

Euroopan unionin virallinen lehti

L 3



Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

61. vuosikerta

6. tammikuuta 2018

Sisältö

II Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset

PÄÄTÖKSET

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2018/6, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönotosta Kreikan hakemuksen johdosta – EGF/2017/003 GR/Attica retail 1
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2018/7, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönotosta Suomen hakemuksen johdosta – EGF/2017/005 FI/Retail 3
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2018/8, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, joustovälineen varojen käyttöönotosta muuttoliikkeeseen, pakolaisvirtoihin ja turvallisuusuhkiin liittyvien tämänhetkisten haasteiden edellyttämiä välittömiä talousarviotoimenpiteitä varten 5
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2018/9, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöönotosta vuonna 2017 14 päivänä joulukuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) 2017/344 muuttamisesta 7
- ★ Komission päätös (EU) 2018/10, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, valtiontuessa SA.18855 – C 5/08 (ex NN 58/07) – Tanska – Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset (tiedoksiannettu numerolla C(2014) 871) ⁽¹⁾ 9
- ★ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2018/11, annettu 5 päivänä tammikuuta 2018, afrikkalaiseen sikaruttoon liittyvistä tietyistä väliaikaisista suojatoimenpiteistä Puolassa (tiedoksiannettu numerolla C(2018) 59) ⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyypillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyypillä ja merkitty tähdellä.

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2018/6,

annettu 12 päivänä joulukuuta 2017,

**Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönnotosta Kreikan hakemuksen johdosta –
EGF/2017/003 GR/Attica retail**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottavat huomioon Euroopan globalisaatiorahastosta (2014–2020) ja asetuksen (EY) N:o 1927/2006 kumoamisesta 17 päivänä joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1309/2013 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 15 artiklan 4 kohdan,

ottavat huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen ⁽²⁾ ja erityisesti sen 13 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan globalisaatiorahasto, jäljempänä 'EGR', pyrkii tarjoamaan tukea globalisaatiosta johtuvien maailmankaupan huomattavien rakenteellisten muutosten, maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin jatkumisen taikka uuden maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin vuoksi työttömiksi jääneille työntekijöille ja itsenäisille ammatinharjoittajille, joiden työskentely on loppunut, ja auttamaan heitä integroitumisessa uudelleen työmarkkinoille.
- (2) EGR ei saa ylittää 150 miljoonan euron vuotuista enimmäismäärää (vuoden 2011 hintoina), kuten neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 ⁽³⁾ 12 artiklassa säädetään.
- (3) Kreikka toimitti 13 päivänä huhtikuuta 2017 hakemuksen EGR:n varojen käyttöön ottamiseksi niiden työntekijä-vähennysten vuoksi, jotka yhdeksän vähittäiskaupan alalla toimivaa yritystä on toteuttanut seuraavilla alueilla: Attika, Itä-Makedonia, Traakia, Keski-Makedonia, Länsi-Makedonia, Thessalia, Epeiros, Länsi-Kreikka, Keski-Kreikka, Peloponnesos, Etelä-Egea ja Kreeta Kreikassa. Hakemusta on täydennetty lisätiedoin asetuksen (EU) N:o 1309/2013 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Hakemus on asetuksen (EU) N:o 1309/2013 13 artiklassa säädettyjen EGR:n rahoitustuen vahvistamista koskevien vaatimusten mukainen.
- (4) Asetuksen (EU) N:o 1309/2013 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti Kreikan hakemus voidaan kelpuuttaa, koska työntekijävähennyksillä on vakava vaikutus työllisyyteen ja paikalliseen, alueelliseen ja kansalliseen talouteen.
- (5) Tämän vuoksi EGR:stä olisi otettava käyttöön 2 949 150 euroa rahoitustuen antamiseksi Kreikan hakemuksen perusteella.

⁽¹⁾ EUVL L 347, 20.12.2013, s. 855.

⁽²⁾ EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽³⁾ Neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 1311/2013, annettu 2. joulukuuta 2013, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoitus-kehityksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

- (6) Jotta EGR:n varat saataisiin käyttöön mahdollisimman nopeasti, tätä päätöstä olisi sovellettava siitä päivästä, jona se hyväksytään,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Otetaan Euroopan globalisaatiorahastosta käyttöön 2 949 150 euroa maksusitoumusmäärärahoina ja maksumäärärahoina osana varainhoitovuotta 2017 koskevaa unionin yleistä talousarviota.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 12 päivästä joulukuuta 2017.

Tehty Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2017.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

K. SIMSON

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2018/7,**annettu 12 päivänä joulukuuta 2017,****Euroopan globalisaatiorahaston varojen käyttöönnotosta Suomen hakemuksen johdosta –
EGF/2017/005 FI/Retail**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottavat huomioon Euroopan globalisaatiorahastosta (2014–2020) ja asetuksen (EY) N:o 1927/2006 kumoamisesta 17 päivänä joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1309/2013 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 15 artiklan 4 kohdan,

ottavat huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen ⁽²⁾ ja erityisesti sen 13 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan globalisaatiorahasto, jäljempänä 'EGR', pyrkii tarjoamaan tukea globalisaatiosta johtuvien maailmankaupan huomattavien rakenteellisten muutosten, maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin jatkumisen taikka uuden maailmanlaajuisen rahoitus- ja talouskriisin vuoksi työttömiksi jääneille työntekijöille ja itsenäisille ammatinharjoittajille, joiden työskentely on loppunut, ja auttamaan heitä integroitumisessa uudelleen työmarkkinoille.
- (2) EGR ei saa ylittää 150 miljoonan euron vuotuista enimmäismäärää (vuoden 2011 hintoina), kuten neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 ⁽³⁾ 12 artiklassa säädetään.
- (3) Suomi toimitti 12 päivänä kesäkuuta 2017 hakemuksen EGR:n varojen käyttöön ottamiseksi kolmen Länsi-Suomessa, Helsinki–Uusimaalla, Etelä-Suomessa sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa vähittäiskaupan alalla toimivan yrityksen irtisanomisten johdosta. Hakemusta on täydennetty lisätiedoin asetuksen (EU) N:o 1309/2013 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Hakemus on asetuksen (EU) N:o 1309/2013 13 artiklassa säädettyjen EGR:n rahoitustuen vahvistamista koskevien vaatimusten mukainen.
- (4) Tämän vuoksi EGR:stä olisi otettava käyttöön 2 499 360 euroa rahoitustuen myöntämiseksi Suomen hakemuksen perusteella.
- (5) Jotta EGR:n varat saataisiin käyttöön mahdollisimman nopeasti, tätä päätöstä olisi sovellettava siitä päivästä, jona se hyväksytään,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Otetaan Euroopan globalisaatiorahastosta käyttöön 2 499 360 euroa maksusitoumusmäärärahoina ja maksumäärärahoina osana varainhoitovuotta 2017 koskevaa unionin yleistä talousarviota.

⁽¹⁾ EUVL L 347, 20.12.2013, s. 855.

⁽²⁾ EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽³⁾ Neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 1311/2013, annettu 2 päivänä joulukuuta 2013, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan sinä päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 12 päivästä joulukuuta 2017.

Tehty Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2017.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

K. SIMSON

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2018/8,**annettu 12 päivänä joulukuuta 2017,****joustovälineen varojen käyttöönnotosta muuttoliikkeeseen, pakolaisvirtoihin ja turvallisuushkiin liittyvien tämänhetkisten haasteiden edellyttämiä välittömiä talousarviotoimenpiteitä varten**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottavat huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 12 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Joustovälineen avulla on tarkoitus rahoittaa selkeästi määriteltäviä menoja, joita ei ole pystytty rahoittamaan muuhun otsakkeeseen tai muihin otsakkeisiin nähden käytettävissä olevien liikkumavarojen puitteissa.
- (2) Joustovälinettä varten käytettävissä oleva vuotuinen enimmäismäärä on 600 000 000 euroa (vuoden 2011 hintoina) neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 ⁽²⁾ 11 artiklassa säädetyn mukaisesti.
- (3) Jotta voitaisiin vastata muuttoliikkeeseen, pakolaisvirtoihin ja turvallisuushkiin liittyviin tämänhetkisiin haasteisiin, on tarpeen ottaa käyttöön merkittäviä lisämääriä, joilla voidaan viipymättä rahoittaa tarvittavia toimenpiteitä.
- (4) Kun on tarkasteltu kaikkia mahdollisuuksia kohdentaa uudelleen määrärahoja otsakkeen 3 (Turvallisuus ja kansalaisuus) sisällä sen enimmäismäärän puitteissa, voidaan todeta, että joustovälineestä on tarpeen ottaa käyttöön otsakkeen 3 enimmäismäärän ylittävä 837 241 199 euron määrä, jolla täydennetään unionin varainhoitovuoden 2018 yleisessä talousarviossa muuttoliike-, pakolais- ja turvallisuusasioiden alalla toteutettavien toimenpiteiden rahoittamiseksi käytettävissä olevaa rahoitusta. Tämä määrä sisältää aiemmilta vuosilta peräisin olevat Euroopan unionin solidaarisuusrahaston ja Euroopan globalisaatiorahaston peruuntuneet määrät, jotka osoitetaan joustovälineen käyttöön asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 11 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti.
- (5) Joustovälineestä käyttöön otettuja varoja vastaavat maksumäärärahat olisi jaettava useamman varainhoitovuoden jaksolle maksettavien määrien odotetun kehityksen perusteella.
- (6) Jotta varat saataisiin nopeasti käyttöön, tätä päätöstä olisi sovellettava varainhoitovuoden 2018 alusta alkaen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Otetaan käyttöön joustovälineestä 837 241 199 euroa otsakkeeseen 3 (Turvallisuus ja kansalaisuus) sisältyvinä maksusitoumusmäärärahoina unionin varainhoitovuoden 2018 yleiseen talousarvioon.

Ensimmäisessä alakohdassa mainittu määrä käytetään rahoittamaan toimenpiteitä, joilla vastataan muuttoliikkeeseen, pakolaisvirtoihin ja turvallisuushkiin liittyviin tämänhetkisiin haasteisiin.

⁽¹⁾ EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Neuvoston asetus (EU, Euratom) N:o 1311/2013, annettu 2 päivänä joulukuuta 2013, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehityksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

2. Joustovälineen käyttöönottoa vastaavat maksumäärärahat jakautuvat oletetun maksuprofilin perusteella arvioiden seuraavasti:

- a) 464 039 631 euroa vuonna 2018;
- b) 212 683 883 euroa vuonna 2019;
- c) 126 354 910 euroa vuonna 2020;
- d) 34 162 775 euroa vuonna 2021.

Kunkin varainhoitovuoden maksumäärärahojen täsmälliset määrät hyväksytään vuotuisen talousarviomenettelyn mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2018.

Tehty Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2017.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

K. SIMSON

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2018/9,**annettu 12 päivänä joulukuuta 2017,****ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöönotosta vuonna 2017 14 päivänä joulukuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) 2017/344 muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottavat huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2 päivänä joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 14 kohdan toisen alakohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehiksen vahvistamisesta annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 ⁽²⁾ 13 artiklassa säädetään ennakoimattomiin menoihin varatusta liikkumavarasta, joka on enintään 0,03 prosenttia unionin bruttokansantulosta.
- (2) Komissio on laskenut asetuksen 6 artiklan mukaisesti ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran ehdottoman määrän vuodeksi 2017 ⁽³⁾.
- (3) Euroopan parlamentti ja neuvosto ottivat ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöön vuonna 2017, jotta voitaisiin tarjota rahoitusta ylittämällä maksusitoumusmäärärahojen 1 906 150 960 euron enimmäismäärä, josta 1 176 030 960 euroa kuuluu otsakkeeseen 3 (*Turvallisuus ja kansalaisuus*).
- (4) Vuoden 2018 talousarvio edellyttää jouston lisäämistä, minkä vuoksi vuonna 2017 käyttöön otetun ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran korvaamissuunnitelmaa muutetaan vähentämällä otsakkeesta 5 vuonna 2018 korvattavaa määrää ja ottamalla käyttöön vastaava korvaava määrä otsakkeessa 5 vuonna 2020,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöönotosta vuonna 2017 14 päivänä joulukuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) 2017/344 ⁽⁴⁾ 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan johdantolauseessa vuosiluku "2019" vuosiluvulla "2020";

b) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) 2018: otsake 5 (Hallinto): 318 000 000 euroa;";

c) lisätään d alakohta seuraavasti:

"d) 2020: otsake 5 (Hallinto): 252 000 000 euroa."

⁽¹⁾ EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Neuvoston asetukset (EU, Euratom) N:o 1311/2013, annettu 2 päivänä joulukuuta 2013, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehiksen vahvistamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884).

⁽³⁾ Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2016, "BKTL:n muutosten perusteella rahoituskehikseen tehtävä tekninen mukautus vuodeksi 2017" (COM(2016) 311).

⁽⁴⁾ EUVL L 50, 28.2.2017, s. 57.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2017.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

K. SIMSON

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2018/10,
annettu 20 päivänä helmikuuta 2014,
valtioneuossa SA.18855 – C 5/08 (ex NN 58/07) – Tanska
Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset
(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 871)
(Ainoastaan tanskankielinen 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 ensimmäisen 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⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Helmikuussa 2005 komissio vastaanotti kantelun SAS Groupilta (jäljempänä 'SAS'). SAS väitti muun muassa, että Aarhus Lufthavn A/S (jäljempänä 'Aarhusin lentoasema') oli myöntänyt laittomia valtioneuoksia Ryanairille. Väitetyt tuet muodostuvat Ryanairille myönnetystä alennetuista lentoasema- ja maahuolintamaksuista.
- (2) Komissio pyysi 2 päivänä maaliskuuta 2005 ja 20 päivänä toukokuuta 2006 päivätyillä kirjeillä Tanskalta lisätietoja kantelusta. Tanska vastasi 18 päivänä toukokuuta 2005 ja 11 päivänä heinäkuuta 2006 päivätyillä kirjeillä.
- (3) Komissio ilmoitti Tanskalle 30 päivänä tammikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (jäljempänä 'SEUT-sopimus') 108 artiklan 2 kohdan ⁽²⁾ mukaisen menettelyn, joka koskee Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin välistä sopimusta (jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'). Tanska toimitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 30 päivänä toukokuuta 2008.
- (4) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽³⁾. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.
- (5) Komissio sai kolmelta asianomaiselta huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä. SAS toimitti huomautuksia 16 päivänä kesäkuuta 2008, Ryanair 29 päivänä toukokuuta 2008 ja Euroopan lentoyhtiöiden liitto 4 päivänä heinäkuuta 2008. Komissio välitti nämä huomautukset Tanskalle 17 päivänä heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. Tanskalle annettiin mahdollisuus vastata niihin kuukauden kuluessa. Tanska toimitti huomautuksensa 29 päivänä syyskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä.
- (6) Komissio pyysi lisätietoja 25 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Tanska vastasi 28 päivänä maaliskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi Ryanairia toimittamaan lisätietoja 8 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ryanair vastasi 15 päivänä heinäkuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Ryanairin huomautukset toimitettiin Tanskalle 5 päivänä elokuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Tanska toimitti lisätietoja 8 ja 22 päivänä syyskuuta 2011, 12 päivänä huhtikuuta 2012 ja 22 päivänä toukokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

⁽¹⁾ EUVL C 109, 30.4.2008, s. 15.

⁽²⁾ EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 SEUT-sopimuksen 107 artikla ja 88 artiklasta 108 artikla. Kyseisten artiklojen määräykset ovat asiasisällöltään samat. Tässä päätöksessä viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksessa on tehty myös eräitä terminologiaa koskevia muutoksia, esimerkiksi 'yhteisö' on korvattu 'unionilla' ja 'yhteismarkkinat' 'sisämarkkinoilla'. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen mukaista terminologiaa.

⁽³⁾ EUVL C 109, 30.4.2008, s. 15.

2. TOIMENPITEEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

2.1 Tutkinnan tausta

- (7) Aarhusin lentoasema sijaitsee Tirstrupissa, 36 kilometriä koilliseen Aarhusin kaupungista Tanskassa. Lentoaseman omistajana ja pitäjänä Aarhus Lufthavn on kokonaan julkisessa omistuksessa oleva osakeyhtiö ⁽¹⁾.
- (8) Lentoasema on yksi kuudesta alueellisesta lentoasemasta, jotka palvelevat Jyllannin markkinoita, joilla on noin 2,5 miljoonaa asukasta. Noin 25 prosentille Jyllannin väestöstä Aarhusin lentoasema on lähin lentoasema. Jyllannin alueen suurin lentoasema on Billundin lentoasema, joka sijaitsee 140 kilometrin päässä (noin 1 tunnin 35 minuutin matkustusaika autolla). Aarhusin lentoasema on Billundin lentoaseman jälkeen Jyllannin alueen toiseksi suurin lentoasema, ja se palvelee lähinnä SASia (noin 48 prosenttia matkustajista) ja Ryanairia (noin 34,7 prosenttia matkustajista).
- (9) Aarhusin lentoaseman kapasiteetti on noin miljoona matkustajaa vuodessa. Lentoaseman käyttö oli huipussaan vuonna 1996, jolloin 800 000 matkustajaa käytti lentoasemaa. Vuonna 1996 avattiin Ison-Beltin silta, joka yhdistää Fynin ja Sjællandin saaret, ja Jyllannin ja Kööpenhaminan välinen matkustusaika maata pitkin lyheni. Ison-Beltin silta antoi matkustajille mahdollisuuden ajaa Aarhusista Kööpenhaminaan. Sillan käyttöönoton jälkeen vuonna 1996 Aarhusin lentoaseman matkustajamäärä laski noin 600 000:een vuodessa. Vuonna 1999 SAS lopetti Aarhusin ja Lontoon välisen reitin. Samana vuonna tehtiin Ryanairin ja Aarhusin lentoaseman väliset sopimukset ja Ryanair aloitti päivittäisen reitin Lontoon Stanstediin. Seuraavassa taulukossa kuvataan matkustajaliikenteen kehitystä Aarhusin lentoasemalla vuosina 1995–2012:

Taulukko 1

Matkustajaliikenteen kehitys Aarhusin lentoasemalla vuosina 1995–2012

Tosiasiallinen matkustajamäärä vuosina 1995–2012									
Vuosi	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Matkustajia (tuhatta)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Vuosi	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustajia (tuhatta)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2 Tutkitut toimenpiteet ja komission alustava arviointi

- (10) Menettelyn aloittamista koskeva päätös koskee Ryanairin ja Aarhusin lentoaseman välisiä vuonna 1999 tehtyjä sopimuksia. Sen vuoksi tämä päätös ei koske vuoden 1999 sopimusten muutoksia tai korvauksia tai myöhemmin tehtyjä täydentäviä sopimuksia.
- (11) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio esitti kysymyksen siitä, toimiko Aarhusin lentoasema markkinataloustoimijan tavoin, kun se vuonna 1999 teki sopimukset Ryanairin kanssa. Komissio toi erityisesti esiin kysymyksen siitä, olivatko lentoasemamaksujen taso ja lentoaseman Ryanairille myöhemmin antamat alennukset ja markkinatuki valtiontukea.
- (12) Komissio esitti erityisesti epäilyjä siitä, perustuiko Aarhusin lentoasemalla sovellettava lentoasemamaksujen eriyttäminen lisätuloihin ja lisäkustannuksiin eli Ryanairin lentoasematoiminnasta aiheutuviin tuloihin ja kustannuksiin. Lisäksi Tanska ei toimittanut komissiolle Ryanairin kanssa tehtyjen vuoden 1999 sopimusten jäljennöksiä eikä liiketoimintasuunnitelmaa, jossa olisi arvioitu kyseisten sopimusten kannattavuutta Aarhusin lentoaseman kannalta. Näin ollen komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilynsä siitä, ohjasivatko Aarhusin lentoaseman toimintaa pitkän aikavälin kannattavuusnäkömät. Siten komissio ei voinut sulkea pois mahdollisuutta, että vuoden 1999 sopimukset antoivat Ryanairille sellaista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa.

⁽¹⁾ Lentoasema on seuraavien kuntien/läänien omistuksessa: Aarhusin kunta (64,60 %), Randersin kunta (16,70 %), Grenån kunta (4,80 %), Ebeltøftin kunta (3,00 %) ja Aarhusin lääni (10,90 %).

- (13) Komissio ilmaisi epäilynsä siitä, voidaanko tuen katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Tältä osin komissio epäili erityisesti, olivatko vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa ⁽¹⁾ esitetyt soveltuvuusedellytykset täyttyneet tässä tapauksessa.

3. TANSKAN HUOMAUTUKSET

3.1 Ryanairin kanssa tehtyihin vuoden 1999 sopimuksiin johtanut päätöksentekomenettely

- (14) Tanska toimittaa aluksi komissiolle huomautuksensa, jotka koskevat sitä, ettei Ryanairin kanssa tehtyjen vuoden 1999 sopimusten voida katsoa johtuvan valtiosta.
- (15) Tanska toteaa, että vuoden 1999 sopimukset tehtiin Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin välillä eivätkä ne johdu julkisten viranomaisten toimista. Tanska huomauttaa, ettei jäsenvaltio eikä mikään muu julkinen viranomainen ole osallistunut sopimuksia koskeviin neuvotteluihin.
- (16) Tanska selventää, että Aarhusin lentoaseman mukaan Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset alustavat neuvottelut aloitettiin jo vuoden 1998 alussa. Tanska selventää lisäksi, että nämä neuvottelut keskeytettiin väliaikaisesti keväällä 1999, koska osapuolet eivät päässeet yhteisymmärrykseen.
- (17) Tanska toteaa lisäksi, että kesäkuussa 1999 SAS ilmoitti, että se lopettaa Aarhusin ja Lontoon välisen reitin lokakuun loppupuolella 1999. Tältä osin Tanska huomauttaa, että vuoden 1999 kesän aikana jatkettiin neuvotteluja Ryanairin ja Aarhusin lentoaseman, jota edusti operatiivisesta kumppanuudesta vastaava johtaja, välillä.
- (18) Vuoden 1999 sopimusneuvottelujen osalta Tanska selventää, että lentoaseman johtaja neuvotteli suoraan vuoden 1999 sopimuksista ja etteivät julkiset omistajat ehdottaneet tai hyväksyneet sopimuksen ehtoja. Tanskan mukaan sopimuksista ja alennuksista neuvotteleva johtaja ei ollut yhteydessä hallitukseen tai muuhun paikalliseen viranomaiseen.
- (19) Tanska selventää myös, että sopimuksista neuvotteleva lentoaseman johtaja allekirjoitti suoraan vuoden 1999 sopimukset. Tanska selittää lisäksi, että vuoden 1999 sopimuksia ei toimitettu Tanskan siviili-ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi eikä Tanska hyväksynyt lentoasemamaksuja maksutaulukon muodossa tai muuten.
- (20) Näiden väitteiden tueksi (ks. johdanto-osan 15–19 kappale) Tanska toimitti hallituksen paikallisten viranomaisten kanssa pitämien kokousten sekä vuotuisten yhtiökokousten pöytäkirjojen jäljennökset.
- (21) Näin ollen Tanska katsoo, etteivät lentoaseman osakkeenomistajat eivätkä siviili-ilmailuviranomaiset osallistuneet suoraan tai välillisesti Ryanairin vuoden 1999 sopimuksia koskeviin neuvotteluihin. Tanskan mielestä nämä sopimukset eivät näin ollen johdu kyseisestä jäsenvaltiosta. Koska yksi valtiontuen käsitteen kumulatiivisista ehdoista ei täyty, Tanska katsoo, että vuoden 1999 Ryanairin sopimukset eivät ole valtiontukea.

3.2 Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset

- (22) Tanska toimitti jäljennöksen Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin välillä vuonna 1999 tehdyistä kahdesta sopimuksesta ja lisäselvityksiä.

Vuoden 1999 pääsopimus

- (23) Tanska selventää, että 2 päivänä marraskuuta 1999 Aarhusin lentoasema teki Ryanairin kanssa sopimuksen (jäljempänä 'pääsopimus'). Tanska toteaa lisäksi, että sopimuksen oli tarkoitus olla voimassa 31 päivään lokakuuta 2009 asti (eli 10 vuotta).

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

- (24) Tanska toteaa, että pääsopimuksen mukaan Ryanairin on toteutettava vähintään [...] ⁽¹⁾ lentoa Aarhusin lentoasemalta Lontoon Stanstediin B737-tyyppisellä lentokoneella (jolloin palveluja voitiin vähentää ainoastaan yleisinä vapaapäivinä, kuten jouluna, uutenavuotena ja pääsiäisenä). Tanska selvittää, että pääsopimuksen mukaan Ryanair oli velvollinen tuomaan vähintään [...] matkustajaa vuodessa Aarhusin lentoasemalle 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta 2001 välisenä aikana.
- (25) Ryanairilta perittävien maksujen osalta Tanska selittää, että pääsopimuksen mukaan Ryanairin oli maksettava Aarhusin lentoasemalle seuraavat taulukossa 2 esitetyt maksut.

Taulukko 2

Lentoasemamaksut, jotka Ryanairin oli maksettava Aarhusin lentoasemalle vuoden 1999 pääsopimuksen mukaan

Ryanairilta perittävät lentoasemamaksut	[...]	[...]
Laskeutumis-/lentoönlähtömaksu rotaatiota kohden (sisältää melusta perittävän lisämaksun ja paikallisen lennonjohtomaksun)	[...] DKK	
Matkustajapalvelumaksu lähtevää matkustajaa kohti	[...] DKK	
Yömaksu	Vakiotariffin mukaan	
Matkustaja- ja asematason palvelumaksu rotaatiota kohden	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Tanska huomauttaa, että pääsopimuksen mukaan Aarhusin lentoasema oli velvollinen antamaan Ryanairille alennusta matkustajapalvelumaksusta [...] Tanskan kruunua [...] ensimmäisen vuoden aikana eli [...] ja [...] Tanskan kruunua [...] viime vuoden aikana eli [...] (tämä tarkoittaa [...] prosentin alennusta sovellettavasta matkustajapalvelumaksusta), jos Ryanairin nettotulot ovat enintään [...] Tanskan kruunua yhteen suuntaan matkustavasta matkustajasta Lontoon Stanstedin reitillä. Tanska selvittää, että näin oli vuodesta 1999 eteenpäin.

Vuoden 1999 markkinointisopimus

- (27) Tanska toteaa, että samana päivänä, 2 päivänä marraskuuta 1999, Ryanair ja Aarhusin lentoasema tekivät toisen sopimuksen (jäljempänä 'markkinointisopimus').
- (28) Tanska selittää, että markkinointisopimuksen mukaan Aarhusin lentoaseman oli maksettava Ryanairille
- i) määrä, joka vastasi kaikkia Ryanairille pääsopimuksen mukaisesti aiheutuvia [...] ja
 - ii) kaikki matkustajapalvelumaksujen korotukset, jotka ylittivät [...] Tanskan kruunua matkustajaa [...] ja jotka ylittivät [...] Tanskan kruunua henkilöä kohden [...].
- (29) Tanska selittää lisäksi, että markkinointisopimuksen mukaan laskeutumis-/lentoönlähtö-/yömaksujen pienentämistä pidettiin markkinointitukena. Tanska toteaa, että Aarhusin lentoasema ei tiennyt maksetun markkinointituen tarkoitusta, vaan oletti, että kyse oli Aarhusin ja Lontoon Stanstedin välisen reitin kustannusten jakamisesta.

3.3 Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltaminen ja valikoivuus

- (30) Markkinataloustoimijaperiaatteen soveltamisen osalta Tanska katsoo, että komission pitäisi verrata Aarhusin lentoaseman käyttäytymistä sellaisen yksityisen toimijan oletettuun käyttäytymiseen, jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäköymät ja joka harjoittaa alakohtaista politiikkaa.

⁽¹⁾ Tämä tieto kuuluu salassapitovelvollisuudesta valtioneuvoston päätöksissä 1 päivänä joulukuuta 2003 tehdystä komission tiedonannosta C(2003) 4582 tarkoitetun salassapitovelvollisuuden piiriin (EUVL C 297, 9.12.2003, s. 6).

- (31) Tanska toteaa, että Ryanairin kanssa tehtyjen vuoden 1999 sopimusten kannattavuutta on arvioitava kyseisten sopimusten koko odotetulta voimassaoloajalta (eli 10 vuoden ajalta). Tanska toteaa, että vuoden 1999 sopimuksilla oli myönteinen vaikutus lentoaseman talouteen vuosina 1999–2009.
- (32) Tanska selventää, että Ryanairin kanssa tehtyjen vuoden 1999 sopimusten tekohetkellä Aarhusin lentoasema vastasi seuraaviin haasteisiin. Se kilpaili ensinnäkin lentoyhtiöistä ja matkustajista Billundin lentoaseman kanssa, joka oli Jyllannin alueen suurimpana lentoasemana strategisesti kilpailukykyisempi. Toiseksi Aarhusin lentoasema toimi ainoastaan 40 prosentin kapasiteetilla, ja sen matkustajamäärä oli jo vähentynyt noin 860 000 matkustajasta noin 596 000 matkustajaan vuosina 1996–1999 ja sen odotettiin vähenevän edelleen tulevina vuosina. Kolmanneksi Tirstrupin lentotukikohdan sotilastoiminta oli päättynyt, mikä tarkoitti, että Aarhusin lennonjohtoon, palo- ja pelastuspalveluihin sekä teknisiin ja maahuolintapalveluihin liittyvät vuotuiset nettokustannukset olivat kasvaneet 10–12 miljoonalla Tanskan kruunulla. Neljänneksi uusi moottoritie (nimittäin Djurslandin moottoritie), joka tarjosi nopeamman ja helpomman liikenneyhteyden Tirstrupiin, oli tarkoitus avata vuonna 2004.
- (33) Tanska selittää lisäksi, että Ison-Beltin silta oli avattu (jolloin matkustajilla oli mahdollisuus ajaa Aarhusista Kööpenhaminaan) ja SASin reitti Lontooseen oli lopetettu. Tanska toteaa, että käytettäessä vaihtoehtoisia liikennevälineitä (auto/juna/pikalautta) Ison-Beltin sillan avaaminen lyhensi Aarhusin ja Kööpenhaminan välisen matkustusajan noin viidestä tunnista noin kolmeen tuntiin.
- (34) Tanska toteaa, että kun edellä mainittu otetaan huomioon (ks. johdanto-osan 32 ja 33 kappale), Aarhusin lentoaseman oli tarjottava kannustimia uusien matkustajien houkuttelemiseksi ja käyttämättömän kapasiteetin hyödyntämiseksi. Tanska selventää, että Aarhusin lentoaseman johtaja arvioi, että Ryanair voisi houkutella lentoasemalle noin [...] uutta matkustajaa vuodessa. Tanska toteaa, että näiden matkustajaennusteiden perusteella sopimusten odotettiin tuottavan noin [...] Tanskan kruunun ([...] euron) nettotulot vuonna 2001. Tanska selittää, että todelliset tulokset vahvistivat johtajan ennusteiden luotettavuuden, sillä vuoden 1999 sopimukset tuottivat [...] Tanskan kruunun ([...] euron) nettotulot vuonna 2001. Tanska korostaa, että kaikki lentoasemalle aiheutuneet Ryanairin kanssa tehtyyn sopimukseen liittyvät kustannukset (esimerkiksi markkinointi-, maahuolinta- ja muut kustannukset) on rahoitettu suoraan kyseisen sopimuksen tuloista. Tanska toteaa lisäksi, että sopimuksesta aiheutunut nettotulo vaikuttaa osaltaan lentoaseman yleiseen kannattavuuteen.
- (35) Tanska huomauttaa, että Ryanairin vuoden 1999 sopimukset eivät edellyttäneet investointeja Aarhusin lentoasemalta, koska lentoasema käytti vain 40:tä prosenttia kapasiteetistaan. Tanska selventää, että myös Aarhusin lentoaseman toimintakulujen osalta Ryanairin vuoden 1999 sopimuksissa vahvistettiin, että henkilöstö pystyi kattamaan 60 prosenttia kapasiteetista, esimerkiksi maahuolintahenkilöstö rahoitettiin jo lentoaseman muista tuloista.
- (36) Aarhusin lentoaseman Ryanairille markkinointisopimuksen mukaisesti maksaman markkinointituen osalta Tanska toteaa, että lentoaseman johto odotti, että Ryanair auttaisi lentoasemaa lisäämällä sen käyttöä. Tanska selventää lisäksi, että samalla Aarhusin lentoasema päätti vähentää muita markkinointitoimiaan, koska Ryanair korvasi ne muun muassa mainostamalla Aarhusin lentoasemaa Ryanairin verkkosivuilla ja lentoyhtiön liikenneomilla lentoasemilla.
- (37) Tanska selventää, että Aarhusin lentoaseman tarkoituksena oli lisätä tuloja lisäämällä matkustajamääriä ja muuhun kuin ilmailuun liittyviä tuloja (esimerkiksi myynti- ja pysäköintitulot). Tanska selventää lisäksi, että Ryanairin vuoden 1999 sopimusten tekohetkellä Aarhusin lentoasema odotti, että maksullisesta pysäköinnistä olisi mahdollisesti tullut merkittävä tulonlähde. Myynnistä saatavien tulojen osalta Tanska selventää, että vain 30 prosenttia lentoaseman käytettävissä olleesta kapasiteetista oli vuokrattu.
- (38) Näistä syistä Tanska katsoo, että Ryanairin vuoden 1999 sopimukset tehtiin markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti, sillä näiden sopimusten odotettiin parantavan lentoaseman kannattavuutta vuosina 1999–2009 noin [...] miljoonalla Tanskan kruunulla ja siten lisäävän lentoaseman pitäjän taloudellista elinkelpoisuutta.
- (39) Tämän näkemyksen tueksi Tanska toimitti lentoaseman johdon liiketoimintasuunnitelman ja kannattavuusolelutukset. Taulukko 3 sisältää yhteenvedon Ryanairin vuoden 1999 sopimusten odotetusta kannattavuudesta.

Taulukko 3

Yleiskatsaus Ryanairin vuoden 1999 sopimusten odotetusta kannattavuudesta Aarhusin lentoasemalle (tuhansina Tanskan kruunuina)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Yhteensä (nimellisarvo)
Tulot	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Ilmailuun liittyvät tulot</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kustannukset	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Maahuolinta</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Markkinointi</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ryanairin vuoden 1999 sopimusten tulokset	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (40) Tanska selventää, että Ryanair ei saa valikoivaa etua, koska Ryanairin kanssa vuonna 1999 tehtyjen sopimusten perusteella myönnetty alennukset on aiemmin myönnetty myös SASille. Lisäksi Tanska huomauttaa, että vuonna 1999 Cimber Air A/S:lle ja Maersk Air A/S:lle myönnettiin myös sama 50 prosentin alennus kuin Ryanairille. Tanska toteaa lisäksi, että myös alueelliset lentoyhtiöt Sunair ja EasyJet (aiemmin Go) saivat tarjoukset vastaavista alennuksista. Tämän tueksi Tanska toimitti jäljennökset näistä kirjeistä.
- (41) Tanska katsoo, että Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset oli tehty markkinaehtoisesti. Niillä ei myönnetä etua Ryanairille eivätkä ne näin ollen ole valtiontukea.
- (42) Tanska selventää lisäksi, että lentoaseman pitäjä vahvisti odotetun kannattavuuden todellisilla taloudellisilla tuloksilla. Tanska toteaa myös, että esimerkiksi Aarhusin lentoaseman nettovoitot olivat noin 2 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2010 ja seuraaville vuosille odotetaan myös positiivista tulosta. Tanska toteaa, että voitot johtuvat matkustajamäärien vähittäisestä kasvusta ja pitkän aikavälin siirtymisestä kotimaisista lennoista ulkomaisiin lentoihin Ison-Beltin sillan avaamisen jälkeen.

4. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

- (43) Komissio sai huomautuksia kolmelta asianomaiselta osapuolelta.

4.1 Ryanair

- (44) Ryanair aloitti 29 päivänä toukokuuta 2008 päivätyt huomautuksensa toteamalla, että sen näkemyksen mukaan virallisen tutkintamenettelyn aloittaminen oli epäoikeudenmukaista ja tarpeetonta. Se myös lisäsi olevansa pahoillaan siitä, ettei komissio antanut Ryanairille mahdollisuutta osallistua alustavaan tutkintaan.
- (45) Tapauksen sisällöstä Ryanairin näkemys on, että komission olisi pitänyt perustella kantansa tavanomaisten kaupallisten järjestelyjen pohjalta ja näin ollen komission olisi pitänyt tehdä päätös, jonka mukaan vuoden 1999 sopimukset noudattavat markkinataloustoimijaperiaatetta eivätkä siis sisällä valtiontukea. Ryanair katsoo, että Aarhusin lentoaseman pitäjä hyötyy Ryanairin toiminnasta lentoasemalla.

- (46) Markkinataloustoimijaperiaatteesta Ryanair toteaa, että sekä ilmailuun liittyvät että muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot on otettava huomioon tulopuolella. Kustannuspuolesta Ryanair esittää, että asiaan liittyvät kustannukset, jotka on otettava huomioon, ovat kyseisten sopimusten tekemisestä lentoyhtiön kanssa aiheutuneet lisäkustannukset. Ryanair katsoo, ettei uponneita kustannuksia tai kiinteitä yleiskustannuksia pitäisi ottaa huomioon. Ryanair toteaa, että jos lentoyhtiö tekee lentoaseman kanssa sopimuksen, joka lisää asteittain sen kannattavuutta, sopimus ei sisällä tukea.
- (47) Ryanair toteaa, että yleisesti ottaen markkinataloustoimijan ei odoteta tekevän sopimuksia, jotka tuottaisivat vähitellen tappiota. Toisaalta Ryanair toteaa, että poikkeusta pitäisi soveltaa, jos lentoasema on tehoton sopimuksen tekohetkellä mutta katsoo, että sopimus auttaa sitä tavalla tai toisella parantamaan tehokkuutta. Siinä tapauksessa Ryanairin mukaan sopimus voi olla kannattava, vaikka sen lisäkustannukset näyttäisivät olevan suuret sopimusta allekirjoitettaessa.
- (48) Lisäksi Ryanairin mukaan komission olisi pitänyt käyttää arvioinnissaan vertailevaa lähestymistapaa, ja verrata sopimuksia Ryanairin muiden julkisten ja yksityisten lentoasemien kanssa tekemiin sopimuksiin. Ryanair toteaa lisäksi, että sopimuksia arvioitaessa on myös otettava huomioon vuoden 1999 sopimuksista johtuvat verkostoulokoisvaikutukset.
- (49) Ryanair katsoo, että tutkinnan kohteena olevat vuoden 1999 sopimukset vastaavat lentoaseman ja lentoyhtiön välisiä tavanomaisia kaupallisia järjestelyitä vapautetuilla markkinoilla. Ryanair huomauttaa, että lentoasema tekee itsenäisiä päätöksiä kapasiteettinsa käyttöasteen parantamiseksi maksimoimalla matkustajamääriä ilmailuun liittyvien ja muihin kuin ilmailuun liittyvien tulojensa lisäämiseksi.
- (50) Ryanair esittää, että Aarhusin lentoasema seurasi monen muun yksityisen lentoaseman esimerkkiä vastaavassa tilanteessa ja päätti, että paras tapa maksimoida matkustajamääriä on kannustaa lentoyhtiötä kasvattamaan matkustajamääriä. Ryanairin mukaan lentoasemat antavat tällaisia kannustimia, koska lentoyhtiöt, joiden matkustajamäärät ovat suuria, tuovat mittakaavaetuja lentoaseman pitäjälle. Ryanairin mukaan Aarhusin lentoaseman kannustinjärjestelmän perustana on Ryanairin sitoumus tuoda lentoasemalle vähintään [...] matkustajaa vuodessa.
- (51) Ryanair esittää esimerkkejä muista eurooppalaisista lentoasemista, joilla on vastaava strategia kuin Aarhusin lentoasemalla, esimerkiksi Lontoon Stansted, Lontoon Luton ja Frankfurt-Hahn. Lisäksi Ryanair huomauttaa, että markkinataloustoimijaperiaatteen mukaan riittää, jos sopimuksilla parannetaan lentoaseman pitkän aikavälin taloudellista tilannetta.
- (52) Ryanair selittää, että SASilta perittäviä hintoja ei voida verrata Ryanairilta perittäviin hintoihin, koska näille kahdelle lentoyhtiölle tarjottujen palvelujen taso on erilainen esimerkiksi erilaisten käsittelyvaatimusten ja lentotoimintojen vuoksi.
- (53) Ryanair katsoo, että Aarhusin kanssa vuonna 1999 tehdyt sopimukset ovat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia.
- (54) Sen osalta, johtuvatko vuoden 1999 sopimukset valtiosta, Ryanair katsoo, että Aarhusin lentoasema on itsenäinen yritys. Ryanair toteaa, että omistajat eivät vaikuta sen päätöksentekoon ja talouteen. Ryanair selittää, että johto päätti maksuista ja neuvotteli järjestelyistä lentoyhtiön kanssa. Julkiset viranomaiset eivät osallistuneet neuvotteluihin, kuten ei myöskään Tanska. Lisäksi Ryanair katsoo, ettei lentoaseman osakkeenomistajilla ole määräysvaltaa maksujen määrittämisessä, ei myöskään Ryanairin kanssa tehdyssä sopimuksessa.
- (55) Valikoivan edun osalta Ryanair katsoo, että koska Aarhusin lentoasema ei ole määräävässä asemassa lentoasemapalveluja koskevilla eurooppalaisilla, kansallisilla tai alueellisilla markkinoilla, sen velvollisuutena ei EU:n kilpailusääntöjen mukaan ole kohdella kaikkia lentoyhtiön asiakkaita syrjimättömällä tavalla. Ryanair selventää, että tästä huolimatta Aarhusin lentoasema on aina noudattanut syrjimättömyyden periaatetta ja itse asiassa tarjonnut järjestelyä, jonka Ryanair lopulta hyväksyi, monille lentoyhtiöille, muun muassa SASille, Cimber Airille, Sun Airille ja Maerskille. Ryanair toteaa, että se seikka, ettei yksikään näistä lentoyhtiöistä ollut kiinnostunut laajentamaan toimintaansa Aarhusin lentoasemalla, ei tarkoita, että Ryanair on saanut etuuskohtelua. Lisäksi Ryanair toteaa, että sen Aarhusin kanssa vuonna 1999 tekemät sopimukset eivät sisällä minkäänlaista viittausta yksinoikeuteen.

- (56) Kun edellä mainittu otetaan huomioon, Ryanair katsoo, että Aarhusin lentoaseman kanssa tehdyt sopimukset eivät sisällä valtiontukea.

4.2 SAS

- (57) SAS esitti huomautuksensa 16 päivänä kesäkuuta 2008.
- (58) SASin mielestä Aarhusin lentoasema ei ole riippumaton julkisista omistajistaan (eli julkisista viranomaisista). SAS toteaa, että lentoaseman julkiset omistajat nimittävät ja valitsevat suurimman osan hallituksen jäsenistä. SAS katsoo, että hallituksen jäsenet eivät näin ollen ole riippumattomia työnantajistaan ja omistajista, joita he edustavat.
- (59) Lentoaseman taloudellisesta tilanteesta SAS huomauttaa, että Aarhusin lentoasema totesi, että sen taloudellinen tilanne on vakaa ja että Ryanairin vuotuinen nettovaikutus lentoasemaan on noin 5–6 miljoonaa Tanskan kruunua. SAS toteaa, että vaikka tämä luku pitäisi paikkansa, vuonna 2007 Aarhusin lentoaseman tulos oli 2 311 410 Tanskan kruunua tappiolla, vaikka tulot nousivat 12,5 prosenttia.
- (60) SAS väittää lisäksi, että lentoaseman pitäjän heikko taloudellinen tulos käy ilmi myös siitä, että viiden viime vuoden aikana lentoaseman tulos on ollut yli 20 miljoonaa Tanskan kruunua tappiolla. SAS katsoo, että ilman Ryanairille annettua tukea lentoaseman pitäjän taloudellinen tilanne olisi ollut huomattavasti parempi.
- (61) SAS katsoo, että Aarhusin lentoasema on myöntänyt Ryanairille etuuskohtelun merkittävästi alennettuina matkustajapalvelumaksuina sekä alennettuina lentoonlähtö- ja laskeutumismaksuina. SAS väittää, että myöntämällä Ryanairille etuuskohtelun muita lentoasemalla toimivia lentoyhtiöitä syrjitään.
- (62) Lisäksi SAS toteaa, että nämä alennukset eivät ole vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa annettujen lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevan valtiontuen soveltuvuuskriteerien mukaisia. SASin mukaan näyttää siltä, ettei Ryanair ole tarjonnut määrätakeita tai vastaavia lentoaseman pitäjän kanssa tehdyissä vuoden 1999 sopimuksissa. Lisäksi SAS väittää, ettei ole määrätty erityisistä seuraamuksista, mikäli Ryanair ei saavuta asetettuja määriä tai noudata sitoumuksia, joita se alun perin antoi lentoasemalle, kun sopimuksista neuvoteltiin vuonna 1999. SAS toteaa myös, että Ryanair on avannut ja lopettanut reittejä viiden viime vuoden aikana ilman, että sillä on ollut selvää kielteistä vaikutusta Ryanairin lentoaseman pitäjältä saamiin taloudellisiin etuihin.
- (63) SASin mielestä lentoaseman pitäjän Ryanairille myöntämän tuen tarkoituksena ei ole kehittää alikehittyntä aluetta vaan pikemminkin houkutella lisätoimintaa, joka kilpailee muiden lentoasemien kanssa.
- (64) Lopuksi SAS toteaa, että Ryanairin kanssa tehdyt vuoden 1999 sopimukset ovat nyt olleet voimassa lähes kymmenen vuotta. SAS katsoo, että vaikka vuoden 1999 sopimusten voitaisiin sellaisenaan katsoa täyttävän vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa asetetut edellytykset, jotka koskevat tuen myöntämistä lentoyhtiöiden toiminnan aloittamiseen, aikajänteen takia vuoden 1999 sopimukset olisivat sisämarkkinoille soveltumattomia, kun otetaan huomioon tällaisen tuen hyväksymisen tiukat edellytykset.
- (65) Kun edellä mainittu otetaan huomioon, SAS katsoo, että Ryanairin ja Aarhusin lentoaseman väliset vuoden 1999 sopimukset sisältävät sisämarkkinoille soveltumattonta valtiontukea.

4.3 Euroopan lentoyhtiöiden liitto

- (66) Euroopan lentoyhtiöiden liitto (jäljempänä 'AEA') toimitti huomautuksensa 4 päivänä heinäkuuta 2008. AEA:n huomautukset olivat täysin yhtenevät SASin toimittamien huomautusten kanssa.

5. TANSKAN HUOMAUTUKSET KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA

- (67) Tanskalle toimitettiin kolmen asianomaisen osapuolen huomautukset.
- (68) Tanska aloitti huomautuksensa toteamalla, että SASin viittaamat suuntaviivat ovat merkityksettömiä arvioitaessa sitä, sisältävätkö vuoden 1999 sopimukset tukea.

- (69) Tanska toteaa, että se on eri mieltä SASin kanssa siitä, että vuoden 1999 sopimukset johtuvat valtiosta. Tanska toteaa, että sen osoittamiseksi, että vuoden 1999 sopimukset johtuvat Tanskan valtiosta, ei riitä, että Aarhusin lentoasema on valtion omistama, vaan on osoitettava, että julkiset viranomaiset ovat tosiasiallisesti osallistuneet lentoaseman pitäjän päätöksiin. Tanska toteaa, että julkiset viranomaiset eivät missään vaiheessa osallistuneet vuoden 1999 sopimusten neuvotteluihin.
- (70) Lisäksi Tanska hylkää SASin huomautukset, joiden mukaan sopimukset eivät sisällä määriä koskevia takeita tai seuraamusmekanismeja, mikäli Ryanair ei noudata sitoumuksiaan. Tanska selventää, että vuoden 1999 sopimukseen on sisällytetty mahdollisuus neuvotella uudestaan sopimuksen ehdoista, mikäli Ryanair ei tuo lentoasemalle vähintään [...] matkustajaa ensimmäisinä vuosina sopimusten tekemisen jälkeen. Tanskan mukaan tämä on seuraamusmekanismi. Lisäksi Tanska katsoo, että vuoden 2005 ilmailusuuntaviivoissa vahvistettuja toiminnan aloittamiseen myönnettävää tukea koskevia ehtoja ei voida soveltaa vuoden 1999 sopimukseen.
- (71) Ryanairin huomautusten osalta Tanska selittää, että Aarhusin ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset ovat hyvä esimerkki alueellisten lentoasemamarkkinoiden yleisestä kehityksestä ja kuvaavat tätä kehitystä.

6. TUEN OLEMASSAOLO

- (72) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että "... 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".
- (73) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätty arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Jotta voidaan selvittää, onko kyseessä oleva toimenpide SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, kaikkien seuraavien edellytysten on siis täyttyvä. Tarkemmin sanottuna taloudellisen tuen on
- i) oltava etu;
 - ii) oltava jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista myönnetty;
 - iii) suosittava jotain yritystä tai tuotannonalaa;
 - iv) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua; ja
 - v) vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (74) Koska Aarhusin lentoasema on julkisessa omistuksessa, sen käytettävissä on selvästi julkisia varoja. Siksi ei ole välttämätöntä määrittää, missä määrin se on aiemmin saanut valtiontukea. Joka tapauksessa, kun vuoden 1999 sopimukset tehtiin, vuoden 1994 ilmailusuuntaviivoissa katsottiin, että lentoasemien ja lentoasemainfrastruktuurin rahoittaminen valtion varoista on yleinen talouspoliittinen toimenpide, johon ei sovelleta perustamissopimuksen valtiontukisääntöjä. Unionin yleisen tuomioistuimen 12 päivänä joulukuuta 2000 asiassa *Aéroports de Paris* antamassa tuomiossa ⁽¹⁾ ei sovellettu tätä tulkintaa vaan katsottiin, että lentoaseman toiminta on luonteeltaan taloudellista toimintaa. Ennen *Aéroports de Paris* -tuomiota julkiset viranomaiset saattoivat perustellusti katsoa, että lentoasemille myönnetty julkinen rahoitus ei sisältänyt valtiontukea. Ennen tätä selvennystä vallinneen epävarmuuden vuoksi rahoitustoimia, jotka myönnettiin ennen kyseisen tuomion antamista, ei voida enää kyseenalaistaa valtiontukisääntöjen perusteella.
- (75) Sen selvittämiseksi, antoivatko vuoden 1999 sopimukset Ryanairille etua, komission on tutkittava, olisiko markkinatalouden tavanomaisissa olosuhteissa toimiva lentoasema, jonka toimintaa ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäköymät, suostunut vastaavassa tilanteessa samoihin tai vastaaviin kaupallisiin järjestelyihin kuin Aarhusin lentoasema ⁽²⁾. Edun olemassaolo voidaan yleensä sulkea pois, jos a) lentoasemapalveluista perityt hinnat vastaavat markkinahintaa tai b) jos ennakkoonalyysin avulla voidaan osoittaa, että lentoyhtiön kanssa

⁽¹⁾ Asia T-128/98, 12.12.2000, *Aéroports de Paris* v. komissio, ECLI:EU:T:2000:290, 125 kohta.

⁽²⁾ Arvioinnin suorittaakseen komissio antoi tutkimuksen suorittamista koskevan toimeksiannon Moore Stephensille (jäljempänä 'komission asiantuntija'). Komission asiantuntija analysoi taloudelliset tiedot sekä Ryanairin ja Aarhusin lentokentän tekemät vuoden 1999 sopimukset.

tehdyt sopimukset parantavat asteittain lentoaseman kannattavuutta ja ovat osa kokonaisstrategiaa, joka pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan. Lisäksi lentoaseman infrastruktuurin on oltava avoin kaikille lentoyhtiöille (myös infrastruktuurin, jota todennäköisemmin käyttävät tietyt lentoyhtiöt, kuten halpa- tai tilauslentoyhtiöt).

- (76) Asiassa Charleroi annetun tuomion ⁽¹⁾ mukaan kyseisiä toimenpiteitä arvioitaessa komission on otettava huomioon toimenpiteiden kaikki merkitykselliset seikat ja niiden asiayhteys. Toisin sanoen komission on analysoitava vuoden 1999 sopimusten odotetut vaikutukset Aarhusin lentoasemaan ottaen huomioon kyseisen toimenpiteen kaikki merkitykselliset seikat.
- (77) Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Stardust Marine antamassaan tuomiossa, että "... sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointoja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen" ⁽²⁾.
- (78) Voidakseen soveltaa markkinataloustoimijatestiä komission on tarkasteltava ajankohtaa, jolloin Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset tehtiin (eli 2 päivänä marraskuuta 1999). Komission on myös perustettava arvionsa niihin tietoihin ja oletuksiin, jotka olivat lentoaseman käytössä kymmenvuotisten vuoden 1999 sopimusten allekirjoitushetkellä.

Vertailu markkinahintaan

- (79) Ryanair väittää, että sellaisen taloudellisen edun poissulkemiseksi, jota ei voisi saada tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, vuoden 1999 sopimuksissa määriteltyjä maksuja on verrattava muilla eurooppalaisilla lentoasemilla halpalentoyhtiöiltä perittäviin maksuihin.
- (80) Komissio katsoo, että lentoasemamaksujen vertailu on tosiaankin yksi keino arvioida lentoyhtiöiden mahdollisesti saamia tukia. Vertailuarvon määrittäminen edellyttää ensinnäkin, että voidaan valita riittävä määrä vertailukelpoisia lentoasemia, jotka tarjoavat vastaavia palveluja tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.
- (81) Tältä osin komissio toteaa, että vuoden 1999 sopimusten allekirjoitusajankohtana EU:n lentoasemia ei pidetty yrityksinä.
- (82) Komissio toteaa myös, että vaikka eräät lentoasemat ovat yksityisessä omistuksessa tai niitä hallinnoivat yksityisyrietykset ottamatta huomioon sosiaalisia tai alueellisia näkökohtia, kyseisten lentoasemien perimiin hintoihin saattavat vaikuttaa huomattavasti hinnat, joita suurin osa julkista tukea saavia lentoaseman pitäjiä veloittaa, sillä lentoyhtiöt ottavat nämä hinnat huomioon käydessään neuvotteluja yksityisessä omistuksessa olevien lentoasemien tai yksityisyrietysten hallinnoimien lentoasemien kanssa.
- (83) Tässä tapauksessa vertailulentoasemat ovat joko julkisessa omistuksessa tai ne ovat aiemmin saaneet julkista rahoitusta. Lisäksi vertailulentoasemien palvelujen taso näyttää myös vaihtelevan, esimerkiksi niiden lentokoneiden pysäköinti, joiden asemapaikka on lentoasemalla, Ryanairin henkilöstön autopysäköinti, toimistot, terminaali, ateriapalvelutilat, koulutushuone jne. Myös sopimusten kesto vaihtelee.
- (84) Näissä olosuhteissa (ks. johdanto-osan 79–83 kappale) komissio katsoo, että asianmukaista vertailukohdetta ei voida tällä hetkellä määrittää lentoaseman pitäjän tarjoamien palvelujen markkinahinnan vahvistamiseksi.

Vuoden 1999 sopimusten kannattavuusanalyysi

- (85) Koska markkinoiden viitearvoa ei voida määrittää, komissio katsoo, että kannattavuuden lisääntymistä koskeva ennakoanalyysi on tärkein kriteeri arvioitaessa järjestelyjä, joita lentoasemilla on yksittäisten lentoyhtiöiden kanssa.
- (86) Komissio katsoo, että hintojen eriyttäminen on tavanomainen liiketoimintakäytäntö. Hintaerottelun on kuitenkin oltava kaupallisesti perusteltu markkinataloustoimijatestin vaatimusten täyttämiseksi ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Asia T-196/04, 17.12.2008, Ryanair v. komissio, ECLI:EU:T:2008:585, 59 kohta (jäljempänä 'Charleroi-tuomio').

⁽²⁾ Asia C-482/99, 16.5.2002, Ranska v. komissio, ECLI:EU:C:2002:294, 71 kohta (jäljempänä 'Stardust Marine -tuomio').

⁽³⁾ Ks. komission päätös 2011/60/EU, annettu 27 päivänä tammikuuta 2010, valtioneustesta C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakia – Bratislavan lentoaseman ja Ryanairin välinen sopimus (EUVL L 27, 1.2.2011, s. 24), ja komission päätös asiassa C 25/2007 – Suomi – Tampere-Pirkkalan lentoasema ja Ryanair (EUVL L 309, 19.11.2013, s. 27).

- (87) Tanska väittää, että Aarhusin lentoasema toimi järkevästi ja esittää väitteensä tueksi jäljennöksen Aarhusin lentoaseman ennakkolaskelmista.
- (88) Tältä osin komissio toteaa, että Ryanairin käyttämä lentoasemainfrastruktuuri on avoin myös kaikille muille lentoyhtiöille.
- (89) Komission on lisäksi arvioitava, voidaanko vuoden 1999 sopimusten katsoa olevan markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukaisia.
- (90) Tältä osin komissio katsoo, että lentoaseman ja lentoyhtiön välisen sopimuksen voidaan katsoa olevan markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen, kun se ennakolta tarkasteltuna parantaa asteittain lentoaseman kannattavuutta. Lentoaseman olisi osoitettava, että tehdessään sopimuksen se pystyy kattamaan kaikki sopimuksesta johtuvat kustannukset sopimuksen koko ajalta ja saamaan kohtuullisen voittomarginaalin ⁽¹⁾, käyttäen pohjana vakaita pitkän aikavälin näkymiä ⁽²⁾.
- (91) Kun arvioidaan, onko lentoaseman ja lentoyhtiön välinen sopimus markkinataloustoimijatestin vaatimusten mukainen, on otettava huomioon muut kuin ilmailuun liittyvät odotetut tulot, jotka ovat peräisin lentoyhtiön toiminnasta, sekä lentoasemamaksut, joista vähennetään mahdolliset alennukset, markkinointituki tai kannustinjärjestelmä. Vastaavasti on otettava huomioon kaikki lentoasemalle aiheutuvat odotetut lisäkustannukset, jotka liittyvät kyseisen lentoyhtiön toimintaan lentoasemalla. Näihin lisäkustannuksiin voivat kuulua kaikki kustannukset tai investointilajit, kuten henkilöstöön, kalustoon ja investointeihin liittyvät lisäkustannukset, jotka aiheutuvat lentoyhtiön läsnäolosta lentoasemalla. Sitä vastoin kustannuksia, joita lentoasemalle olisi aiheutunut joka tapauksessa riippumatta lentoyhtiön kanssa tehdystä järjestelystä, ei pitäisi ottaa huomioon markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisessa arvioinnissa.
- (92) Lentoaseman pitäjän kannattavuuslaskelmissa otettiin huomioon vuoden 1999 sopimuksissa vahvistetut Ryanairin sitoumukset ja matkustajamäärän odotettu kasvu. Vuoden 1999 sopimusten mukaan Ryanair sitoutui aloittamaan liikennöinnin Aarhusin lentoasemalla tekemällä vähintään [...] rotaatiota. Samanaikaisesti Ryanair sitoutui tuomaan vähintään [...] matkustajaa vuodessa Aarhusin lentoasemalle vuonna 2001. Vuoden 1999 pääsopimus sisältää taulukon, jossa esitetään rotaatiokohtaiset maksut (ks. Taulukko 2). Ryanairin toiminnan ensimmäisinä vuosina Aarhusin lentoasemalle odotettiin vuodessa [...] rotaation perusteella noin 150 000:ta matkustajaa, joista puolet olisi lähteviä matkustajia ja puolet saapuvia matkustajia.
- (93) Suhteessa matkustajamäärän kasvuun Aarhusin lentoasema odotti myös muiden kuin ilmailuun liittyvien, erityisesti autopysäköinnistä saatavien, tulojen kasvavan. Lentoasema odotti myös, että Ryanairin sopimuksen voimassaoloaikana lentoasemalla tehtävistä ostoista kertyvät tulot kasvaisivat.
- (94) Ryanairin läsnäolosta lentoasemalla aiheutuvien odotettujen kustannusten osalta Aarhusin lentoasema odotti, etteivät Ryanairille annettavat palvelut edellytä sijoituksia. Ennen Ryanairin toiminnan aloittamista lentoasemalla Aarhusin lentoaseman kapasiteetista oli käytössä vain noin 40 prosenttia. Näin ollen Aarhusin lentoasema oletti, ettei lentoonlähdistä/laskeutumisesta ja maahuolinnasta aiheutuisi lisäkustannuksia.
- (95) Laskelmissaan Aarhusin lentoasema on ottanut huomioon maahuolinnasta aiheutuvat kustannukset. Nämä kustannukset ennakoitiin siten, että laskettiin kolmen henkilöstön jäsenen palkka kahden tunnin ajalta lentoonlähtöä kohden Ryanairin asiakkaiden lähtöselvitystä ja ilma-alukseen siirtymistä varten, vaikka voitiin olettaa, että kahden tunnin lähtöselvityksessä ei koko aikaa tarvita täyttä miehistystä. Lisäksi Ryanair liikennöi aamuisin ja iltaisin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Näin ollen Aarhusin lentoaseman maahuolintahenkilöstöllä on aikaa palvella Ryanairia eikä lisähenkilöstön palkkaaminen ollut tarpeen. Lisäksi Ryanairin ilma-alusten maahuolintapalvelut ovat rajalliset. Aarhusin lentoasema ei tarjoa ilma-alusten huoltopalveluja eikä se siivoa Ryanairin ilma-aluksia. Ilma-alusten siirtopalveluja ja matkustajien kuljettamista ei myöskään tarvita. Ryanairin matkustajat kävelevät ilma-aluksesta terminaaliin.

⁽¹⁾ Kohtuullisella voittomarginaalilla tarkoitetaan pääoman tavanomaista tuottoastetta, toisin sanoen sellaista, jota keskivertoyritys edellyttää sijoituksista, joissa on vastaava riski.

⁽²⁾ Tämä ei estä sitä, että alkuvaiheen tappiot voidaan kuitata järjestelyn keston aikana syntyvillä hyödyillä.

- (96) Maahuolintapalvelujen kustannusten lisäksi Aarhusin lentoasema sisällytti laskelmiinsa vuoden 1999 markkinointisopimuksista aiheutuvat markkinointikustannukset.
- (97) Taulukossa 4 esitetään yhteenveto vuoden 1999 sopimuksia koskevista tulo- ja kustannuslaskelmista ja niiden myönteisestä vaikutuksesta Aarhusin lentoaseman kannattavuuteen sopimusten voimassaoloaikana. Laskelmat perustuvat Tanskan toimittamaan liiketoimintasuunnitelmaan ja edellä kuvattuihin oletuksiin.

Taulukko 4

Ryanairin vuoden 1999 sopimusten asteittainen kannattavuuslaskelma nettonykyarvona

Tanskan kruunua	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryanairin vuoden 1999 sopimuksiin											
liittyvät tulot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ilmailuun liittyvät tulot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Muut kuin ilmailuun liittyvät tulot	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairin vuoden 1999 sopimuksiin liittyvät Aarhusin lentoaseman kustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maahuolinta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Markkinointi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairin vuoden 1999 sopimusten perusteella Aarhusin lentoasemalle syntyvä tulos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ryanairin sopimuksiin liittyvien											
nettotulojen nettonykyarvo											
— diskonttokorko = 8,5 %		[...]									
— diskonttokorko = 15 %		[...]									

- (98) Komissio toteaa, että Aarhusin lentoaseman johdon suorittamassa kannattavuuslaskelmassa otettiin huomioon kaikki kustannukset, jotka aiheutuivat Ryanairin läsnäolosta lentoasemalla (eli kaikki lisäkustannukset). Ryanairin läsnäolosta aiheutuviin kustannuksiin sisältyivät markkinointituki ja maahuolintapalvelujen kustannukset. Komissio toteaa lisäksi, että Ryanairin lentoliikenteen takia ei tarvinnut palkata lisää maahuolintahenkilöstöä. Komissio toteaa myös, että koska Ryanair liikennöi ruuhka-aikojen ulkopuolella, lentoasema pystyi hyödyntämään käyttämätöntä kapasiteettia ja tehostamaan toimintaansa. Näin ollen näyttää myös siltä, että maahuolintapalvelujen kustannuksia ei suurelta osin pidetä lisäkustannuksina.

[illegible]

Tanskan kruunua	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryanairin sopimuksiin liittyvien											
nettotulojen nettonykyarvo											
— diskonttokorko = 8,5 %		[...]									
— diskonttokorko = 15 %		[...]									

- (104) Komissio toteaa, että vaikka ylimääräiset kustannukset otetaan huomioon (kiinteiden kustannusten lisäksi), kuten osuus vesi-, sähkö-, turvallisuus- ja poistokustannuksista suhteessa matkustajamäärään ⁽¹⁾, vuoden 1999 sopimuksilla on yhä myönteinen vaikutus lentoaseman pitäjän toiminnan kannattavuuteen. Lisäksi komission asiantuntijan suorittaman arvioinnin mukaan kiinteiden kustannusten ja käyttämättömän kapasiteetin suuren osuuden vuoksi olisi käynyt niin, että jos lentoasema ei olisi tehnyt sopimuksia Ryanairin kanssa, sille olisi aiheutunut toimintatappiota.
- (105) Komissio toteaa lisäksi, että arvioidessaan lentoaseman ja lentoyhtiön välisiä järjestelyjä sen olisi arvioitava myös, missä määrin arvioitavien järjestelyjen voidaan katsoa olevan osa lentoaseman kokonaisstrategiaa, joka vähintään pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan. Komission on tässä otettava huomioon saatavilla ollut tosiasioihin perustuva näyttö ja kehityskulku, jota on kohtuullista odottaa vuoden 1999 sopimusten tekohehkellä. Erityisesti on otettava huomioon vallitseva markkinatilanne ja lentoliikennemarkkinoiden vapauttamisesta seuranneet markkinoiden muutokset, halpalentoyhtiöiden ja muiden point-to-point-lentoyhtiöiden markkinoilletulo ja kehitys, muutokset lentoasema-alan organisatorisessa ja taloudellisessa rakenteessa, lentoasemien hoitamien toimintojen eriyttämis- ja monimutkaisuusaste, lentoyhtiöiden ja lentoasemien välisen kilpailun lisääntyminen, vallitsevan markkinatilanteen muutoksista johtuva epävarma taloudellinen ympäristö tai muut taloudelliseen ympäristöön vaikuttavat epävarmuustekijät.
- (106) Kuten johdanto-osan 74 kappaleessa todettiin, vuoden 1999 sopimusten tekoajankohtana komissio katsoi, että lentoasemien ja lentoasemainfrastruktuurin rahoittaminen valtion varoista on yleinen talouspoliittinen toimenpide, johon ei sovelleta perussopimuksen valtioneukisääntöjä. Näin ollen ennen Aéroports de Paris -tuomiota julkiset viranomaiset saattoivat oikeutetusti katsoa, että lentoasemille myönnetty julkinen rahoitus ei sisältänyt valtiontukea.
- (107) Komissio toteaa lisäksi, että lentoliikenteen vapauttaminen vuonna 1997 ⁽²⁾ johti uudenlaista liiketoimintamallia soveltavien halpalentoyhtiöiden syntyyn. Vuoden 1999 sopimusten tekohehkellä halpalentoyhtiöiden markkinaosuus EU:ssa oli noin 5 prosenttia ja sen odotettiin kasvavan.
- (108) Käsiteltävässä tapauksessa komissio toteaa lisäksi, että Ison-Beltin sillan avaamisen jälkeen Aarhusin lentoasema päätti muuttaa liiketoimintamalliaan ja siirtyä kotimaisista lennoista kansainvälisiin lentoihin.
- (109) Lisäksi kuten johdanto-osan 102 kappaleessa mainittiin, vuoden 1999 sopimukset vaikuttivat lentoaseman kannattavuuteen. Komissio toteaa myös, että Tanskan mukaan matkustajamäärien asteittaisesta lisääntymisestä ja Ison-Beltin sillan avaamisen jälkeen pitkällä aikavälillä tapahtuvasta siirtymisestä kotimaisista lennoista kansainvälisiin lentoihin aiheutuvat Aarhusin lentoaseman nettovoitot olivat noin 2 miljoonaa Tanskan kruunua vuonna 2010 ja myös tulevana vuosina odotetaan positiivisia tuloksia.
- (110) Näin ollen vuoden 1999 sopimuksia voidaan pitää osana lentoaseman kokonaisstrategiaa, joka vähintään pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan.
- (111) Lopuksi komissio toteaa, että Ryanairin käyttämä lentoasemainfrastruktuuri on avoin myös kaikille muille lentoyhtiöille.

⁽¹⁾ Ryanairin osuus Aarhusin lentoaseman matkustajamäärästä on noin 30 prosenttia.

⁽²⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1); neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8) ja neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 15).

Päätelmät

- (112) Asteittaisen kannattavuuslaskelman perusteella (ks. johdanto-osan 83–103 kappale) komissio päättää, että Aarhusin ja Ryanairin väliset vuoden 1999 sopimukset ⁽¹⁾ ovat markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisia, sillä ennakolta tarkasteltuna niillä parannettiin asteittain lentoaseman kannattavuutta. Toisin sanoen kaikki Ryanairin kanssa tehdyistä järjestelyistä aiheutuvat lentoaseman kustannukset katettiin lisätuloilla (ilmailuun liittyvät ja muuhun kuin ilmailuun liittyvät tulot), ja voittomarginaali oli kohtuullinen. Lisäksi vuoden 1999 sopimuksia voidaan pitää osana lentoaseman kokonaisstrategiaa, joka vähintään pitkällä aikavälillä johtaa kannattavaan toimintaan, ja Ryanairin käyttämä infrastruktuuri on myös muiden lentoyhtiöiden käytettävissä.
- (113) Näin ollen komissio päättää, että Aarhusin lentoaseman päätös tehdä Ryanairin kanssa vuoden 1999 sopimukset ei antanut lentoyhtiölle taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa

7. PÄÄTELMÄT

- (114) Koska yksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määritetyistä kumulatiivisista perusteista ei täyty, komissio katsoo, ettei Aarhusin lentoaseman ja Ryanairin välisiin 2 päivänä marraskuuta 1999 tehtyihin vuoden 1999 sopimuksiin liity SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Aarhus Lufthavn A/S:n ja Ryanair Ltd:n välillä 2 päivänä marraskuuta 1999 tehty pääsopimus ja markkinointisopimus eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tanskan kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 20 päivänä helmikuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja

⁽¹⁾ Tämä ei koske vuoden 1999 sopimusten muutoksia tai korvauksia tai muita Ryanairin tai muun Ryanairin valvonnassa olevan elimen ja Aarhusin lentoaseman pitäjän välisiä lisäsopimuksia.

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2018/11,
annettu 5 päivänä tammikuuta 2018,
afrikkalaiseen sikaruttoon liittyvistä tietyistä väliaikaisista suojatoimenpiteistä Puolassa
(tiedoksiannettu numerolla C(2018) 59)
(Ainoastaan puolankielinen teksti on todistusvoimainen)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon eläinlääkärintarkastuksista yhteisön sisäisessä kaupassa sisämarkkinoiden toteuttamista varten 11 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/662/ETY ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 9 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon eläinlääkärin- ja kotieläinjalostustarkastuksista yhteisön sisäisessä tiettyjen elävien eläinten ja tuotteiden kaupassa 26 päivänä kesäkuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/425/ETY ⁽²⁾ ja erityisesti sen 10 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Afrikkalainen sikarutto on kotieläiminä pidettävien sikojen ja luonnonvaraisten sikojen kantoihin vaikuttava tarttuva virustauti, joka voi merkittävästi heikentää siankasvatuksen kannattavuutta ja aiheuttaa häiriötä unionin sisäisessä kaupassa ja viennissä kolmansiin maihin.
- (2) Afrikkalaisen sikaruton puhjetessa on olemassa vaara, että taudinaiheuttaja saattaa levitä muille sikatiloille ja luonnonvaraisiin sikoihin. Tämän tuloksena se voi levitä yhdestä jäsenvaltiosta toisiin jäsenvaltioihin ja kolmansiin maihin elävien sikojen tai niistä saatavien tuotteiden kaupan välityksellä.
- (3) Neuvoston direktiivissä 2002/60/EY ⁽³⁾ säädetään unionissa toteutettavista vähimmäistoimenpiteistä afrikkalaisen sikaruton torjumiseksi. Direktiivin 2002/60/EY 15 artiklassa säädetään tartunta-alueen määrittelystä, kun on varmistunut vähintään yksi afrikkalaisen sikaruton tapaus luonnonvaraisissa sioissa.
- (4) Puola on ilmoittanut komissiolle afrikkalaisen sikaruton päivitetystä tilanteesta alueellaan ja määrittänyt direktiivin 2002/60/EY 15 artiklan mukaisesti tartunta-alueen, jolla sovelletaan kyseisen direktiivin 15 artiklassa tarkoitettuja toimenpiteitä.
- (5) Jotta vältetään tarpeettomat häiriöt unionin sisäisessä kaupassa ja se, että kolmannet maat asettavat kaupalle perusteettomia esteitä, on tarpeen määrittää unionin tasolla yhteistyössä Puolan kanssa asianomaisessa jäsenvaltiossa sijaitseva afrikkalaisen sikaruton tartunta-alue.
- (6) Odottaessa pysyvän kasvi-, eläin-, elintarvike- ja rehukomitean seuraavaa kokousta tartunta-alue Puolassa olisi esitettävä tämän päätöksen liitteessä ja kyseisen aluejaon kesto olisi vahvistettava.
- (7) Tätä päätöstä tarkastellaan uudelleen pysyvän kasvi-, eläin-, elintarvike- ja rehukomitean seuraavassa kokouksessa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Puolan on varmistettava, että direktiivin 2002/60/EY 15 artiklan mukaisesti määritetty tartunta-alue käsittää vähintään tämän päätöksen liitteessä tartunta-alueeksi luetellut alueet.

⁽¹⁾ EYVL L 395, 30.12.1989, s. 13.

⁽²⁾ EYVL L 224, 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ Neuvoston direktiivi 2002/60/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, erityissäännöksistä afrikkalaisen sikaruton torjumiseksi ja direktiivin 92/119/ETY muuttamisesta Teschenin taudin ja afrikkalaisen sikaruton osalta (EYVL L 192, 20.7.2002, s. 27).

2 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 12 päivään helmikuuta 2018.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Puolan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 5 päivänä tammikuuta 2018.

Komission puolesta

Vytenis ANDRIUKAITIS

Komission jäsen

LIITE

1 artiklassa tarkoitetut tartunta-alueeksi vahvistetut alueet Puolassa	Päivämäärä, johon asti voimassa
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12 päivä helmikuuta 2018

ISSN 1977-0812 (sähköinen julkaisu)
ISSN 1725-261X (painettu julkaisu)



Euroopan unionin julkaisutoimisto
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI