tarkoitettun tuen täytäntöön perustamissopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.
4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettu valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.

2 artikla

1. Italian on perittävä tuensaajilta takaisin 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tuki.
2. Koska Ryanair ja AMS muodostavat yhden taloudellisen yksikön tässä päätöksessä, ne ovat yhdessä vastuussa jommankumman saaman valtiontuen takaisinmaksusta.
3. Takaisinperittävään summaan sisällytetään korko alkaen siitä, kun tuki asetettiin tuensaajien käyttöön, tuen takaisinperintään saakka.
4. Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun ja asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 271/2008 mukaisesti.
5. Italian on peruutettava kaikki 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun tuen maksamatta olevat maksut tämän päätöksen antamispäivästä alkaen.

3 artikla

1. Edellä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.
2. Italian on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta.

4 artikla

1. Italian on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavat tiedot:

- luettelo tuensaajista, jotka ovat saaneet tukea 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tukijärjestelmän nojalla, ja kunkin tuensaajan kyseisen järjestelmän nojalla saaman tuen kokonaismäärä
- kultakin tuensaajalta takaisinperittävän tuen kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko)
- tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi
- asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaajia on vaadittu maksamaan tuki takaisin.

2. Italian on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 2 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava tarkat tiedot tuensaajilta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 29 päivänä heinäkuuta 2016.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen
