Euroopan unionin
virallinen lehti

L 160

66. vuosikerta

Suomenkielinen laitos Lainsäädäntö

26. kesäkuuta 2023

Sisältö

II *Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset*

ASETUKSET

★ **Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1219, annettu 17 päivänä toukokuuta 2023, delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 muuttamisesta lisäämällä Nigeria ja Etelä-Afrikka liitteessä olevan I kohdan taulukkoon ja poistamalla Kambodža ja Marokko kyseisestä taulukosta** ([1]) 1

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1220, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2023, nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (”Lesachtaler Brot” (SMM))** 5

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1221, annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023, nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (”Pită de Pecica” (SMM))** 6

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1222, annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023, erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Strachitunt” (SAN))** 7

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1223, annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023, suojatun maantieteellisen merkinnän eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Carota dell’Altopiano del Fucino” (SMM))** 8

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1224, annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023, erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Riviera Ligure” (SAN))** 10

([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.

★ **Komission delegoitu asetus (EU) 2023/1225, annettu 22 päivänä kesäkuuta 2023, tietyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 säännöksistä poikkeavista väliaikaisista poikkeustoimenpiteistä viinialan markkinahäiriöiden korjaamiseksi tietyissä jäsenvaltioissa sekä komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2016/1149 poikkeavista väliaikaisista poikkeustoimenpiteistä** 12

★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1226, annettu 22 päivänä kesäkuuta 2023, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteiden V, XIV ja XV muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Kanadaa, Chileä ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevista kohdista niiden kolmansien maiden luetteloissa, joista siipikarjan, siipikarjan sukusolujen ja alkioiden sekä siipikarjasta ja riistalinnuista saatavan tuoreen lihan lähetysten saapuminen unioniin on sallittua** ([1]) 19

PÄÄTÖKSET

★ **Neuvoston päätös (EU) 2023/1227, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2023, Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelua koskevalla yleissopimuksella perustetussa komissiossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen perustamisesta annetun OSPAR-päätöksen 2021/01 sekä Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen hallinnointia koskevan OSPAR-suosituksen 2021/01 muuttamiseen** 31

★ **Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/1228, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2023, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan sovellettavuudesta pikapakettipalveluihin liittyvää toimintaa koskevien hankintasopimusten tekemiseen Liettuassa** *(tiedoksiannettu numerolla C(2023) 3641)* ([1]) 33

★ **Komission päätös (EU) 2023/1229, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2022, valtiontuesta SA.58101 (2020/C) (ex 2020/N) ja SA.62043 (2021/C) (ex 2021/N), jonka Portugali aikoo toteuttaa SATA-konsernin pelastamiseksi ja rakenneuudistuksen toteuttamiseksi** *(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 3816)* ([1]) 39

([1]) ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2023/1219,

annettu 17 päivänä toukokuuta 2023,

delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 muuttamisesta lisäämällä Nigeria ja Etelä-Afrikka liitteessä olevan I kohdan taulukkoon ja poistamalla Kambodža ja Marokko kyseisestä taulukosta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rahoitusjärjestelmän käytön estämisestä rahanpesuun tai terrorismin rahoitukseen, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 648/2012 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/60/EY ja komission direktiivin 2006/70/EY kumoamisesta 20 päivänä toukokuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/849 ([1]) ja erityisesti sen 9 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Unionin on varmistettava, että sen rahoitusjärjestelmän ja sisämarkkinoiden eheyttä ja moitteetonta toimintaa suojataan tuloksellisesti rahanpesulta ja terrorismin rahoitukselta. Direktiivissä (EU) 2015/849 säädetään sen vuoksi, että komissio yksilöi suririskiset kolmannet maat, joiden rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmissä on strategisia puutteita, jotka aiheuttavat merkittävän uhan unionin rahoitusjärjestelmälle.

(2) Komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2016/1675 ([2]) yksilöidään suririskiset kolmannet maat, joilla on strategisia puutteita.

(3) Kun otetaan huomioon kansainvälisen rahoitusjärjestelmän pitkälle menevä yhdentyminen, markkinatoimijoiden läheiset yhteydet, unioniin suuntautuvien ja unionista lähtevien rajat ylittävien liiketoimien suuri määrä sekä markkinoiden avoimuuden aste, on syytä katsoa, että rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntaan liittyvä uhka, joka kohdistuu kansainväliseen rahoitusjärjestelmään, on uhka myös unionin rahoitusjärjestelmälle.

(4) Komissio ottaa direktiivin (EU) 2015/849 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti huomioon tuoreimmat saatavilla olevat tiedot, erityisesti rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen vastaisen toimintaryhmän (FATF) viimeaikaiset julkilausumat, FATF:n luettelon tehostetun seurannan piiriin kuuluvista lainkäyttöalueista (Jurisdictions under Increased Monitoring) ja FATF:n kansainvälisen yhteistyön tarkasteluryhmän raportit, jotka koskevat yksittäisten kolmansien maiden aiheuttamia riskejä.

([1]) EUVL L 141, 5.6.2015, s. 73.

([2]) Komission delegoitu asetus (EU) 2016/1675, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/849 täydentämisestä yksilöimällä suririskiset kolmannet maat, joilla on strategisia puutteita (EUVL L 254, 20.9.2016, s. 1).

(5) Delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 viimeisimmän muutoksen jälkeen FATF on päivittänyt luetteloaan tehostetun seurannan piiriin kuuluvista lainkäyttöalueista. FATF lisäsi helmikuussa 2023 pidetyssä täysistunnossaan kyseiseen luetteloon Nigerian ja Etelä-Afrikan ja poisti siitä Kambodžan ja Marokon. Näiden muutosten vuoksi komissio on tehnyt arvioinnin suririskiskisten kolmansien maiden yksilöimiseksi direktiivin (EU) 2015/849 9 artiklan mukaisesti.

(6) Nigeria antoi helmikuussa 2023 korkean tason poliittisen sitoumuksen tehdä yhteistyötä FATF:n ja FATF:n kaltaisen alueellisen elimen (FSRB) *Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest* (GIABA) kanssa rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmänsä vaikuttavuuden lisäämiseksi. Sen jälkeen, kun Nigeria hyväksyi keskinäisen arviointikertomuksensa elokuussa 2021, se on edistynyt joissakin kyseisessä kertomuksessa suositelluista toimista järjestelmänsä parantamiseksi, muun muassa parantamalla rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntakehystään sekä päivittämällä toiminnan luonteesta johtuvien, rahanpesuun, terrorismin rahoitukseen ja joukkotuhoaseiden leviämisen rahoitukseen liittyvien riskien arviointiaan. Nigeria on lisäksi tehostanut kohdennettujen talouspakotteiden täytäntöönpanoa. Nigeria pyrkii toteuttamaan FATF:n toimintasuunnitelman seuraavin keinoin: 1) viimeistelemällä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen riskinarviointinsa ja päivittämällä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen kansallisen torjuntastrategiansa varmistaakseen, että se on yhdenmukainen muiden suririskisiin esirikoksiin liittyvien kansallisten strategioiden kanssa; 2) tehostamalla rahanpesun ja terrorismin rahoituksen riskiin liittyvää virallista ja epävirallista kansainvälistä yhteistyötä; 3) parantamalla rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjunnan riskiperusteista valvontaa rahoituslaitosten ja nimettyjen rahoitusalan ulkopuolisten yritysten ja ammatinharjoittajien osalta ja tehostamalla ennaltaehkäisevien toimenpiteiden täytäntöönpanoa suririskisillä aloilla; 4) varmistamalla, että toimivaltaisilla viranomaisilla on oikea-aikainen pääsy oikeushenkilöiden tosiasiallisia omistajia ja edunsaajia koskeviin tarkkoihin ja ajantasaisiin tietoihin, ja määräämällä seuraamuksia tosiasiallisia omistajia ja edunsaajia koskevien velvoitteiden rikkomisesta; 5) osoittamalla, että se on lisännyt rahanpesun selvittelykeskukselta saatujen tiedustelutietojen levittämistä ja käyttöä lainvalvontaviranomaisten keskuudessa; 6) osoittamalla, että se on lisännyt jatkuvasti rahanpesun tutkinta- ja syytetoimia rahanpesuriskien perusteella; 7) havaitsemalla ennakoivasti valuuttailmoitusvelvoitteiden rikkomisia ja määräämällä asianmukaisia seuraamuksia sekä ylläpitämällä kattavia tietoja jäädytetyistä, takavarikoiduista, menetetyksi tuomituista ja luovutetuista varoista; 8) osoittamalla, että erityyppisiä terrorismin rahoitusta koskevia tutkinta- ja syytetoimia on lisätty jatkuvasti riskien perusteella, ja tehostamalla virastojen välistä yhteistyötä terrorismin rahoitukseen liittyvissä tutkimuksissa; ja 9) tiedottamalla riskiperusteisesti ja kohdennetusti voittoa tavoittelemattomille järjestöille, joita saatetaan väärinkäyttää terrorismin rahoitukseen, ja toteuttamalla riskiperusteista seurantaa sellaisten voittoa tavoittelemattomien järjestöjen osalta, joita saatetaan väärinkäyttää terrorismin rahoitukseen, häiritsemättä tai haittaamatta voittoa tavoittelematonta laillista toimintaa.

(7) Etelä-Afrikka antoi helmikuussa 2023 korkean tason poliittisen sitoumuksen tehdä yhteistyötä FATF:n ja oman maansa FSRB:n eli Itä- ja Etelä-Afrikan rahanpesunvastaisen ryhmän (ESAAMLG) kanssa rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmänsä vaikuttavuuden lisäämiseksi. Sen jälkeen, kun Etelä-Afrikka hyväksyi keskinäisen arviointikertomuksensa kesäkuussa 2021, se on edistynyt merkittävästi monissa kyseisessä kertomuksessa suositelluista toimista järjestelmänsä parantamiseksi, muun muassa kehittämällä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntaa koskevia kansallisia toimintapolitiikkoja, joilla puututaan suuriin riskeihin, ja muuttamalla hiljattain terrorismin rahoitusta ja kohdennettuja talouspakotteita koskevaa oikeudellista kehystä. Etelä-Afrikka pyrkii toteuttamaan FATF:n toimintasuunnitelman seuraavin keinoin: 1) osoittamalla, että ulkomaille suuntautuvat keskinäistä oikeusapua koskevat pyynnöt rahanpesun ja terrorismin rahoituksen tutkinnan ja erityyppisten varojen menetetyksi tuomitsemisen helpottamiseksi ovat lisääntyneet jatkuvasti maan riskiprofiilin mukaisesti; 2) parantamalla nimettyjen rahoitusalan ulkopuolisten yritysten ja ammatinharjoittajien riskiperusteista valvontaa ja osoittamalla, että kaikki rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjunnan valvojat määräävät säännösten noudattamatta jättämisestä oikeasuhteisia ja tehokkaita seuraamuksia; 3) varmistamalla, että toimivaltaisilla viranomaisilla on oikea-aikainen pääsy oikeushenkilöiden ja järjestelyjen tosiasiallisia omistajia ja edunsaajia koskeviin tarkkoihin ja ajantasaisiin tietoihin, ja määräämällä seuraamuksia tosiasiallisia omistajia ja edunsaajia koskevien velvoitteiden rikkomisesta; 4) osoittamalla, että lainvalvontaviranomaisten tiedustelutietoja koskevat pyynnöt rahanpesun selvittelykeskukselle rahanpesun ja terrorismin rahoituksen tutkintaa varten ovat lisääntyneet jatkuvasti; 5) osoittamalla, että vakavan ja monimutkaisen rahanpesun ja kaikenlaisen terrorismin rahoituksen tutkinta- ja syytetoimia lisätään jatkuvasti maan riskiprofiilin mukaisesti; 6) tehostamalla laajemman esirikosten joukon tuottaman hyödyn ja rikoksentekovälineiden tunnistamista, takavarikointia ja menetetyksi tuomitsemista maan riskiprofiilin mukaisesti; 7) päivittämällä terrorismin rahoituksen riskinarviointia kattavan kansallisen terrorisminvastaisen strategian täytäntöönpanon tueksi; ja 8) varmistamalla kohdennettujen talouspakotteiden tuloksekkaan täytäntöönpanon ja toteuttamalla tehokkaan mekanismin sellaisten henkilöiden ja yhteisöjen tunnistamiseksi, jotka täyttävät kansallisten tahojen nimeämiskriteerit.

(8) Tämän vuoksi komissio päätyi arvioinnissaan siihen, että Nigeria ja Etelä-Afrikkaa olisi katsottava sellaisiksi kolmansien maiden lainkäyttöalueiksi, joiden rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmässä olevat strategiset puutteet ovat merkittävä uhka unionin rahoitusjärjestelmälle. Nigeria ja Etelä-Afrikka olisi sen vuoksi lisättävä delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 liitteessä olevassa I kohdassa olevaan taulukkoon.

(9) Komissio on tarkastellut edistymistä Kambodžan ja Marokon strategisten puutteiden korjaamisessa. Nämä maat on lueteltu delegoidussa asetuksessa (EU) 2016/1675, mutta ne on poistettu FATF:n tehostetun seurannan piiriin kuuluvien lainkäyttöalueiden luettelosta helmikuussa 2023.

(10) FATF on tyytyväinen Kambodžan ja Marokon merkittävään edistymiseen rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmiensä parantamisessa, ja se on todennut, että nämä maat ovat luoneet oikeudelliset ja sääntelykehykset täyttääkseen toimintasuunnitelmissaan olevat sitoumukset, jotka koskevat FATF:n havaitsemia strategisia puutteita. Kambodža ja Marokko eivät näin ollen enää kuulu FATF:n seurantaprosessin piiriin rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntasääntöjen noudattamisen valvontaa koskevan maailmanlaajuisen prosessin puitteissa, ja ne jatkavat yhteistyötä maidensa FSRB:iden kanssa vahvistaakseen edelleen rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmiään.

(11) Koska Kambodža ja Marokko ovat tehostaneet rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmiään ja korjanneet teknisiä puutteita täyttääkseen toimintasuunnitelmissaan esitetyt sitoumukset, jotka koskevat FATF:n havaitsemia strategisia puutteita, komissio katsoo käytettävissä olevien tietojen arvioinnin perusteella, ettei Kambodžalla ja Marokolla enää ole strategisia puutteita rahanpesun ja terrorismin rahoituksen torjuntajärjestelmissään. Sen vuoksi Kambodža ja Marokko on aiheellista poistaa delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 liitteessä olevassa I kohdassa olevasta taulukosta.

(12) Sen vuoksi delegoitua asetusta (EU) 2016/1675 olisi muutettava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Korvataan delegoidun asetuksen (EU) 2016/1675 liitteessä olevassa I kohdassa oleva taulukko tämän asetuksen liitteessä olevalla taulukolla.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 17 päivänä toukokuuta 2023.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE

”Nro	Suuririskinen kolmas maa ([1])
1	Afganistan
2	Barbados
3	Burkina Faso
4	Caymansaaret
5	Kongon demokraattinen tasavalta
6	Gibraltar
7	Haiti
8	Jamaika
9	Jordania
10	Mali
11	Mosambik
12	Myanmar
13	Nigeria
14	Panama
15	Filippiinit
16	Senegal
17	Etelä-Afrikka
18	Etelä-Sudan
19	Syyria
20	Tansania
21	Trinidad ja Tobago
22	Uganda
23	Yhdistyneet arabiemiirikunnat
24	Vanuatu
25	Jemen

([1]) Rajoittamatta Espanjan kuningaskunnan oikeudellista kantaa Gibraltarin alueeseen liittyviin suvereniteetti- ja lainkäyttövaltakysymyksiin.”

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1220,

annettu 16 päivänä kesäkuuta 2023,

nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (”Lesachtaler Brot” (SMM))

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 ([1]) ja erityisesti sen 52 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Itävallan hakemus nimityksen ”Lesachtaler Brot” rekisteröimiseksi julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([2]) asetuksen (EU) N:o 1151/2012 50 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(2) Koska komissiolle ei ole toimitettu vastaväitteitä asetuksen (EU) N:o 1151/2012 51 artiklan mukaisesti, nimitys ”Lesachtaler Brot” olisi rekisteröitävä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Rekisteröidään nimitys ”Lesachtaler Brot” (SMM).

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettu nimitys liittyy komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 668/2014 ([3]) liitteessä XI mainitun luokan 2.3 ”Leipomo-, konditoria-, makeis- ja keksituotteet” tuotteeseen.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 16 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komission jäsen

([1]) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) EUVL C 78, 2.3.2023, s. 31.
([3]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 668/2014, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2014, maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 soveltamissäännöistä (EUVL L 179, 19.6.2014, s. 36).

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1221,

annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023,

nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (”Pită de Pecica” (SMM))

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 ([1]) ja erityisesti sen 52 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Romanian hakemus nimityksen ”Pită de Pecica” rekisteröimiseksi julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([2]) asetuksen (EU) N:o 1151/2012 50 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(2) Koska komissiolle ei ole toimitettu perusteltuja vastaväitteitä asetuksen (EU) N:o 1151/2012 51 artiklan mukaisesti, nimitys ”Pită de Pecica” olisi rekisteröitävä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Rekisteröidään nimitys ”Pită de Pecica” (SMM).

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitettu nimitys liittyy komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 668/2014 ([3]) liitteessä XI mainitun luokan 2.3 ”Leipomo-, konditoria-, makeis- ja keksituotteet” tuotteeseen.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 19 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komission jäsen

([1]) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) EUVL C 80, 3.3.2023, s. 79.
([3]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 668/2014, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2014, maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 soveltamissäännöistä (EUVL L 179, 19.6.2014, s. 36).

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1222,

annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023,

erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Strachitunt” (SAN))

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 ([1]) ja erityisesti sen 52 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komissio on asetuksen (EU) N:o 1151/2012 53 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti tutkinut Italian esittämän pyynnön, joka koski komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 244/2014 ([2]) nojalla rekisteröidyn suojatun alkuperänimityksen ”Strachitunt” eritelmän muutoksen hyväksymistä.

(2) Koska kyseessä ei ole asetuksen (EU) N:o 1151/2012 53 artiklan 2 kohdan mukainen vähäinen muutos, komissio julkaisi muutospyynnön kyseisen asetuksen 50 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([3]).

(3) Komissiolle ei ole toimitettu asetuksen (EU) N:o 1151/2012 51 artiklan mukaisia vastaväitteitä, joten eritelmän muutos olisi hyväksyttävä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Hyväksytään nimitystä ”Strachitunt” (SAN) koskevan eritelmän muutos, joka on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 19 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komission jäsen

([1]) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 244/2014, annettu 7 päivänä maaliskuuta 2014, nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (Strachitunt (SAN)) (EUVL L 74, 14.3.2014, s. 31).
([3]) EUVL C 82, 6.3.2023, s. 8.

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1223,

annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023,

suojatun maantieteellisen merkinnän eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Carota dell’Altopiano del Fucino” (SMM))

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 ([1]) ja erityisesti sen 52 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/2117 5 artiklan 2 kohdan ([2]) mukaisesti ennen 7 päivää joulukuuta 2021 sovellettavia sääntöjä sovelletaan edelleen tuote-eritelmän muutosten hyväksymistä koskeviin hakemuksiin, jotka komissio on ottanut vastaan asetuksen (EU) N:o 1151/2012 mukaisesti ennen 8 päivää kesäkuuta 2022.

(2) Komissio vastaanotti 15. huhtikuuta 2022 Italialta hakemuksen, joka koski komission asetuksen (EY) N:o 148/2007 ([3]), sellaisena kuin se on muutettuna täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 162/2014 ([4]), nojalla rekisteröidyn suojatun maantieteellisen merkinnän ”Carota dell’Altopiano del Fucino” tuote-eritelmän muutoksen hyväksymistä.

(3) Komissio on tutkinut Italian hakemuksen asetuksen (EU) N:o 1151/2012 50 artiklan 1 kohdan mukaisesti yhdessä kyseisen asetuksen 53 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan kanssa, sellaisena kuin asetusta sovellettiin ennen 7. joulukuuta 2021.

(4) Koska kyseessä ei ole asetuksen (EU) N:o 1151/2012 53 artiklan 2 kohdan, sellaisena kuin asetusta sovellettiin ennen 7. joulukuuta 2021, mukainen vähäinen muutos, komissio julkaisi muutospyynnön kyseisen asetuksen 50 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([5]).

(5) Komissiolle ei ole toimitettu asetuksen (EU) N:o 1151/2012 51 artiklan mukaisia perusteltuja vastaväitteitä, joten eritelmän muutos olisi hyväksyttävä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Hyväksytään suojattua maantieteellistä merkintää ”Carota dell’Altopiano del Fucino” koskevan tuote-eritelmän muutos, joka on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

([1]) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/2117, annettu 2 päivänä joulukuuta 2021, maataloustuotteiden yhteisestä markkinajärjestelystä annetun asetuksen (EU) N:o 1308/2013, maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä annetun asetuksen (EU) N:o 1151/2012, maustettujen viinituotteiden määritelmästä, kuvauksesta, esittelystä, merkinnöistä ja maantieteellisten merkintöjen suojasta annetun asetuksen (EU) N:o 251/2014 sekä unionin syrjäisimpien alueiden hyväksi toteutettavista maatalousalan erityistoimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 228/2013 muuttamisesta (EUVL L 435, 6.12.2021, s. 262).
([3]) Komission asetus (EY) N:o 148/2007, annettu 15 päivänä helmikuuta 2007, nimityksen kirjaamisesta suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin (EUVL L 46, 16.2.2007, s. 14).
([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 162/2014, annettu 19 päivänä helmikuuta 2014, erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän suuren muutoksen hyväksymisestä (Carota dell’Altopiano del Fucino (SMM)) (EUVL L 52, 21.2.2014, s. 11).
([5]) EUVL C 80, 3.3.2023, s. 71.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 19 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komission jäsen

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/1224,

annettu 19 päivänä kesäkuuta 2023,

erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän muun kuin vähäisen muutoksen hyväksymisestä (”Riviera Ligure” (SAN))

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1151/2012 ([1]) ja erityisesti sen 52 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komissio on asetuksen (EU) N:o 1151/2012 53 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti tutkinut Italian esittämän pyynnön, joka koskee komission asetuksen (EY) N:o 123/97 ([2]), sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 718/2011 ([3]), nojalla rekisteröidyn suojatun alkuperänimityksen ”Riviera Ligure” eritelmän muutoksen hyväksymistä.

(2) Koska kyseessä ei ole asetuksen (EU) N:o 1151/2012 53 artiklan 2 kohdan mukainen vähäinen muutos, komissio julkaisi muutospyynnön kyseisen asetuksen 50 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([4]).

(3) Komissiolle ei ole toimitettu asetuksen (EU) N:o 1151/2012 51 artiklan mukaisia vastaväitteitä, minkä vuoksi eritelmän muutos olisi hyväksyttävä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Hyväksytään nimitystä ”Riviera Ligure” (SAN) koskevan eritelmän muutos, joka on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

([1]) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 1.
([2]) Komission asetus (EY) N:o 123/97, annettu 23 päivänä tammikuuta 1997, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2081/92 17 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesta maantieteellisten merkintöjen ja alkuperänimitysten rekisteröinnistä annetun asetuksen (EY) N:o 1107/96 liitteen täydentämisestä (EYVL L 22, 24.1.1997, s. 19).
([3]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 718/2011, annettu 20 päivänä heinäkuuta 2011, erään suojattujen alkuperänimitysten ja suojattujen maantieteellisten merkintöjen rekisteriin kirjatun nimityksen eritelmän suuren muutoksen hyväksymisestä [Riviera Ligure (SAN)] (EUVL L 193, 23.7.2011, s. 15).
([4]) EUVL C 78, 2.3.2023, s. 14.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 19 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta,
puheenjohtajan nimissä
Janusz WOJCIECHOWSKI
Komission jäsen

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2023/…,

annettu 22 päivänä kesäkuuta 2023,

tietyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 säännöksistä poikkeavista väliaikaisista poikkeustoimenpiteistä viinialan markkinahäiriöiden korjaamiseksi tietyissä jäsenvaltioissa sekä komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2016/1149 poikkeavista väliaikaisista poikkeustoimenpiteistä

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maataloustuotteiden yhteisestä markkinajärjestelystä ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 922/72, (ETY) N:o 234/79, (EY) N:o 1037/2001 ja (EY) N:o 1234/2007 kumoamisesta 17 päivänä joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 ([1]) ja erityisesti sen 219 artiklan yhdessä sen 228 artiklan kanssa,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Nykyiselle taloudelliselle tilanteelle ovat ominaisia yleisesti korkeat elinkustannukset, jotka vaikuttavat viinin kulutukseen ja myyntiin, sekä maataloustuotannon ja viininvalmistuksen tuotantopanoskustannusten nousu, jolla on vaikutuksensa viinin hintaan. Nämä olosuhteet voivat aiheuttaa merkittäviä häiriöitä unionin viinimarkkinoilla. Niillä on vaikutuksensa useisiin keskeisiin viinintuottajajäsenvaltioihin, kun viinivarastot kasvavat mittasuhteisiin, jotka voivat muuttua kestämättömiksi uudella sato- ja tuotantokaudella, ja niistä aiheutuu viinintuottajille taloudellisia vaikeuksia ja kassavirtaongelmia.

(2) Maailmanlaajuinen inflaatio ja siihen liittyvä kuluttajien ostovoiman heikentyminen voimistivat viime vuosina havaittua viinin kulutuksen yleistä laskusuuntausta entisestään. Covid-19-pandemiaa edeltäneeseen markkinatilanteeseen verrattuna kulutuksen arvioidaan vähenevän kuluvan markkinointivuoden aikana 7 prosenttia Italiassa, 10 prosenttia Espanjassa, 15 prosenttia Ranskassa, 22 prosenttia Saksassa ja 34 prosenttia Portugalissa. Tämä suuntaus vaikuttaa erityisesti puna- ja roseeviinin markkinasegmentteihin.

(3) Käytettävissä olevat luvut osoittavat viinin myynnin vähentyneen kuluvan markkinointivuoden aikana, mikä vastaa havaittua kotimaisen kysynnän laskua. Esimerkiksi Espanjassa ja Ranskassa myynti laski 5,3 prosenttia, joillakin alueilla jopa 25–35 prosenttia edellisen markkinointivuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Samalla unionin viinin vienti tammikuun ja huhtikuun 2023 välisellä ajalla oli 8,5 prosenttia pienempi kuin samalla aikavälillä vuonna 2022.

(4) Maataloustuotannon keskeisten tuotantopanoskustannusten yleinen nousu, esimerkiksi viinintuotannossa tarvittavien lannoitteiden, energian ja pullojen kallistuminen, joka johtuu osittain myös Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta, on johtanut joissakin jäsenvaltioissa tuotantokustannusten poikkeukselliseen, arviolta 30–40 prosentin nousuun. Nämä olosuhteet aiheuttavat lisäpaineita unionin viinintuottajille ja heikentävät niiden markkinointi- ja investointikapasiteettia. Vaikka kustannukset ovat nousseet viinin koko tuotantoketjussa, saatavilla olevien tietojen mukaan tiettyjen viinien hinnat laskivat äkillisesti kriisistä eniten kärsivillä alueilla covid-19-pandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen verrattuna. Esimerkiksi joillakin Ranskan alueilla hinnat laskivat 10–26 prosenttia.

(5) Yhdessä nämä tekijät viittaavat viinin kysynnän ja myynnin yleiseen vähenemiseen unionissa tilanteessa, jossa tuotanto unionissa kasvoi 4 prosenttia edelliseen markkinointivuoteen verrattuna ja kasvatti jo ennestään suuria varastoja (+2 prosenttia verrattuna viiden edellisen vuoden keskiarvoon). Jos tuotannon kasvun jarruttamiseksi ei ryhdytä nopeasti toimiin, tilanne uhkaa aiheuttaa markkinoilla häiriöitä merkittävän ja yleisen epätasapainon muodossa viimeistään sitten, kun uusi sato tulee markkinoille, jolloin viinintuottajilla ei ole varastointikapasiteettia uudelle tuotannolle ja ne joutuvat myymään tuotteensa vielä alhaisemmilla hinnoilla.

([1]) EUVL L 347, 20.12.2013, s. 671.

(6) Tässä vaiheessa nykyiset markkinaolosuhteet aiheuttavat viinialalla monenlaisia markkinahäiriöitä eri tuotantoalueilla, koska unionin viinimarkkinat ovat voimakkaasti segmentoituneet. Häiriöt ovat merkittäviä tietyillä alueilla useissa jäsenvaltioissa ja vaikuttavat erityisesti puna- ja roseeviinien markkinasegmentteihin. Markkinoiden hajanaisuudesta kertoo esimerkiksi se, että Espanjan Extremadurassa varastot olivat 27 prosenttia viiden vuoden keskiarvoa suuremmat, Portugalissa Lissabonin alueella 24 prosenttia ja Alentejon alueella 14 prosenttia edeltävää vuotta suuremmat ja Languedoc-Roussillonissa Ranskassa roseeviinin varastot olivat kuluvan markkinointivuoden alussa 26 prosenttia suuremmat kuin edellisen markkinointivuoden alussa.

(7) Olosuhteet ovat olleet unionin viinimarkkinoilla huonot jo erityisesti vuosien 2019, 2020 ja 2021 aikana aiempien kaupan rajoitusten, covid-19-pandemian aikana tapahtuneen kulutuksen vähenemisen ja useiden äärimmäisten sääilmiöiden vuoksi. Vallitsevat vaikeat olosuhteet ovat uusi isku jo valmiiksi hauraalle alalle, ja ne johtavat kaikilla alan toimijoilla huomattaviin tulonmenetyksiin. Viininviljelijät kohtaavat taloudellisia vaikeuksia ja kassavirta-ongelmia jäsenvaltioiden eniten kärsivillä alueilla. Tämän vuoksi myös tältä osin tarvitaan välittömiä toimia, jotta tällaiseen hajanaiseen markkinatilanteeseen voidaan puuttua tehokkaasti antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus kohdentaa uudelleen osa viinialan kansallisille tukiohjelmille osoitetuista varoista ja tarjota räätälöidympää tukea alan eri toimijoille.

(8) Kun markkinoilta poistetaan sellaiset viinimäärät, joille ei löydetä asianmukaista markkina-aluetta, voidaan helpottaa markkinoiden epätasapainoa ja estää vallitsevien häiriöiden paheneminen tai pitkäaikaisen häiriön syntyminen unionin koko viinialalle. Perustelluissa tapauksissa viinin tislaus olisi otettava viinialan tukiohjelmiin väliaikaiseksi tukikelpoiseksi toimenpiteeksi, jotta voidaan auttaa parantamaan markkinoiden tasapainoa ja viinintuottajien taloudellista tilannetta niillä tuotantoalueilla, joihin vaikutukset kohdistuvat eniten. Kilpailun vääristymisen välttämiseksi tislaamalla saatavan alkoholin käyttö elintarvike- ja juomateollisuudessa olisi kiellettävä, ja se olisi rajoitettava teollisiin tarkoituksiin, mukaan lukien desinfiointi ja lääkkeet, sekä energiakäyttöön. Jotta tämän poikkeuksellisen toimenpiteen toteuttamisesta seuraavat väärinkäytökset tai liialliset korvaukset voitaisiin välttää, jäsenvaltioita on aiheellista pyytää kohdentamaan toimenpide alueille, joilla markkinat ovat epätasapainossa, käyttämään objektiivisia perusteita ja rajoittamaan tarjottava korvaus viimeaikaisiin markkinahintoihin.

(9) Asetuksen (EU) N:o 1308/2013 47 artiklassa tarkoitettua rypäleiden korjaamista raakana käytetään markkinatoimenpiteenä, kun rypäletuotannon odotetaan olevan liian suuri. Jotta toimijat voisivat reagoida vallitseviin markkinaolosuhteisiin ja pienentää sen riskiä, että tilanne toistuu seuraavana markkinointivuonna, tietty joustovara on tarpeen tämän toimenpiteen täytäntöönpanon yhteydessä varainhoitovuonna 2023. Poikkeuksellisena toimenpiteenä on erityisesti tarpeen säätää poikkeuksista asetuksen (EU) N:o 1308/2013 47 artiklan 1 ja 3 kohdasta, jotta voidaan sallia raakojen rypäleterttujen hävittäminen tai poistaminen kokonaan osalta tilaa edellyttäen, että tämä toteutetaan kokonaisilla lohkoilla, ja säätää unionin rahoituksen enimmäisosuuden väliaikaisesta korottamisesta tätä toimenpidettä varten.

(10) Erityisen tislaustoimenpiteen lisääminen tukikelpoisiin toimenpiteisiin ja raakana korjaamiseen sovellettava joustovara muodostavat taloudellisen tuen muodon, joka ei kuitenkaan edellytä unionin lisärahoitusta. Tämä johtuu siitä, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/2115 ([2]) liitteessä VII vahvistettuja viinialan kansallisten tukiohjelmien varainhoitovuoden 2023 määrärahojen rajoja sovelletaan edelleen. Jäsenvaltiot voivat siis kohdentaa kyseisiin toimenpiteisiin suurempia määriä ainoastaan mainitussa liitteessä vahvistetun vuosittaisen talousarvion rajoissa. Näin ollen kahdelle edellä mainitulle kriisitoimenpiteelle kohdennetun rahoitusosuuden avulla on tarkoitus tukea tietyssä epävakaassa markkinatilanteessa olevaa alaa ilman, että käyttöön olisi varsinaisesti saatettava enemmän varoja.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/2115, annettu 2 päivänä joulukuuta 2021, jäsenvaltioiden yhteisen maatalouspolitiikan nojalla laadittavien, Euroopan maatalouden tukirahastosta (maataloustukirahasto) ja Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastosta (maaseuturahasto) rahoitettavien strategiasuunnitelmien (YMP:n strategiasuunnitelmat) tukea koskevista säännöistä sekä asetusten (EU) N:o 1305/2013 ja (EU) N:o 1307/2013 kumoamisesta (EUVL L 435, 6.12.2021, s. 1).

(11) Näihin kriisitoimenpiteisiin myönnettävien unionin varojen tehokkuuden lisäämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava täydentää unionin taloudellista tukea kansallisilla maksuilla, jotka kattavat enintään 50 prosenttia tässä asetuksessa säädetyille kahdelle kriisitoimenpiteelle myönnetystä tuesta.

(12) Markkinoiden kielteinen kehitys, kustannusten nousu ja niistä johtuvat viinialan toimijoiden kassavirtaongelmat vaikeuttavat viinialan kansallisten tukiohjelmien toimenpiteiden toteuttamista aikana, jona alan markkinasuuntautuneisuuden parantaminen on yleensä tarpeen. Ohjelmien täytäntöönpanon tehokkuuden varmistamiseksi viinialan vallitsevassa markkinoiden ja talouden tilanteessa on olennaista lisätä väliaikaisesti unionin enimmäisrahoitusosuutta toimenpiteisiin, jotka koskevat menekinedistämistä, viinitilojen rakenneuudistusta ja uusiin lajikkeisiin siirtymistä, rypäleiden korjaamista raakana ja investointeja.

(13) Tuensaajille on myös tärkeää tarjota asianmukainen joustovara niiden toteuttaessa kansallisten tukiohjelmien operaatioita, jotta ne voivat reagoida markkinoiden vallitseviin epävarmuustekijöihin ja mukauttaa operaatioita tarvittaessa. Tällainen joustovara on ylimääräinen markkinatukitoimenpide, jolla estetään nykyisten taloudellisten häiriöiden muuttuminen unionin viinimarkkinoiden vakavammaksi tai pitkäaikaisemmaksi häiriöksi ja varmistetaan, että muut tässä asetuksessa säädetyt poikkeukselliset toimenpiteet, joista jäsenvaltio on päättänyt, voidaan panna tehokkaasti täytäntöön myös tuensaajien tasolla. Sen vuoksi komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2016/1149 ([3]) on tarpeen poiketa poikkeuksellisena lisätoimenpiteenä ja sallia jäsenvaltioiden antaa tuensaajille joustovaraa, jotta ne voivat mukauttaa suunnitellut operaatiot yksinkertaistetussa menettelyssä ja panna ne perustelluissa tapauksissa vain osittain täytäntöön.

(14) Edellyttäen että syyt korotetun unionin rahoitusosuuden soveltamiselle tiettyihin toimenpiteisiin ja joustovaran sallimiselle ohjelmien hallinnoinnissa liittyvät viinialan vallitsevaan taloudelliseen tilanteeseen, ja koska toimenpiteet ovat väliaikaisia, niiden soveltamisala on asianmukaista rajoittaa operaatioihin, joiden täytäntöönpano alkoi varainhoitovuonna 2023. Sitä vastoin näitä toimenpiteitä ei tulisi soveltaa esimerkiksi sellaisiin operaatioihin, jotka on toteutettu aiempina varainhoitovuosina ja ainoastaan maksettu varainhoitovuonna 2023.

(15) Kun otetaan huomioon meneillään oleva markkinahäiriö ja lyhyt aika, joka jäsenvaltioilla on käytettävissään tähän asetukseen sisältyvien toimenpiteiden täytäntöönpanoon kuluvan varainhoitovuoden aikana, erittäin kiireellisissä tapauksissa on ryhdyttävä välittömiin toimiin markkinoiden heikkenemisen estämiseksi. Alueilla, joihin vaikutukset kohdistuvat eniten, ylitarjonta on poistettava markkinoilta mahdollisimman pian ja joka tapauksessa ennen uuden satokauden alkua, vuoden 2023 elokuun loppuun tai syyskuun alkuun mennessä, sillä muutoin markkinatilanne heikkene entisestään ja nykyinen epätasapaino siirtyy uudelle markkinointivuodelle, mikä voisi pitkittää kriisiä koko unionin viinimarkkinoilla. Toisaalta kaikki tähän asetukseen sisältyvät toimenpiteet on pantava täytäntöön ennen nykyisten viinialan kansallisten tukiohjelmien päättymistä. Tukiohjelmia sovelletaan ainoastaan 15 päivään lokakuuta 2023, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/2117 ([4]) 5 artiklan 7 kohdassa säädetään. Kyseisen säännöksen mukaan asetuksen (EU) N:o 1308/2013 39–54 artiklaa sovelletaan vielä 31 päivän joulukuuta 2022 jälkeen ennen 16 päivää lokakuuta 2023 toteutetuista operaatioista aiheutuneisiin menoihin ja suoritettuihin maksuihin. Sen vuoksi toimien lykkääminen saattaisi vaikeuttaa asianomaisten jäsenvaltioiden toimenpiteiden täytäntöönpanoa tai jopa estää sen varainhoitovuonna 2023, joka on viinialan nykyisten kansallisten tukiohjelmien viimeinen täytäntöönpanovuosi.

(16) Edellä mainitut erittäin kiireelliset tapaukset huomioon ottaen tämä asetus olisi annettava asetuksen (EU) N:o 1308/2013 228 artiklassa säädettyä kiireellistä menettelyä noudattaen.

([3]) Komission delegoitu asetus (EU) 2016/1149, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 täydentämisestä viinialan kansallisten tukiohjelmien osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 555/2008 muuttamisesta (EUVL L 190, 15.7.2016, s. 1).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/2117, annettu 2 päivänä joulukuuta 2021, maataloustuotteiden yhteisestä markkinajärjestelystä annetun asetuksen (EU) N:o 1308/2013, maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden laatujärjestelmistä annetun asetuksen (EU) N:o 1151/2012, maustettujen viinituotteiden määritelmästä, kuvauksesta, esittelystä, merkinnöistä ja maantieteellisten merkintöjen suojasta annetun asetuksen (EU) N:o 251/2014 sekä unionin syrjäisimpien alueiden hyväksi toteutettavista maatalousalan erityistoimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 228/2013 muuttamisesta (EUVL L 435, 6.12.2021, s. 262).

(17) Koska toimet on tarpeen toteuttaa välittömästi, tämän asetuksen olisi tultava voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä,*

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Väliaikaiset poikkeukset asetuksen (EU) N:o 1308/2013 43 artiklasta ja 44 artiklan 3 kohdasta

1. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 43 artiklassa säädetään, tämän asetuksen 2 artiklassa säädetty toimenpide voidaan rahoittaa viinialan tukiohjelmista.

2. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 44 artiklan 3 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat rahoittaa kansallisilla tuilla enintään 50 prosenttia tämän asetuksen 2 artiklan ja asetuksen (EU) N:o 1308/2013 47 artiklan nojalla myönnetystä tuesta.

2 artikla

Viinin väliaikaiset erityiset tislaustoimenpiteet

1. Tukea voidaan myöntää viinin tislaukseen tässä artiklassa säädetyin edellytyksin. Tällaisen tuen on oltava toisen alakohdan mukaisesti oikeasuhteista, jäsenvaltion asianmukaisesti perustelemaa ja niille viineille ja tuotantoalueille kohdennettua, joihin tilanne vaikuttaa eniten. Se voidaan panna täytäntöön kansallisella tai alueellisella tasolla joko erikseen puna- tai roseeviineille tai yhdessä molemmille väreille, ja näillä viineillä voi olla suojattu alkuperänimitys tai suojattu maantieteellinen merkintä tai ei kumpaakaan.

Jäsenvaltioiden, jotka päättävät panna tämän toimenpiteen täytäntöön, on osoitettava tukikelpoisen viinin kunkin tyypin ja värin osalta tapauksen mukaan joko alueellisella tai kansallisella tasolla, että markkinoilla vallitsee yksi tai useampi seuraavista olosuhteista:

a) viimeisimpien tuotantotasolla käytettävissä olevien viinivarastojen huomattava kasvu verrattuna varastojen keskimääräiseen kokoon samana ajankohtana viiden edellisen markkinointivuoden aikana tai verrattuna varastojen keskimääräiseen kokoon samana ajankohtana viiden edellisen markkinointivuoden aikana lukuun ottamatta suurinta ja pienintä arvoa;

b) kuluvan markkinointivuoden keskimääräisen markkinahinnan merkittävä lasku verrattuna kolmen edellisen markkinointivuoden keskimääräiseen hintaan tai verrattuna viiden edellisen markkinointivuoden keskimääräiseen hintaan lukuun ottamatta vuotuisten keskiarvojen suurinta ja pienintä arvoa;

c) markkinoiden kumulatiivisen myynnin merkittävä supistuminen tuotantotasolla kuluvana markkinointivuonna verrattuna kolmen edellisen markkinointivuoden keskiarvoon samalla aikavälillä tai viiden edellisen markkinointivuoden keskiarvoon, lukuun ottamatta saman aikavälin kumulatiivisen myynnin suurinta ja pienintä arvoa ja edellyttäen, että tällainen supistuminen ei johdu tuotannon vähenemisestä.

2. Edellä olevassa 1 kohdassa tarkoitetusta tuetusta tislauksesta saatava alkoholi on kilpailun vääristymisen välttämiseksi käytettävä kokonaisuudessaan teollisiin tarkoituksiin, mukaan lukien desinfiointi ja lääkkeet, tai energiakäyttöön.

3. Edellä olevassa 1 kohdassa tarkoitetun tuen saajia ovat asetuksen (EU) N:o 1308/2013 liitteessä VII olevassa II osassa tarkoitettuja tuotteita tuottavat tai kaupan pitävät viinialan yritykset, viinintuottajien järjestöt, kahden tai useamman tuottajan yhteenliittymät, toimialakohtaiset organisaatiot ja rypäletuotteiden tislaajat.

4. Tukikelpoisia ovat ainoastaan viinin toimittamisesta tislaajille ja toimitetun viinin tislauksesta aiheutuvat kustannukset. Tämän toimenpiteen mukaisesti tislattavan viinin on oltava peräisin unionista, ja sen on oltava unionissa kaupan pitämistä koskevien vaatimusten mukaista sekä myös tuote-eritelmän mukaista, jos kyseessä on suojatulla alkuperänimityksellä tai suojatulla maantieteellisellä merkinnällä varustettu viini.

5. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa kansallisissa tukiohjelmissaan tuensaajia koskevat ensisijaisuusperusteet. Tällaisten ensisijaisuusperusteiden on perustuttava tukiohjelmassa esitettyihin strategioihin ja tavoitteisiin, ja niiden on oltava objektiivisia ja syrjimättömiä.

6. Jäsenvaltioiden on vahvistettava 1 kohdassa tarkoitetun tuen hakumenettelyä koskevat säännöt, joihin sisältyvät säännöt seuraavista:

a) luonnolliset tai oikeushenkilöt, jotka saavat toimittaa hakemuksia;

b) hakemusten toimittaminen ja valinta, mihin on sisällyttävä ainakin hakemusten toimittamista, kunkin ehdotetun toimen soveltuvuuden tutkimista ja valintamenettelyn tulosten ilmoittamista toimijoille koskevat määräajat;

c) tukikelpoisia toimia koskevien säännösten ja 4 kohdassa tarkoitettujen kustannusten sekä ensisijaisuusperusteiden, jos niitä sovelletaan, noudattamisen todentaminen;

d) hakemusten valinta, johon sisältyy ainakin kunkin ensisijaisuusperusteen painotus, jos ensisijaisuusperusteita sovelletaan;

e) ennakkomaksuja ja vakuuksien asettamista koskevat järjestelyt.

7. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tuensaajille myönnettävän tuen määrä objektiivisin ja syrjimättömin perustein. Tuen määrä vahvistetaan alueellisella tai kansallisella tasolla kullekin 1 kohdassa tarkoitetulle tukikelpoisen viinin tyypille ja värille. Tuen määrä voi olla enintään 80 prosenttia alhaisimmasta kuukausittaisesta keskihinnasta, joka on kirjattu tuotantotasolla tietyllä alueella tai jäsenvaltion alueella markkinointivuonna 2022/2023 tukikelpoisen viinin kunkin tyypin ja värin osalta, johon toimenpidettä sovelletaan. Jos kirjattuja markkinahintoja ei ole saatavilla, asianomaisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi arvioida ne parhaiden saatavilla olevien tietojen perusteella.

8. Komission delegoidun asetuksen (EU) 2016/1149 ([5]) 1 ja 2 artiklaa, 43 artiklaa, 48–54 artiklaa ja 56 artiklaa sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/1150 ([6]) 1, 2 ja 3 artiklaa, 19–23 artiklaa, 25–31 artiklaa, 32 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa ja 33–40 artiklaa sovelletaan viinin erityisen tislauksen tukeen soveltuvin osin.

9. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä elokuuta 2023 tukikelpoisten viinien tyypit ja väri sekä alueet, joilla toimenpidettä on tarkoitus soveltaa, edellä olevan 1 kohdan mukaiset perustelut, edellä olevan 7 kohdan mukaisesti sovellettavat korvausten määrät ja niiden perustelut sekä odotettavissa olevat tislattavat määrät.

3 artikla

Väliaikainen poikkeus asetuksen (EU) N:o 1308/2013 rypäleiden raakana korjaamista koskevasta 47 artiklan 1 kohdasta

Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 47 artiklan 1 kohdassa säädetään, vuonna 2023 ’rypäleiden raakana korjaamisella’ tarkoitetaan raakojen rypäleterttujen hävittämistä tai poistamista kokonaan koko tilan alueelta tai osalta tilaa edellyttäen, että rypäleet korjataan raakana viljelylohkojen koko alalta.

([5]) Komission delegoitu asetus (EU) 2016/1149, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 täydentämisestä viinialan kansallisten tukiohjelmien osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 555/2008 muuttamisesta (EUVL L 190, 15.7.2016, s. 1).

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1150, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 soveltamista koskevien sääntöjen vahvistamisesta viinialan kansallisten tukiohjelmien osalta (EUVL L 190, 15.7.2016, s. 23).

4 artikla

Väliaikaiset poikkeukset asetuksen (EU) N:o 1308/2013 rahoitusosuuksia koskevista 45 artiklan 3 kohdasta, 46 artiklan 6 kohdasta, 47 artiklan 3 kohdasta ja 50 artiklan 4 kohdasta

1. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 45 artiklan 3 kohdassa säädetään, varainhoitovuonna 2023 unionin rahoitusosuus tiedotus- ja menekinedistämistoimista saa olla enintään 60 prosenttia tukikelpoisista menoista.

2. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 46 artiklan 6 kohdassa säädetään, varainhoitovuonna 2023 unionin rahoitusosuus rakenneuudistuksen ja uusiin lajikkeisiin siirtymisen tosiasiallisista kustannuksista saa olla enintään 60 prosenttia. Vähemmän kehittyneillä alueilla unionin rahoitusosuus rakenneuudistuksen ja uusiin lajikkeisiin siirtymisen kustannuksista saa olla enintään 80 prosenttia.

3. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 47 artiklan 3 kohdan toisessa virkkeessä säädetään, varainhoitovuonna 2023 rypäleiden raakana korjaamiseen myönnettävä tuki saa olla enintään 60 prosenttia rypäleterttujen hävittämisestä tai poistamisesta aiheutuvien suorien kustannusten ja tulonmenetysten summasta.

4. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 1308/2013 50 artiklan 4 kohdassa säädetään, varainhoitovuonna 2023 unionin rahoitusosuuteen tukikelpoisista investointikustannuksista sovelletaan seuraavia tuen enimmäismääriä:

a) 60 prosenttia vähemmän kehittyneillä alueilla;

b) 50 prosenttia muilla kuin vähemmän kehittyneillä alueilla;

c) 80 prosenttia Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla;

d) 75 prosenttia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 229/2013 ([7]) 1 artiklan 2 kohdassa määritellyillä Egeanmeren pienillä saarilla.

5 artikla

Väliaikaiset poikkeukset delegoidusta asetuksesta (EU) 2016/1149

1. Poiketen siitä, mitä delegoidun asetuksen (EU) 2016/1149 22 artiklassa säädetään, raakana korjaamista voidaan varainhoitovuonna 2023 soveltaa samalla lohkolla kahtena tai useampana peräkkäisenä vuonna.

2. Poiketen siitä, mitä delegoidun asetuksen (EU) 2016/1149 53 artiklan 1 kohdassa säädetään, varainhoitovuoden 2023 aikana

a) jäsenvaltiot voivat sallia tuensaajien tekevän alun perin hyväksyttyyn operaatioon muutoksia, jotka toteutetaan 15 päivään lokakuuta 2023 mennessä ilman toimivaltaisten viranomaisten ennakkohyväksyntää edellyttäen, että muutokset eivät vaikuta minkään operaation osan tukikelpoisuuteen ja kokonaisoperaation tavoitteisiin ja että operaatiolle myönnetyn tuen kokonaismäärä ei ylity. Tuensaajien on ilmoitettava tällaisista muutoksista toimivaltaiselle viranomaiselle jäsenvaltioiden asettamissa määräajoissa;

b) jäsenvaltiot voivat asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa sallia, että tuensaajat toimittavat muutoksia, jotka toteutetaan 15 päivään lokakuuta 2023 mennessä ja jotka muuttavat asetuksen (EU) N:o 1308/2013 45, 46, 50 ja 51 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden nojalla jo hyväksytyn kokonaisoperaation tavoitetta, edellyttäen, että kaikki käynnissä olevat yksittäiset toimet, jotka ovat osa kokonaisoperaatiota, on saatettu päätökseen. Tuensaajien on ilmoitettava tällaisista muutoksista toimivaltaiselle viranomaiselle jäsenvaltioiden asettamassa määräajassa, ja niille tarvitaan toimivaltaisen viranomaisen ennakkohyväksyntä.

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 229/2013, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2013, Egeanmeren pienten saarten hyväksi toteutettavista maatalousalan erityistoimenpiteistä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1405/2006 kumoamisesta (EUVL L 78, 20.3.2013, s. 41).

3. Poiketen siitä, mitä delegoidun asetuksen (EU) 2016/1149 54 artiklan 1 kohdassa säädetään, jos toimivaltaiselle viranomaiselle on ilmoitettu jo hyväksytyn operaation muutoksesta ja toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt muutoksen tämän artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti, kyseisessä operaatiossa jo toteutettuihin yksittäisiin toimiin maksetaan tukea, jos kyseiset toimet on toteutettu kokonaisuudessaan ja niille on tehty hallinnolliset ja tarvittaessa paikalla tehtävät tarkastukset komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2016/1150 ([8]) IV luvun 1 jakson mukaisesti.

4. Poiketen siitä, mitä delegoidun asetuksen (EU) 2016/1149 54 artiklan 4 kohdan kolmannessa, neljännessä, viidennessä ja kuudennessa alakohdassa säädetään, varainhoitovuonna 2023 jäsenvaltioiden on laskettava maksettavaksi tuleva tuki toteutuksen jälkeen paikalla tehdyssä tarkastuksessa määritellyn alan perusteella, kun maksupyyntö jätetään viimeistään 15 päivänä lokakuuta 2023, vaikka asetuksen (EU) N:o 1308/2013 46 artiklan mukaisesti tuettuja operaatioita ei ole toteutettu koko sillä pinta-alalla, jolle tukea on haettu.

6 artikla

Väliaikaisten poikkeuksellisten markkinatoimenpiteiden soveltaminen

Edellä olevia 1, 2 ja 3 artiklaa sovelletaan operaatioihin, jotka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on valinnut tämän asetuksen voimaantulon jälkeen ja jotka toteutetaan viimeistään 15 päivänä lokakuuta 2023.

Edellä olevia 4 ja 5 artiklaa sovelletaan operaatioihin, joiden toteuttaminen alkoi varainhoitovuonna 2023.

7 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 22 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

([8]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1150, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1308/2013 soveltamista koskevien sääntöjen vahvistamisesta viinialan kansallisten tukiohjelmien osalta (EUVL L 190, 15.7.2016, s. 23).

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2023/…,

annettu 22 päivänä kesäkuuta 2023,

täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteiden V, XIV ja XV muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Kanadaa, Chileä ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevista kohdista niiden kolmansien maiden luetteloissa, joista siipikarjan, siipikarjan sukusolujen ja alkioiden sekä siipikarjasta ja riistalinnuista saatavan tuoreen lihan lähetysten saapuminen unioniin on sallittua

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tarttuvista eläintaudeista sekä tiettyjen eläinterveyttä koskevien säädösten muuttamisesta ja kumoamisesta ("eläinterveyssäännöstö") 9 päivänä maaliskuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/429 ([1]) ja erityisesti sen 230 artiklan 1 kohdan sekä 232 artiklan 1 ja 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Asetuksessa (EU) 2016/429 säädetään, että unioniin tulevien eläinten, sukusolujen ja alkioiden ja eläinperäisten tuotteiden lähetysten on tultava kolmannesta maasta tai alueelta tai tällaisen kolmannen maan tai alueen vyöhykkeeltä tai lokerosta, joka on kyseisen asetuksen 230 artiklan 1 kohdan mukaisesti merkitty luetteloon.

(2) Komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2020/692 ([2]) täsmennetään eläinterveysvaatimukset, joiden mukaisia tiettyihin lajeihin ja luokkiin kuuluvien eläinten, sukusolujen ja alkioiden ja eläinperäisten tuotteiden kolmansista maista tai alueilta tai niiden vyöhykkeiltä tai vesiviljelyeläinten ollessa kyseessä niiden lokeroista tulevien lähetysten on oltava unioniin saapumista varten.

(3) Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2021/404 ([3]) vahvistetaan luettelot kolmansista maista tai alueista tai niiden vyöhykkeistä tai lokeroista, joista niihin lajeihin ja luokkiin kuuluvien eläinten ja niiden sukusolujen ja alkioiden ja eläinperäisten tuotteiden, jotka kuuluvat delegoidun asetuksen (EU) 2020/692 soveltamisalaan, saapuminen unioniin on sallittua.

(4) Tarkemmin sanoen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteissä V ja XIV vahvistetaan luettelot kolmansista maista tai alueista tai niiden vyöhykkeistä, joista siipikarjan, siipikarjan sukusolujen ja alkioiden sekä siipikarjasta ja riistalinnuista saatavan tuoreen lihan lähetysten saapuminen unioniin on sallittua.

(5) Chile on ilmoittanut komissiolle yhdestä korkeapatogeenisen lintuinfluenssan taudinpurkauksesta, joka havaittiin siipikarjassa metropolialueella ja vahvistettiin laboratorioanalyysilla (RT-PCR) 4 päivänä kesäkuuta 2023.

(6) Tämän tuoreen korkeapatogeenisen lintuinfluenssan taudinpurkausten jälkeen Chilen eläinlääkintäviranomaiset muodostivat tartunnan saaneen pitopaikan ympärille vähintään 10 kilometrin rajoitusvyöhykkeen ja toteuttivat hävittämistoimenpiteitä korkeapatogeenisen lintuinfluenssan esiintymisen rajoittamiseksi ja kyseisen taudin leviämisen estämiseksi.

(7) Chile on toimittanut komissiolle tietoja alueensa epidemiologisesta tilanteesta ja toimenpiteistä, joita on toteutettu korkeapatogeenisen lintuinfluenssan leviämisen estämiseksi.

([1]) EUVL L 84, 31.3.2016, s. 1.

([2]) Komission delegoitu asetus (EU) 2020/692, annettu 30 päivänä tammikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/429 täydentämisestä tiettyjen eläinten, sukusolujen ja alkioiden ja eläinperäisten tuotteiden lähetysten unioniin saapumista ja saapumisen jälkeisiä siirtoja ja käsittelyä koskevien sääntöjen osalta (EUVL L 174, 3.6.2020, s. 379).

([3]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/404, annettu 24 päivänä maaliskuuta 2021, sellaisten kolmansien maiden, alueiden tai niiden vyöhykkeiden luetteloiden vahvistamisesta, joista eläinten, sukusolujen ja alkioiden ja eläinperäisten tuotteiden saapuminen unioniin on sallittua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/429 mukaisesti (EUVL L 114, 31.3.2021, s. 1).

(8) Komissio on arvioinut nämä tiedot. Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon eläinterveystilanne Chilen eläinlääkintäviranomaisten muodostamalla alueella, johon sovelletaan rajoituksia, siipikarjan, siipikarjan sukusolujen ja alkioiden sekä siipikarjasta ja riistalinnuista saatavan tuoreen lihan lähetysten saapuminen unioniin kyseiseltä alueelta olisi keskeytettävä unionin eläinterveystilanteen suojelemiseksi.

(9) Kanada ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat toimittaneet päivitetyt tiedot tilanteista, joiden vuoksi tiettyjen tuotteiden saapuminen unioniin on keskeytetty.

(10) Kanada on toimittanut päivitetyt tiedot alueensa epidemiologisesta tilanteesta, joka liittyy kahteen korkeapatogeenisen lintuinfluenssan taudinpurkaukseen, jotka havaittiin Ontarion ja Quebecin provinsseissa sijaitsevissa siipikarjan pitopaikoissa ja vahvistettiin 5 päivänä huhtikuuta 2023 ja 18 päivänä huhtikuuta 2023.

(11) Yhdistynyt kuningaskunta on toimittanut päivitetyt tiedot alueensa epidemiologisesta tilanteesta, joka liittyy neljään korkeapatogeenisen lintuinfluenssan taudinpurkaukseen, jotka havaittiin Powysin kreivikunnassa Walesissa (3) ja South Yorkshiren kreivikunnassa Englannissa (1), Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevissa siipikarjan pitopaikoissa ja vahvistettiin 13 päivän huhtikuuta 2023 ja 29 päivän huhtikuuta 2023 välisenä aikana.

(12) Kanada ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat myös toimittaneet tiedot toimenpiteistä, jotka ne ovat toteuttaneet korkeapatogeenisen lintuinfluenssan leviämisen estämiseksi. Näiden taudinpurkausten johdosta Kanada ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat toteuttaneet hävittämistoimenpiteitä taudin leviämisen torjumiseksi ja rajoittamiseksi sekä saattaneet päätökseen tarvittavat puhdistus- ja desinfiointitoimenpiteet sen jälkeen, kun hävittämistoimenpiteet oli toteutettu niiden alueilla sijaitsevissa siipikarjan pitopaikoissa, joissa tartuntaa esiintyi.

(13) Komissio on arvioinut Kanadan ja Yhdistyneen kuningaskunnan toimittamat tiedot. Komissio katsoo, että Kanada ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat antaneet asianmukaiset takeet siitä, että keskeytyksiin johtanut eläinterveystilanne ei enää uhkaa eläin- tai kansanterveyttä unionissa ja että näin ollen siipikarjasta saatujen hyödykkeiden saapuminen unioniin niiltä kyseisten maiden vyöhykkeiltä, joilta unioniin saapuminen on keskeytetty, olisi sallittava uudelleen.

(14) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteitä V ja XIV olisi muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon korkeapatogeenisen lintuinfluenssan nykyinen epidemiologinen tilanne Kanadassa, Chilessä ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

(15) Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/215 ([4]) muutettiin täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteitä V ja XIV lisäämällä kyseissä liitteissä oleviin Kanadaa koskeviin kohtiin vyöhyke CA-2.1. Koska on havaittu virhe, vyöhykettä CA-2 koskeva rivi liitteessä V olevassa 2 osassa olisi oikaistava asianmukaisesti.

(16) Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteessä XV olevan 1 osan A jakson kohtia on muutettu usein. Selkeyden vuoksi kyseinen liitteessä XV oleva jakso olisi korvattava kokonaisuudessaan.

(17) Kun otetaan huomioon korkeapatogeenisen lintuinfluenssan epidemiologinen tilanne Kanadassa, Chilessä ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä vakava riski taudin kulkeutumisesta unionin alueelle, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteisiin V ja XIV tällä asetuksella tehtävien muutosten olisi tultava voimaan kiireellisesti.

(18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteessä V olevan 2 osan Kanadaa koskevan kohdan vyöhykettä CA-2 koskevan rivin oikaisua olisi sovellettava täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/215 soveltamispäivästä.

(19) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat pysyvän kasvi-, eläin-, elintarvike- ja rehukomitean lausunnon mukaiset,

---

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/215, annettu 17 päivänä helmikuuta 2022, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteiden V ja XIV muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Kanadaa ja Yhdysvaltoja koskevista kohdista niiden kolmansien maiden luetteloissa, joista siipikarjan, siipikarjan sukusolujen ja alkioiden sekä siipikarjasta ja riistalinnuista saatavan tuoreen lihan lähetysten saapuminen unioniin on sallittua (EUVL L 37, 18.2.2022, s. 28).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 muuttaminen

Muutetaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteet V, XIV ja XV tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 oikaiseminen

Korvataan liitteessä V olevan 2 osan Kanadaa koskevassa kohdassa vyöhykkeen CA-2 kuvausta koskeva rivi seuraavasti:

”Kanada	CA-2	Kanadan alue, joka vastaa seuraavia:”

3 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. 2 artiklaa kuitenkin sovelletaan 19 päivästä helmikuuta 2022.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 22 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE

Muutetaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/404 liitteet V ja XIV seuraavasti:

1) Muutetaan liite V seuraavasti:

a) Muutetaan 1 osan B jakso seuraavasti:

i) Korvataan Kanadaa koskevassa kohdassa vyöhykettä CA-2.181 koskeva rivi seuraavasti:

”**CA** Kanada	CA-2.181	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		5.4.2023	14.6.2023”

ii) Korvataan Kanadaa koskevassa kohdassa vyöhykettä CA-2.187 koskeva rivi seuraavasti:

”**CA** Kanada	CA-2.187	87BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.4.2023	14.6.2023”

iii) Lisätään Chileä koskevaan kohtaan vyöhykettä CL-2.11 koskeva rivi vyöhykettä CL-2.10 koskevan rivin jälkeen seuraavasti:

”**CL** Chile	Cl-2.11	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		4.6.2023”	

iv) Korvataan Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevassa kohdassa vyöhykettä GB-2.298 koskeva rivi seuraavasti:

”**GB** Yhdistynyt kuningas-kunta	GB-2.298	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		13.4.2023	7.6.2023”

v) Korvataan Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevassa kohdassa vyöhykkeitä GB-2.300, GB-2.301 ja GB-2.302 koskevat rivit seuraavasti:

”**GB** Yhdistynyt kuningas-kunta	GB-2.300	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301		N, P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302		N, P1		29.4.2023	7.6.2023”

b) Lisätään 2 osassa olevaan Chileä koskevaan kohtaan vyöhykkeen CL-2.11 kuvaus vyöhykkeen CL-2.10 kuvauksen jälkeen seuraavasti:

”Chile	CL-2.11	Metropolitana Region, Province of Melipilla, Commune of San Pedro Latitude -33.9728 Longitude -71.2964 PZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, Lo Chacón and Las Palmas SZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, El Membrillo, El Ajial, San Vicente, El Peumo and Longovilo”

2) Muutetaan liitteessä XIV olevan 1 osan B jakso seuraavasti:

i) Korvataan Kanadaa koskevassa kohdassa vyöhykettä CA-2.181 koskevat rivit seuraavasti:

”**CA** Kanada	CA-2.181	POU, RAT	N, P1		5.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		5.4.2023	14.6.2023”

ii) Korvataan Kanadaa koskevassa kohdassa vyöhykettä CA-2.187 koskevat rivit seuraavasti:

”**CA** Kanada	CA-2.187	POU, RAT	N, P1		18.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		18.4.2023	14.6.2023”

iii) Lisätään Chileä koskevaan kohtaan vyöhykettä CL-2.11 koskevat rivit vyöhykettä CL-2.10 koskevien rivien jälkeen seuraavasti:

”**CL** Chile	CL-2.11	POU, RAT	N, P1		4.6.2023	
		GBM	P1		4.6.2023”	

iv) Korvataan Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevassa kohdassa vyöhykettä GB-2.298 koskevat rivit seuraavasti:

”**GB** Yhdistynyt kuningas-kunta	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		13.4.2023	7.6.2023”

v) Korvataan Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevassa kohdassa vyöhykkeitä GB-2.300, GB-2.301 ja GB-2.302 koskevat rivit seuraavasti:

”**GB** Yhdistynyt kuningas-kunta	GB-2.300	POU, RAT	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301	POU, RAT	N, P1		27.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302	POU, RAT	N, P1		29.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		29.4.2023	7.6.2023”

3) Korvataan liitteessä XV olevan 1 osan A jakso seuraavasti:

”A jakso: Luettelo kolmansista maista, alueista tai niiden vyöhykkeistä, joista sellaisten jalostettujen lihavalmisteiden lähetysten saapuminen unioniin on sallittua, joille on tehty muu kuin erityinen riskinvähentämiskäsittely A (*) tai lihavalmisteita koskeva käsittely B, C tai D (delegoidun asetuksen (EU) 2020/692 liitteen XXVI mukaisesti), jota edellytetään kunkin lihan alkuperälajin osalta

Kolmannen maan tai alueen ISO-koodi ja nimi	**Vyöhyke** 2 osan mukaan	**Jalostetun lihan alkuperälajit**, vrt. 2 artiklassa tarkoitetut määritelmät											
		Nautaeläimet	Lammas- ja vuohieläimet	Sikaeläimet	Tarhattuna riistana pidettävät sorkka- ja kavioeläimet (lukuun ottamatta sikaeläimiä)	Tarhattuna riistana pidettävät sikaeläimet (lukuun ottamatta kotieläiminä pidettäviä sikaeläimiä)	Luonnonvaraiset sorkka- ja kavioeläimet (lukuun ottamatta sikaeläimiä)	Luonnonvaraiset sikaeläimet (lukuun ottamatta kotieläiminä pidettäviä sikaeläimiä)	Muu siipikarja kuin sileälastaiset linnut	Sileälastaiset linnut	Luonnonvaraiset riistalinnut	**Eläinterveystodistukset**	**Erityisedellytykset** 3 osan mukaan
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**
AR Argentiina	AR-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	**MPST**	
	AR-1	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	**MPST**	
	AR-2	A	A	C	A	A	C	C	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
AU Australia	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
BA Bosnia ja Hertsegovina	BA-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
BH Bahrain	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
BR Brasilia	BR-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
	BR-1	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
	BR-3	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	A	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
	BR-4	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
BW Botswana	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	D	Ei ole sallittua	**MPST**	
BY Valko-Venäjä	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
CA Kanada	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
	CA-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
	CA-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
CH Sveitsi	CH-0	Liitteessä I olevassa 7 kohdassa tarkoitetun sopimuksen mukaisesti											
CL Chile	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
	CL-1	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
	CL-2	A	A	A	A	A	B	B	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
CN Kiina	CN-0	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	**MPST**	
	CN-1	B	B	B	B	B	B	B	D	B	B	**MPST**	

CO Kolumbia	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	A	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
ET Etiopia	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
GB Yhdistynyt kuningas-kunta	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
	GB-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
	GB-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
GG Guernsey	GG-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua		
GL Grönlanti	GL-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	A	**MPNT** (**) **MPST**	
HK Hongkong	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Ei ole sallittua	**MPST**	
IL Israel	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	**MPST**	
IM Mansaari	IM-0	Ei ole sallittua	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
IN Intia	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
JE Jersey	JE-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua		

JP Japani	JP-0	A	Ei ole sallittua	B	A	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
KE Kenia	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
KR Etelä-Korea	KR-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
MA Marokko	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
MD Moldova	MD-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
ME Montenegro	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
MG Madagaskar	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	**MPST**	
MK Pohjois-Makedonian tasavalta	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
MU Mauritius	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
MX Meksiko	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
MY Malesia	MY-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua		

MY-1	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**		
NA Namibia	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	**MPNT** (**) **MPST**	
NC Uusi-Kaledonia	NC-0	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	A	Ei ole sallittua	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
NZ Uusi-Seelanti	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
PM Saint-Pierre ja Miquelon	PM-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
PY Paraguay	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
RS Serbia	RS-0	A	A	B tai C	A	D	D	D	D	D	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
RU Venäjä	RU-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	C	C	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
	RU-2	C tai D1	C tai D1	C tai D1	C tai D1	C tai D1	C	C	D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
SG Singapore	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Ei ole sallittua	**MPST**	

SZ Swazimaa (Eswatini)	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	
TH Thaimaa	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	**MPNT** (**) **MPST**	
TN Tunisia	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	**MPNT** (**) **MPST**	
TR Turkki	TR-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
UA Ukraina	UA-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua		
	UA-1	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
	UA-2	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	D	D	**MPST**	
US Yhdysvallat	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPNT** (**) **MPST**	
	US-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	**MPNT** (**) **MPST**	
	US-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	**MPNT** (**) **MPST**	
UY Uruguay	UY-0	C	C	B	C	B	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	D	A	D	**MPNT** (**) **MPST**	
XK Kosovo	XK-0	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	C tai D	Ei ole sallittua	Ei ole sallittua	**MPST**	1

ZA Etelä-Afrikka	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	**MPST**	
ZW Zimbabwe	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	D	D	D	**MPST**	

(*) 'A' tarkoittaa, ettei (delegoidun asetuksen (EU) 2020/692 liitteen XXVI mukaista) riskinvähentämiskäsittelyä B, C tai D edellytetä.
(**) Ainoastaan niiden tavaroiden osalta, joiden osalta on ilmoitettu käsittely 'A'."

PÄÄTÖKSET

NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2023/1227,

annettu 20 päivänä kesäkuuta 2023,

Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelua koskevalla yleissopimuksella perustetussa komissiossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen perustamisesta annetun OSPAR-päätöksen 2021/01 sekä Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen hallinnointia koskevan OSPAR-suosituksen 2021/01 muuttamiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan yhdessä 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus ([1]), jäljempänä 'yleissopimus', jonka sopimuspuoli unioni on, tuli voimaan 25 päivänä maaliskuuta 1998.

(2) Yleissopimuksen 10 artiklan 3 kohdan mukaan yleissopimuksen 10 artiklan 1 kohdalla perustettu komissio, jäljempänä 'OSPAR-komissio', voi hyväksyä päätöksiä ja suosituksia yleissopimuksen 13 artiklan mukaisesti.

(3) OSPAR-komissio hyväksyi 24. vuosikokouksensa ministeriosuudessa 1 päivänä lokakuuta 2021 OSPAR-päätöksen 2021/01 Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen perustamisesta, jäljempänä 'OSPAR-päätös 2021/01', ja OSPAR-suosituksen 2021/01 Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen hallinnoinnista, jäljempänä 'OSPAR-suositus 2021/01'. Samalla päätettiin myös, että Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen, jäljempänä 'NACES-merisuojelualue', suojelun soveltamisalaa olisi tarkistettava sen laajentamiseksi.

(4) NACES-merisuojelualueen suojelun soveltamisalaa on tarkistettu ja sen tuloksena OSPAR-komissio on antanut kaksi säännösehdotusta: päätös OSPAR-päätöksen 2021/01 muuttamisesta ja suositus OSPAR-suosituksen 2021/01 muuttamisesta. OSPAR-komission on määrä hyväksyä suunniteltu päätös ja suunniteltu suositus 26. sääntömääräisessä kokouksessaan 26 päivänä kesäkuuta 2023.

(5) Suunnitellulla OSPAR-komission päätöksellä laajennetaan olemassa olevan NACES-merisuojelualueen suojelun soveltamisalaa ja ilmoitetaan sen rajojen maantieteelliset koordinaatit (leveys- ja pituusasteet).

(6) Suunnitellulla OSPAR-komission suosituksella pyritään ohjaamaan sopimuspuolia toteuttamaan toimia ja hyväksymään toimenpiteitä, joilla saavutetaan tarkistetut suojelutavoitteet suunnitellun päätöksen laajennetun soveltamisalan mukaisesti.

(7) Koska OSPAR-komission kaksi suunniteltua säännöstä liittyvät läheisesti toisiinsa, on asianmukaista, että sama unionin kanta kattaa ne molemmat.

([1]) EYVL L 104, 3.4.1998, s. 2.

(8) Suunnitellut säännökset koskevat ympäristönsuojelua, joka kuuluu perussopimuksen 4 artiklan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti unionin ja sen jäsenvaltioiden jaetun toimivallan piiriin. Suunnitellut säännökset eivät koske alaa, joka kuuluu suurelta osin unionin sääntöjen soveltamisalaan tällaisen suojelun osalta. Unioni ei aio hyödyntää mahdollisuutta käyttää ulkoista toimivaltaansa kyseisten säännösten piiriin kuuluvilla aloilla, joilla sen toimivaltaa ei ole toistaiseksi käytetty sisäisesti.

(9) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta OSPAR-komissiossa OSPAR-päätökseen 2021/01 ja OSPAR-suositukseen 2021/01 ehdotettuihin muutoksiin, koska päätös, joka OSPAR-komission on määrä hyväksyä, tulee olemaan unionia sitova,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

OSPAR-komission 26. kokouksessa unionin puolesta otettava kanta on tukea sellaisen päätöksen hyväksymistä, jolla muutetaan Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen perustamisesta annettua OSPAR-päätöstä 2021/01 siltä osin kuin kyse on sen suojelun soveltamisalan laajentamisesta, ja tukea sellaisen suosituksen hyväksymistä, jolla muutetaan Pohjois-Atlantin virran ja Evlanovin altaan merisuojelualueen hallinnoinnista annettua OSPAR-suositusta 2021/01 siltä osin kuin kyse on sen suojelutavoitteiden laajentamisesta.

2 artikla

Unionin edustajat voivat jäsenvaltioita kuullen sopia 1 artiklassa tarkoitetun kannan tarkentamisesta OSPAR-komission 26. kokouksessa tapahtuvan kehityksen valossa paikalla järjestettävien koordinointikokousten aikana ilman uutta neuvoston päätöstä.

3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Luxemburgissa 20 päivänä kesäkuuta 2023.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
R. POURMOKHTARI

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2023/1228,

annettu 7 päivänä kesäkuuta 2023,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan sovellettavuudesta pikapakettipalveluihin liittyvää toimintaa koskevien hankintasopimusten tekemiseen Liettuassa

(tiedoksiannettu numerolla C(2023) 3641)

(Ainoastaan liettuankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta 26 päivänä helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ([1]) ja erityisesti sen 35 artiklan 3 kohdan,

on kuullut julkisia hankintoja käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. TOSISEIKAT

(1) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat julkisia hankintoja käsittelevän neuvoa-antavan komitean lausunnon mukaiset.

(2) Lietuvos paštas AB, jäljempänä ’pyynnön esittäjä’, toimitti 6 päivänä tammikuuta 2023 komissiolle direktiivin 2014/25/EU 35 artiklan 1 kohdan nojalla pyynnön, jäljempänä ’pyyntö’. Pyyntö täytti komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/1804 ([2]) 1 artiklan 1 kohdan ja liitteen I muodolliset vaatimukset.

(3) Pyynnön esittäjä on postipalvelujen tarjoaja Liettuassa ja direktiivin 2014/25/EU 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu hankintayksikkö. Pyynnön esittäjä on ainoa Liettuassa toimiva hankintayksikkö, joka tarjoaa direktiivin 2014/25/EU 13 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja postipalveluja. Pyyntö koskee tiettyjä direktiivin 2014/25/EU 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja postipalveluja, joita pyynnön esittäjä tarjoaa Liettuan alueella, ja erityisesti pikapakettipalveluja ([3]). Pyyntö ei koske peruspakettipalveluja. Pyynnön esittäjä tarjoaa pikapakettipalveluja nimellä ”LP Express”. Niihin kuuluu pakettien toimittaminen noutopaikasta (esim. asiakkaan koti, liiketoimipaikka, pakettiautomaatti) asiakkaan ilmoittamaan toimituspaikkaan (koti, toimisto, postitoimisto tai pakettiautomaatti) ([4]).

(4) Pyyntöön ei ole liitetty kyseisen toiminnan suhteen toimivaltaisen riippumattoman kansallisen viranomaisen perusteltua lausuntoa, jossa analysoitaisiin perusteellisesti direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 1 kohdan soveltuvuutta kyseiseen toimintaan mainitun artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti. Koska markkinoille pääsy voidaan katsoa vapaaksi direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan perusteella, komission on annettava mainitun direktiivin liitteessä IV olevan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti pyyntöä koskeva täytäntöönpanopäätös 105 työpäivän kuluessa.

([1]) EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243.
([2]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2016/1804, annettu 10 päivänä lokakuuta 2016, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 ja 35 artiklan yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä (EUVL L 275, 12.10.2016, s. 39).
([3]) Pyyntö, 6 kohta.
([4]) Pyyntö, 6 kohta.

(5) Komission 13 päivänä helmikuuta 2023 esittämän pyynnön johdosta pyynnön esittäjä toimitti lisätietoja 20 päivänä helmikuuta 2023. Komissio esitti 23 päivänä helmikuuta 2023 lisätietopyynnön pyynnön esittäjälle. Komissio lähetti samana päivänä tietopyynnön Liettuan viranomaisille. Pyynnön esittäjä toimitti lisätiedot 9 päivänä maaliskuuta 2023, ja Liettuan viranomaiset vastasivat tietopyyntöön 14 päivänä maaliskuuta 2023.

2. **OIKEUDELLINEN KEHYS**

(6) Direktiiviä 2014/25/EU sovelletaan hankintasopimusten tekemiseen kyseisen direktiivin 13 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin postipalveluihin liittyvien toimintojen harjoittamiseksi.

(7) Direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 1 kohdassa säädetään, ettei direktiiviä sovelleta hankintasopimuksiin, jotka tehdään jonkin direktiivissä tarkoitetun toiminnan suorittamiseksi, jos toimintaan siinä jäsenvaltiossa, jossa se toteutetaan, kohdistuu suoraa kilpailua markkinoilla, joille pääsyä ei ole rajoitettu.

(8) Sitä, kohdistuuko johonkin toimintaan suoraa kilpailua, arvioidaan puolueettomin perustein ottaen huomioon kyseisen alan erityispiirteet. Arviointia rajoittavat kuitenkin sovellettavat lyhyet määräajat ja tarve nojautua komission käytettävissä oleviin tietoihin. Tiedot ovat peräisin jo käytettävissä olevista lähteistä tai direktiivin 2014/25/EU 35 artiklan mukaisen pyynnön yhteydessä saaduista tiedoista, eikä niitä voida täydentää enemmän aikaa vievillä menetelmillä, ei varsinkaan asianomaisten talouden toimijoiden julkisilla kuulemisilla.

(9) Sitä, onko jokin toiminta suoraan kilpailtua tietyillä markkinoilla, olisi arvioitava useiden perusteiden pohjalta, joista yksikään ei ole sinänsä ratkaiseva.

(10) Jotta voidaan arvioida, kohdistuuko asianomaisiin toimintoihin suoraa kilpailua tässä päätöksessä tarkoitetuilla markkinoilla, on otettava huomioon tärkeimpien toimijoiden markkinaosuus ja markkinatoimijoiden määrä.

3. **ARVIOINTI**

(11) Tämän päätöksen tavoitteena on selvittää, kohdistuuko pyynnön kohteena oleviin toimintoihin kilpailua sellaisilla markkinoilla, joille pääsyä ei direktiivin 2014/25/EU 34 artiklassa tarkoitetulla tavalla ole rajoitettu, siinä määrin, että voidaan varmistaa, että hankinnat asianomaisen toiminnan harjoittamiseksi toteutetaan – myös ilman direktiivissä 2014/25/EU säädettyjä tiukkoja yksityiskohtaisia hankintasääntöjä – avoimella ja syrjimättömällä tavalla sellaisin perustein, joilla ostajat voivat löytää kokonaisuudessaan taloudellisesti edullisimman ratkaisun.

(12) Tämä päätös perustuu oikeudelliseen ja tosiasialliseen tilanteeseen tammikuussa 2023 samoin kuin pyynnön esittäjän ja Liettuan viranomaisten toimittamiin sekä julkisesti saatavilla oleviin tietoihin. Päätöstä voidaan tarkistaa, jos oikeudellinen tai tosiasiallinen tilanne muuttuu merkittävästi siten, etteivät direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 1 kohdan soveltamisen edellytykset enää täyty.

3.1 Rajoittamaton pääsy markkinoille

(13) Markkinoille pääsyä pidetään rajoittamattomana, jos asianomainen jäsenvaltio on pannut täytäntöön ne unionin säädökset, jotka avaavat tietyn alan tai sen osan kilpailulle, ja jos valtio soveltaa niitä. Kyseiset säädökset luetellaan direktiivin 2014/25/EU liitteessä III, jossa postipalvelujen osalta viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 97/67/EY ([5]).

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/67/EY, annettu 15 päivänä joulukuuta 1997, yhteisön postipalvelujen sisämarkkinoiden kehittämistä ja palvelun laadun parantamista koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 15, 21.1.1998, s. 14).

(14) Liettuan antaman vahvistuksen ([6]) ja komission käytettävissä olevien tietojen perusteella Liettua on pannut direktiivin 97/67/EY täytäntöön ([7]) ja soveltaa sitä. Merkityksellisille markkinoille pääsyä pidetään näin ollen rajoittamattomana direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3.2 Kilpailuvaikutusten arviointi

3.2.1 Merkityksellisten tuotemarkkinoiden määrittely

(15) Pyynnön esittäjän mukaan merkitykselliset tuotemarkkinat voidaan jakaa seuraavasti: a) kotimaan pikalähetyspalvelut (kuriiripalvelut) ja b) kansainväliset pikalähetyspalvelut (kuriiripalvelut) (lähtevät ja tulevat kansainväliset lähetykset) ([8]).

(16) Komissio on katsonut aiemmissa päätöksissä ([9]), että postipalvelujen markkinat voidaan jakaa peruspostipalvelujen ja pikapostipalvelujen markkinasegmentteihin. Tässä jaottelussa otetaan huomioon, että pikapalvelut ovat nopeampia ja luotettavampia kuin peruspalvelu, kumpaankin palvelutyyppiin tarvitaan erilaiset infrastruktuurit ja pikapalveluilla on lisäarvoa antavia ominaisuuksia, kuten seurantapalveluja, ja ne ovat yleensä myös kalliimpia.

(17) Komissio on myös tehnyt aiemmissa päätöksissä ([10]) eron kotimaan pakettipalvelujen ja kansainvälisten pakettipalvelujen välillä. Se on katsonut, että kansallisia jakeluverkkoja ylläpitävät yritykset tarjoavat kotimaan pakettipalveluja, kun taas kansainvälisissä pakettipalveluissa on kyse pakettien keräämisestä niiden kuljettamiseksi ja toimittamiseksi ulkomaille.

(18) Pyynnön esittäjä katsoo, että pikapakettipalvelujen merkitykselliset tuotemarkkinat vastaavat niitä kahta johdantoosan 15 kappaleen a ja b alakohdassa esitettyä pakettipalvelutyyppiä, joita pyyntö koskee. Tämä lähestymistapa on komission aiemman käytännön mukainen.

(19) Markkinoiden suppeampi määrittely voisi tulla kyseeseen tietyissä tapauksissa (kotimaan pikapakettipalvelut kuluttajalta toiselle kuluttajalle / yritykselle (C2X) ja kotimaan pikapakettipalvelut yritykseltä kuluttajalle / toiselle yritykselle (B2X). Merkityksellisten markkinoiden tarkka määrittely voidaan kuitenkin tässä päätöksessä jättää avoimeksi. Analyysin tulokseen ei vaikuta se, perustuuko se suppeaan vai laajaan määritelmään ([11]).

([6]) Liettuan viranomaisten vastaus tietopyyntöön 14. maaliskuuta 2023.

([7]) Liettuan tasavallan postilaki, 15. huhtikuuta 1999, Nro VIII-1141. Lain uusi versio 1. tammikuuta 2013 alkaen: Nro XI-2379, 8. marraskuuta 2012, Virallinen lehti 2012, Nro 135–6867 (22. marraskuuta 2012).

([8]) Pyyntö, 33 ja 39 kohta.

([9]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2020/737, annettu 27 päivänä toukokuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan sovellettavuudesta tiettyjen postipalvelujen tarjoamiseen Tanskassa liittyvistä toiminnoista tehtyihin hankintasopimuksiin (EUVL L 172, 3.6.2020, s. 23) ja komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/1204, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU sovellettavuudesta hankintasopimuksiin, jotka koskevat tiettyjen postipalvelujen ja muiden kuin postipalvelujen tarjoamiseen Kroatiassa liittyviä tiettyjä toimintoja (EUVL L 189, 15.7.2019, s. 75). Komission täytäntöönpanopäätös 2013/154/EU, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2013, tiettyjen Unkarissa tarjottavien postialan palvelujen jättämisestä vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY soveltamisen ulkopuolelle (EUVL L 86, 26.3.2013, s. 22). Ks. myös kansainvälisten pikapostipalvelujen tarjoamisesta Espanjassa 1 päivänä elokuuta 1990 tehty komission päätös 90/456/ETY (EYVL L 233, 28.8.1990, s. 19), asiassa COMP/M.5152 – Posten AB / Post Danmark A/S 21 päivänä huhtikuuta 2009 tehty päätös ja asiassa COMP/M.6570 – UPS/TNT Express 30 päivänä tammikuuta 2013 tehty komission päätös.

([10]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2020/737, annettu 27 päivänä toukokuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan sovellettavuudesta tiettyjen postipalvelujen tarjoamiseen Tanskassa liittyvistä toiminnoista tehtyihin hankintasopimuksiin (EUVL L 172, 3.6.2020, s. 23) ja komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/1204, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU sovellettavuudesta hankintasopimuksiin, jotka koskevat tiettyjen postipalvelujen ja muiden kuin postipalvelujen tarjoamiseen Kroatiassa liittyviä tiettyjä toimintoja (EUVL L 189, 15.7.2019, s. 75). Ks. myös asia COMP/M.5152 – Posten AB / Post Danmark A/S, 21.4.2009, 54 kohta.

([11]) Ks. tältä osin pyynnön liite 16, jossa pyynnön esittäjä esittää arviot omasta ja tärkeimpien kilpailijoidensa markkinaosuudesta suppeampien markkinamäärittelyjen osalta.

3.2.2 Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittely

(20) Pyynnön esittäjän mukaan merkitykselliset maantieteelliset markkinat niin kotimaan pikapakettipalvelujen kuin kansainvälisten pikapakettipalvelujen osalta olisi määriteltävä kansallisiksi, Liettuan tasavallan alueen kattaviksi markkinoiksi ([12]).

(21) Komissio on aiemmassa käytännössään ([13]) todennut maantieteellisten markkinoiden osalta, että pikapakettipalvelujen markkinat ovat laajuudeltaan kansalliset riippumatta siitä, onko kyseessä kotimaan pikapakettipalvelut vai kansainväliset pikapakettipalvelut. Pyynnön esittäjän kanta on yhdenmukainen komission käytännön kanssa.

(22) Pyynnön esittäjä tarjoaa Liettuassa sekä kotimaan että kansainvälisiä pakettipalveluja.

(23) Koska ei ole mitään viitteitä siitä, että maantieteellisten markkinoiden laajuus olisi toisenlainen, tätä päätöstä varten tehtävässä arvioinnissa voidaan todeta, että kotimaan pikapakettipalvelut ja kansainväliset pikapakettipalvelut kattavat maantieteellisesti Liettuan alueen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailulainsäädännön soveltamista.

3.2.3 Markkina-analyysi

3.2.3.1 Kotimaan pikapakettipalvelut

(24) Liettuassa toimii noin 60 pikapakettipalvelujen tarjoajaa ([14]). Pyynnön esittäjän toimittamien tietojen mukaan maassa toimii neljä postipalvelujen tarjoajaa, joilla on kullakin hallussaan yli 10 prosenttia kotimaan pikapakettipalvelujen markkinoista ([15]). Käytettävissä olevien tietojen mukaan pyynnön esittäjän markkinaosuus tällä markkinasegmentillä oli [20–25] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna ([16]).

(25) Pyynnön esittäjän kilpailijoiden markkinaosuudet ovat suuremmat tai verrattavissa pyynnön esittäjän markkinaosuuksiin. Suurimpien kilpailijoiden markkinaosuudet niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna ([17]) ajanjaksolla 2019–2021 ovat seuraavat: DPD Lietuva [30–35] prosenttia, Venipak Lietuva [15–20] prosenttia ja Omniva LT [10–15] prosenttia.

(26) Vaikka määriteltäisiin vaihtoehtoiset tuotemarkkinat (kotimaan pikapakettipalvelut (C2X) ja kotimaan pikapakettipalvelut (B2X)), kilpailutilanne pysyisi samana. Kotimaan pikapakettipalvelujen (C2X) osalta tämän segmentin ensimmäisen markkinatoimijan, Omniva LT:n, osuus oli [35–40] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna. Omniva LT:lla on johtoasema tällä markkinasegmentillä. Pyynnön esittäjän osuus oli [30–35] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna. DPD Lietuvan osuus oli [15–20] prosenttia ja Venipak Lietuvan [5–10] prosenttia. Kotimaan pikapakettipalvelujen (B2X) osalta neljällä postipalvelujen tarjoajalla on kullakin yli 10 prosentin osuus markkinoista tällä segmentillä. Käytettävissä olevien tietojen mukaan pyynnön esittäjän markkinaosuus tällä markkinasegmentillä oli [15–20] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna. Pyynnön esittäjän kilpailijoiden markkinaosuudet ovat suuremmat tai verrattavissa pyynnön esittäjän markkinaosuuksiin. Suurimpien kilpailijoiden markkinaosuudet niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna ajanjaksolla 2019–2021 ovat seuraavat: DPD Lietuva [35–40] prosenttia, Venipak Lietuva [25–30] prosenttia ja Omniva LT [10–15] prosenttia määrällisesti laskettuna ([18]).

([12]) Pyyntö, 56 kohta.

([13]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/1204, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU sovellettavuudesta hankintasopimuksiin, jotka koskevat tiettyjen postipalvelujen ja muiden kuin postipalvelujen tarjoamiseen Kroatiassa liittyviä tiettyjä toimintoja (EUVL L 189, 15.7.2019, s. 75). Ks. myös asia COMP/M.5152 – Posten AB / Post Danmark A/S, 21.4.2009, 66 ja 74 kohta.

([14]) Pyynnön esittäjän markkinatietämykseen perustuvat tiedot ottaen huomioon myös Liettuan tasavallan viestintäviraston (RRT) raportissa mainittu arvio postipalvelujen tarjoajien määrästä. Liettuan viranomaiset vahvistivat 14 päivänä maaliskuuta 2023 antamassaan vastauksessa, että Liettuassa toimii kotimaan pikapakettipalvelujen alalla lukuisa joukko toimijoita.

([15]) Ks. tältä osin pyynnön liite 16, jossa pyynnön esittäjä esittää arviot omasta ja tärkeimpien kilpailijoidensa markkinaosuudesta suppeampien markkinamäärittelyjen osalta.

([16]) Sama kuin edellä.

([17]) Sama kuin edellä.

([18]) Sama kuin edellä.

(27) Pyynnön esittäjän toimittamien tietojen ([19]) mukaan ei ole olemassa sääntelyesteitä, jotka estäisivät pääsyn kotimaan pikapakettipalvelujen markkinoille. Postipalvelujen suorittamiseen ei vaadita valtion laitosten myöntämää virallista lupaa. Pyynnön esittäjän toimittamien tietojen ([20]) mukaan ja, kuten Liettuan viranomaisten toimittamat tiedot ([21]) vahvistavat, palvelujen tarjoajan edellytetään ainoastaan ilmoittavan Liettuan tasavallan viestintävirastolle (RRT) palvelujen tarjoamisen aloittamisesta ja noudattavan postipalvelujen tarjoajille asetettuja vaatimuksia ([22]).

(28) Komissio toteaa pyynnön esittäjän toimittamien tietojen pohjalta lisäksi, että tietyt kilpailijat laajensivat palvelujaan ottamalla käyttöön pakettiautomaatti-infrastruktuurin. Kaikki tärkeimmät kilpailijat suunnittelevat lisäinvestointeja pakettiautomaatti-infrastruktuuriin ja sen laajentamista ([23]). RRT:n julkaisemien tietojen mukaan pakettiautomaattien suosio on yleisesti ottaen kasvussa, ja ne ovat nykyisin suosituimpien toimituspaikkojen kärkikaksikossa. Kuriiritoimitusten osuus on 50–60 prosenttia ja pakettiautomaattien osuus 35–46 prosenttia, kun taas postitoimistoihin lähetettävien toimitusten osuus on vain noin 2 prosenttia kaikista pakettien toimituksista Liettuassa ([24]). Vaikka pyynnön esittäjällä on postitoimistojen verkosto, jota muilla kuriiripalvelujen tarjoajilla ei ole, tätä ei kuitenkaan näin ollen voida pitää tekijänä, josta pyynnön esittäjä saisi merkittävää kilpailuetua kilpailijoihinsa nähden tällä markkinasegmentillä.

(29) Tätä päätöstä sovellettaessa johdanto-osan 24, 25, 26, 27 ja 28 kappaleessa kuvattuja tekijöitä olisi pidettävä merkkinä siitä, että tämä toiminta on Liettuassa kilpailun kohteena, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailulainsäädännön soveltamista. Koska direktiivin 2014/25/EU 34 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät, olisi vahvistettava, ettei direktiiviä 2014/25/EU sovelleta hankintasopimuksiin, jotka tehdään tämän toiminnan harjoittamiseksi Liettuassa.

3.2.3.2 Kansainväliset pikapakettipalvelut

(30) Kansainvälisten pikapakettipalvelujen alalla toimii merkittäviä toimijoita, joihin kuuluu kansainvälisiä markkinatoimijoita kuten DHL tai FedEx. Käytettävissä olevien tietojen mukaan pyynnön esittäjän markkinaosuus tällä markkinasegmentillä oli [0–5] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna ([25]).

(31) Pyynnön esittäjän osuus tästä markkinasegmentistä on erittäin pieni verrattuna sen kilpailijoihin. Käytettävissä olevien tietojen mukaan tämän segmentin ensimmäisen markkinatoimijan, DPD Lietuvan, osuus oli [40–45] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna. DHL:n osuus oli [10–15] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna. Kahden muun kilpailijan, Omniva LT:n ja Venipak Lietuvan, markkinaosuudet vastasivat DHL:n markkinaosuutta eli olivat [10–15] prosenttia ajanjaksolla 2019–2021 niin arvon mukaan kuin määrällisesti laskettuna ([26]). Kun otetaan huomioon pyynnön esittäjän erittäin pieni osuus tämän segmentin markkinoista, ei ole tarpeen arvioida erikseen kansainvälisten C2X- ja B2X-pikapakettipalvelujen markkinaosuuksia. Markkinaosuudet osoittavat, että kilpailijat voivat aiheuttaa merkittävää kilpailupainetta pyynnön esittäjälle tällä segmentillä.

([19]) Pyyntö, 111 kohta.
([20]) Pyyntö, 64 kohta.
([21]) Liettuan viranomaisten vastaus tietopyyntöön 14. maaliskuuta 2023.
([22]) Postilain 10 §:ssä säädetyt vaatimukset koskevat postipalvelujen tarjoajien oikeuksia ja velvoitteita eli niissä täsmennetään, miten postilähetykset pitäisi lähettää ja palauttaa, postipalvelujen ehtojen ja edellytysten julkaisemista koskevat vaatimukset, palvelujen tarjoajan liiketoimipaikat ja muut asiaankuuluvat tiedot, velvollisuus vastata asiakkaille 14 päivän kuluessa ja raportoida RRT:lle. RRT:n antamissa postipalvelujen tarjoamista koskevissa säännöissä täsmennetään vielä lisää postipalveluja koskevia vaatimuksia (Liettuan tasavallan viestintäviraston johtajan määräys Nro 1V-332, 28. helmikuuta 2013).
([23]) Pyyntö, 106 kohta.
([24]) RRT:n raportti (2021, viimeinen neljännes), pyynnön liite nro 9.
([25]) Ks. tältä osin pyynnön liite 16, jossa pyynnön esittäjä esittää arviot omasta ja tärkeimpien kilpailijoidensa markkinaosuudesta suppeampien markkinamäärittelyjen osalta.
([26]) Sama kuin edellä.

(32) Tätä päätöstä sovellettaessa johdanto-osan 30 ja 31 kappaleessa lueteltuja tekijöitä olisi pidettävä merkkinä siitä, että tämä toiminta on Liettuassa kilpailun kohteena, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailulainsäädännön soveltamista. Koska direktiivin 2014/25/EU 34 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät, olisi vahvistettava, ettei direktiiviä 2014/25/EU sovelleta hankintasopimuksiin, jotka tehdään tämän toiminnan harjoittamiseksi Liettuassa.

4. **PÄÄTELMÄT**

(33) Johdanto-osan 6–32 kappaleessa tarkasteltujen tekijöiden perusteella olisi katsottava, että direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 1 kohdassa asetettu edellytys, joka koskee suoran kilpailun kohteena olemista, täyttyy Liettuassa kotimaan pikapakettipalveluihin liittyvän toiminnan ja kansainvälisiin pikapakettipalveluihin liittyvän toiminnan osalta.

(34) Koska rajoittamatonta markkinoille pääsyä koskevan edellytyksen voidaan katsoa täyttyvän, direktiiviä 2014/25/EU ei pitäisi soveltaa hankintayksiköiden tekemiin hankintasopimuksiin, joiden tarkoituksena on mahdollistaa tämän päätöksen johdanto-osan 33 kappaleessa tarkoitettujen toimintojen suorittaminen Liettuassa, eikä myöskään suunnittelukilpailuihin, joita järjestetään tällaisen toiminnan suorittamiseksi kyseisellä maantieteellisellä alueella.

(35) Tämä päätös ei rajoita unionin kilpailusääntöjen eikä unionin lainsäädännön muiden alojen säännösten soveltamista. Erityisesti vaatimukset ja menetelmät, joilla arvioidaan direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan mukaisesti, onko toiminta suoraan kilpailun kohteena, eivät ole välttämättä samat, joita käytetään tehtäessä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 101 tai 102 artiklan tai neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ([27]) mukainen arviointi, kuten unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut ([28]),

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Direktiiviä 2014/25/EU ei sovelleta hankintayksiköiden tekemiin hankintasopimuksiin, joiden tarkoituksena on mahdollistaa Liettuassa seuraavien toimintojen suorittaminen:

— kotimaan pikapakettipalvelut

— kansainväliset pikapakettipalvelut.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Liettuan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 7 päivänä kesäkuuta 2023.

Komission puolesta
Thierry BRETON
Komission jäsen

([27]) Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1).

([28]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 27. huhtikuuta 2016, Österreichische Post AG v. komissio, T-463/14, EU:T:2016:243, 28 kohta. Ks. myös direktiivin 2014/25/EU johdanto-osan 44 kappale.

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2023/1229,

annettu 7 päivänä kesäkuuta 2022,

valtiontuesta SA.58101 (2020/C) (ex 2020/N) ja SA.62043 (2021/C) (ex 2021/N), jonka Portugali aikoo toteuttaa SATA-konsernin pelastamiseksi ja rakenneuudistuksen toteuttamiseksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 3816)

(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 ensimmäisen alakohdan,

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

ottaa huomioon päätökset, joilla komissio päätti aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen tukia SA.58101 (2020/C) ([1]) ja SA.62043 (2021/C) ([2]) koskevan menettelyn,

on edellä mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon yhden asianomaisen osapuolen ja muiden kolmansien osapuolten esittämät huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Portugali ilmoitti komissiolle 13 päivänä elokuuta 2020 päivätyllä kirjeellä, jota muutettiin ja täydennettiin 14 päivänä elokuuta 2020, aikomuksestaan myöntää pelastamistukea yritykselle SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., jäljempänä 'SATA' tai 'tuensaaja', 169 miljoonan euron suuruiselle pankkilainalle myönnetyn valtiontakauksen muodossa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(2) Komissio ilmoitti Portugalille 18 päivänä elokuuta 2020 päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, jotta se voisi arvioida tarkemmin edellä mainitun pelastamistuen soveltuvuutta ottaen huomioon suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen, jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat' ([3]). Komissio päätti aloittaa menettelyn, koska sillä oli epäilyksiä siitä, täyttyykö tässä tapauksessa tuen ainutkertaisuuden periaate eli siitä, olivatko Azorien autonomisen alueen, jäljempänä 'Azorit' tai 'alue', vuodesta 2017 alkaen merkitsemät SATAn kolme pääomankorotusta, joiden määrä oli yhteensä 72,6 miljoonaa euroa ja joihin viitataan kyseisen päätöksen

([1]) EUVL C 294, 4.9.2020, s. 41.
([2]) EUVL C 223, 11.6.2021, s. 37.
([3]) Komission tiedonanto "Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen" (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).

johdanto-osan 13 kappaleessa, jäljempänä 'aiemmat pääomankorotukset', aiempaa pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Komissio hyväksyi samassa päätöksessä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja 106 artiklan 2 kohdan nojalla 133 miljoonan euron maksuvalmiustuen, jotta SATA voi hoitaa todelliset julkisen palvelun velvoitteensa ja tarjota välttämättömiä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja pienillä lentoasemillaan ja säilyttää siten unionin syrjäisimpiin alueisiin kuuluvan Azorien alueen yhteydet.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta, jäljempänä 'aloittamispäätös' ([4]), julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 4 päivänä syyskuuta 2020. Komissio myös kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa asiasta.

(4) Komissio sai huomautuksia 19 osapuolelta. Se välitti huomautukset 13 päivänä lokakuuta 2020 Portugalille, joka toimitti niihin kirjallisen vastauksensa 16 päivänä marraskuuta 2020 päivätyllä kirjeellä.

(5) Portugali esitti 17 päivänä helmikuuta 2021 SATAa koskevan rakenneuudistussuunnitelman. Se ilmoitti 14 päivänä huhtikuuta 2021 komissiolle aikomuksestaan myöntää tätä suunnitelmaa tukevaa rakenneuudistustukea, joka annettaisiin 186,7 miljoonan euron suuruisen pääomankorotuksen ja 144,2 miljoonan euron suuruisen valtiontakauksen muodossa.

(6) Azorit pyysi 29 päivänä maaliskuuta 2021 ja 16 päivänä huhtikuuta 2021 päivätyillä kirjeillä, että komission 18 päivänä elokuuta 2020 hyväksymiä lainatakauksia jatkettaisiin 18 päivään marraskuuta 2021 ja että seitsemän kuukauden ajaksi hyväksyttäisiin enintään 122,5 miljoonan euron suuruiset lisätakaukset, kunnes rakenneuudistussuunnitelma on arvioitu.

(7) Komissio ilmoitti Portugalille 30 päivänä huhtikuuta 2021 päivätyllä kirjeellä päätöksestään laajentaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä ilmoitetun rakenneuudistustuen osalta ja hyväksyä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja 106 artiklan 2 kohdan nojalla 122,5 miljoonan euron suuruisen lisämaksuvalmiustuen, jolla turvataan julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisen ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen jatkuminen 21 päivään marraskuuta 2021 tai siihen saakka, kun komissio on tehnyt lopullisen päätöksen, sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi. Kyseinen päätös, jäljempänä 'laajentamispäätös' ([5]), julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 11 päivänä kesäkuuta 2021.

(8) Portugali toimitti laajentamispäätöstä koskevat huomautuksensa 10 päivänä kesäkuuta 2021 päivätyllä kirjeellä, minkä lisäksi se muutti ja päivitti rakenneuudistussuunnitelmaa jälleen 15 päivänä heinäkuuta ja 2 päivänä joulukuuta 2021.

(9) Portugali ilmoitti komissiolle 1 päivänä kesäkuuta 2021 ja 30 päivänä marraskuuta 2021, että tuensaaja oli maksanut Azoreille takaisin aiemmat pääomankorotukset korkoineen komissio asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([6]) V luvun mukaisesti.

(10) Komissio sai huomautuksia laajentamispäätöksestä 14 osapuolelta. Komissio välitti huomautukset 14 päivänä heinäkuuta 2021 Portugalille, joka toimitti niihin vastauksensa 12 päivänä elokuuta 2021 päivätyllä kirjeellä.

(11) Komissio antoi 5 päivänä marraskuuta 2021 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja 106 artiklan 2 kohdan nojalla luvan muuttaa SATAlle myönnettyä ja aiemmin hyväksyttyä maksuvalmiustukea ja jatkaa sen voimassaoloa, kunnes menettely on saatettu päätökseen. ([7])

(12) Portugali peruutti 6 päivänä huhtikuuta 2022 SATAlle myönnettyä pelastamistukea koskevan ilmoituksensa ja vahvisti, ettei pelastamistukea ollut myönnetty. Samassa 6 päivänä huhtikuuta 2022 päivätyssä kirjeessään Portugali toimitti myös päivitettyjä lisätietoja.

([4]) EUVL C 294, 4.9.2020, s. 41.

([5]) EUVL C 223, 11.6.2021, s. 37.

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

([7]) Komission päätös, annettu 5 päivänä marraskuuta 2021, SA.58101 ja SA.62043 – Portugali – Pelastamis- ja rakenneuudistustuki SATAlle – Kiireellinen maksuvalmiustuki, julkaistu Euroopan komission verkkosivustolla (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), jossa komissio ei vastustanut i) jo myönnettyjen lainatakausten jatkamista tai ii) taattujen lainojen korvaamista SATA Azores Airlinesille suoraan myönnettävillä osakaslainoilla jo hyväksyttyjen 255,5 miljoonan euron määrärahojen rajoissa.

(13) Portugali suostui poikkeuksellisesti luopumaan vetoamasta SEUT-sopimuksen 342 artiklasta, luettuna yhdessä asetuksen N:o 1/1958 ([8]) 3 artiklan kanssa, johtuviin oikeuksiinsa ja hyväksymään kyseisen päätöksen sekä sitä koskevan SEUT-sopimuksen 297 artiklan mukaisen tiedoksiannon laatimisen englannin kielellä.

2. TOIMENPITEIDEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

2.1. Tuensaaja: tytäryhtiöt ja toiminta

(14) SATA on lentoliikennettä harjoittava yhtiö ja yhtiömuodoltaan *sociedade anónima* ('osakeyhtiö') ([9]). Se omistaa osakkeita myös muissa Azoreille sijoittautuneissa yrityksissä. SATA perustettiin vuonna 1941, ja se on kokonaan Azorien aluehallituksen omistuksessa. SATA on yritysten SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., jäljempänä 'Azores Airlines', ja Gestão de Aeródromos, S.A., jäljempänä 'SATA Gestão de Aeródromos' tai 'SGA', ainoa osakkeenomistaja. Se omistaa kokonaan myös matkanjärjestäjän Azores Vacations America, Inc., jäljempänä 'Azores Vacations America', mutta tämän yrityksen toiminta on lopetettu ja se on parhaillaan likvidaatiomenettelyssä. Lisäksi SATA omisti aiemmin kokonaan myös toisen matkanjärjestäjän, Azores Vacations Canada, Inc:n, jäljempänä 'Azores Vacations Canada', mutta tämä yritys on jo ajettu alas (ks. johdanto-osan 62 kappale).

(15) Kaikki tässä päätökset esiintyvät viittaukset SATAan tai rakenneuudistustuen tuensaajaan käsittävät SATA Air Açoresin ja kaikki sen tytäryhtiöt, paitsi jos toisin mainitaan SATA Air Açores -lentoyhtiön toiminnan erottamiseksi SATAn tytäryhtiöiden toiminnoista.

(16) SATA työllistää noin 1 400 henkilöä, joista 1 150 paikallisesti, mikä vastaa noin kymmentä prosenttia kaikista matkailualan työpaikoista ja yhtä prosenttia kaikista Azorien työpaikoista, ja 250 Lissabonissa. ([10]) Kuten aloittamispäätöksessä ([11]) ja laajentamispäätöksessä ([12]) kuvataan, SATA tarjoaa i) suoraan sekä kokonaan omistamansa tytäryhtiön Azores Airlinesin kautta matkustajien ja rahdin lentokuljetuspalveluja julkisen palvelun velvoitteiden alaisilla reiteillä tai kaupalliselta pohjalta sekä ii) SGA:n kautta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja Azorien pienille lentoasemille ja lentokentille. Jaksoissa 2.1.1–2.1.3 nämä kaksi toimintokokonaisuutta kuvataan erikseen.

2.1.1. *SATAn ja Azores Airlinesin hoitamat julkisen palvelun velvoitteet*

(17) Säännöllisen lentoliikenteen jatkuvuuden varmistamiseksi joihinkin Azoreita palveleviin säännöllisen matkustajalentoliikenteen reitteihin on sovellettu julkisen palvelun velvoitteita Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 ([13]) mukaisesti. Velvoitteet koskevat muun muassa vähimmäislentotiheyttä, aikatauluja, käytettävien ilma-alusten luokkaa ja enimmäiskapasiteettia, hintoja, palvelun jatkuvuutta ja täsmällisyyttä sekä lentojen markkinointia. ([14]) Julkisen palvelun velvoitteilla kompensoidaan osaltaan Azorien eristyneisyyttä, joka johtuu saariryhmän etäisyydestä mantereesta ja sääoloista erityisesti talvella.

(18) SATA Air Açores liikennöi ainoastaan saarten välisiä julkisen palvelun velvoitteiden alaisia lentoja yksinoikeudella ja korvausta vastaan. Azores Airlines puolestaan liikennöi Azoreilta Manner-Portugaliin ja Madeiralle reiteillä, joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitteita ilman yksinoikeutta tai korvausta, ja lentää myös kansainvälisiin kohteisiin. Molemmissa tapauksissa nämä julkisen palvelun velvoitteet on vahvistettu palvelunhankintasopimuksissa tai

([8]) Neuvoston asetus N:o 1, annettu 15 päivänä huhtikuuta 1958, Euroopan talousyhteisössä käytettäviä kieliä koskevista järjestelyistä (EYVL 17, 6.10.1958, s. 385/58).

([9]) 'Sociedade anónima' on yksi niistä yritysmuodoista, jotka on lueteltu tietyntyyppisten yritysten vuositilinpäätöksistä, konsernitilinpäätöksistä ja niihin liittyvistä kertomuksista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/43/EY muuttamisesta ja neuvoston direktiivien 78/660/ETY ja 83/349/ETY kumoamisesta 26 päivänä kesäkuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/34/EU (EUVL L 182, 29.6.2013, s. 19) liitteessä I ("Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut yritysmuodot").

([10]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 21–24.

([11]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 7 kappale.

([12]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 7–9 kappale.

([13]) 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).

([14]) Esimerkiksi laissa nro 105/2019, jolla muutetaan decreto-lei-säädöstä nro 134/2015 (joka koskee sosiaalisen liikkuvuuden tuen myöntämistä edunsaajille mantereen ja Madeiran autonomisen alueen sekä viimeksi mainitun ja Azorien autonomisen alueen välisten lento- ja meriliikennepalvelujen yhteydessä sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden saavuttamiseksi), säädetään, että lippujen enimmäishinta on 30 euroa.

toimeksiantoasiakirjoissa. Niissä asetetaan reittien jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hintoja ja kapasiteettia koskevia vähimmäisvaatimuksia, joiden on oltava tarkoituksenmukaisia säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseksi kyseisillä reiteillä tavanomaisissa olosuhteissa. Vuonna 2019 SATA Air Açores liikennöi yli 15 000 lentoa kuudella Bombardier Dash -koneella ja kuljetti noin 766 000 matkustajaa.

(19) SATA Air Açores on vuodesta 1996 lähtien liikennöinyt Azorien yhdeksän saaren välillä yhteensä 14:ää julkisen palvelun velvoitteiden alaista reittiä, mikä vastaa sataa prosenttia alueen lentoliikenteestä. ([15]) Se on ainoa lentoyhtiö, joka on koskaan tehnyt tarjouksia kyseisistä julkisen palvelun reiteistä. ([16]) Julkisen palvelun velvoitteet annettiin viimeksi yksinomaan SATA Air Açoresin hoidettaviksi palvelunhankintasopimuksella, johon sisältyy myös asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukainen korvaus. Uusi sopimus allekirjoitettiin 28 päivänä syyskuuta 2021 ([17]) viisivuotiskaudeksi, joka alkoi 1 päivänä marraskuuta 2021 ([18]).

(20) SATA perusti Azores Airlinesin, joka oli alun perin perustettu vuonna 1990 nimellä OceanAir, joulukuussa 1994. Sen hallinnollinen keskus sijaitsee Ponta Delgadassa, ja sillä on operatiivinen tukikohta Lissabonissa. Azores Airlines liikennöi i) kolmea julkisen palvelun reittiä (avoin julkisen palvelun velvoite ilman yksinoikeutta tai korvausta), jotka yhdistävät Azorit Manner-Portugaliin kolmen yhdyspisteen kautta (Santa Maria, Horta ja Pico), sekä ii) yhtä julkisen palvelun reittiä (avoin julkisen palvelun velvoite ilman yksinoikeutta tai korvausta), joka yhdistää Ponta Delgadan Madeiralla sijaitsevaan Funchaliin. Yksikään muu lentoyhtiö ei kilpaile Azores Airlinesin kanssa näillä reiteillä, vaikka palvelunhankintasopimukseen ei sisälly yksinoikeutta, kuten edellä on selitetty (johdanto-osan 18 kappale).

(21) Kuten Portugali on korostanut, näillä neljällä reitillä julkisen palvelun velvoitteet eivät perustu taloudelliseen kannattavuuteen vaan pikemminkin Azorien yleiseen etuun varmistaa näiden reittien jatkuvuus. ([19]) Vaikka nämä neljä julkisen palvelun reittiä ovat avoimia kaikille liikenteenharjoittajille, Azores Airlines on ainoa toimija, joka on ilmaissut kiinnostuksensa täyttää nämä julkisen palvelun velvoitteet ilman korvausta. Covid-19-pandemian seurauksena asetettiin 27 päivänä maaliskuuta 2021 hätätilaan perustuva julkisen palvelun velvoite ([20]) kahdelle reitille (Lissabon–Horta–Lissabon ja Lissabon–Santa Maria–Lissabon) Kansainvälisen ilmailuliiton (IATA) määrittelemäksi kesäkaudeksi 2021. Velvoitetta jatkettiin 28 päivänä lokakuuta 2021 IATAn talvikaudeksi 2021–2022. Portugali arvioi parhaillaan yhdessä Azorien kanssa näiden neljän reitin tilannetta ja niihin mahdollisesti tehtäviä muutoksia ([21]) (johdanto-osan 57–59 ja 106 kappale).

([15]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 24.

([16]) Saarten välisiksi julkisen palvelun reiteiksi on määritelty seuraavat *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistut (ks. EUVL C 29, 28.1.2020, s. 8 ja 9) 15 reittiä, jotka on käytännössä organisoitu kolmen tärkeimmän kaupunkikeskuksen, Ponta Delgadan, Terceiran ja Hortan, ympärille: a) Ponta Delgada – Santa Maria – Ponta Delgada (PDL–SMA–PDL), b) Ponta Delgada – Terceira – Ponta Delgada (PDL–TER–PDL), c) Ponta Delgada – Graciosa – Ponta Delgada (PDL–GRW–PDL), d) Ponta Delgada – Horta – Ponta Delgada (PDL–HOR–PDL), e) Ponta Delgada – Pico – Ponta Delgada (PDL–PIX–PDL), f) Ponta Delgada – São Jorge – Ponta Delgada (PDL–SJZ–PDL), g) Ponta Delgada – Flores – Ponta Delgada (PDL–FLW–PDL), h) Ponta Delgada – Corvo – Ponta Delgada (PDL–CVU–PDL), i) Terceira–Graciosa–Terceira (TER–GRW–TER), j) Terceira – São Jorge – Terceira (TER–SJZ–TER), k) Terceira–Pico–Terceira (TER–PIX–TER), l) Terceira–Horta–Terceira (TER–HOR–TER), m) Terceira–Flores–Terceira (TER–FLW–TER), n) Horta–Flores–Horta (HOR–FLW–HOR) ja o) Horta–Corvo–Horta (HOR–CVU–HOR). Koska jotkin reitit on mahdollista yhdistää (esimerkiksi reitti PDL–FLW–PDL voidaan yhdistää reitteihin TER–FLW–TER tai HOR–FLW–HOR ja reitti HOR–CVU–HOR voidaan yhdistää reittiin HOR–FLW–HOR), SATA Air Açoresin liikennöimien julkisen palvelun reittien todellinen lukumäärä on nykyisellään 14.

([17]) Azorien aluehallituksen virallinen verkkosivusto, "Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores", 29.10.2021:
https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175

([18]) Azorien aluehallitus hyväksyi 2 päivänä kesäkuuta 2021 päätöksen nro 141/2021, jolla se antoi virallisesti luvan käynnistää kansainvälisen tarjouskilpailun. Sen tarkoituksena oli tehdä saarten välisiä julkisen palvelun velvoitteita koskeva viisivuotinen sopimus asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädetyn menettelyn mukaisesti.

([19]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 24.

([20]) Ks. yleiskatsaus lentoliikennealaan covid-19-pandemian aikana sovellettavista valtiontukisäännöistä ja julkisen palvelun velvoitteista, saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf

([21]) Palvelunhankintasopimuksissa toimivaltainen viranomainen on Portugalin tasavalta eikä Azorien autonominen alue kansallisen lainsäädännön mukaisesti (23.4.1999 annettu decreto-lei-säädös nro 138/99).

2.1.2. *SGA:n tarjoamat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut*

(22) SATAn vuonna 2005 perustama SGA hallinnoi Picon, Graciosan, Corvon ja São Jorgen lentoasemia sekä Floresin saarella sijaitsevaa terminaalia yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, kunnes sen toimeksianto päättyy heinäkuussa 2025. ([22]) Lentoliikenne kullakin näistä lentoasemista ja kyseisessä terminaalissa on ollut kolmen edellisen vuoden aikana alle 200 000 matkustajaa vuodessa. ([23]) Näin ollen Portugali ilmoitti komissiolle kyseisten viiden lentoaseman osalta vuosina 2016 ja 2017 toteutettavasta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta. ([24]) Portugali katsoo, että tarve varmistaa unionin eristyksissä olevan alueen yhteydet oikeuttaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun, koska käytettävissä ei ole vaihtoehtoisia liikennemuotoja ja kun otetaan huomioon valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille annetuissa suuntaviivoissa ([25]), jäljempänä 'ilmailun suuntaviivat', vahvistetut kriteerit.

(23) Portugali katsoo, että toisin kuin São Miguelin ja Terceiran lentoasemilla, kyseessä olevien lentoasemien hallinnointi ei ole taloudellisesti houkuttelevaa yksityisille osapuolille niiden vähäisen, enimmäkseen kausiluonteisen liikenteen ja syrjäisen sijainnin vuoksi. SGA:lle myönnetyssä käyttöoikeussopimuksessa, joka koskee Graciosan, Picon, São Jorgen ja Corvon lentokenttien hallinnointipalveluja, määrätään, että SGA:lle maksetaan korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta jokaiselta sopimuksen voimassaolovuodelta. Korvauksen määräksi ajanjaksolla 2020–2025 on vahvistettu 17 miljoonaa euroa.

2.1.3. *SATAn tarjoamat kaupalliset palvelut*

(24) Julkisen palvelun velvoitteisiin ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen lisäksi SATA tarjoaa kaupallisia lentoliikennepalveluja, kuten lentorahtipalveluja sekä Azores Airlinesin kautta matkustajaliikennepalveluja vapautetuilla reiteillä. Näihin kuuluvat muun muassa lennot, joilla helpotetaan Yhdysvaltoihin ja Kanadaan sijoittautuneen suuren portugalilaisväestön matkustamista ja parannetaan matkailijoiden pääsyä Azoreille. Unioniin suuntautuvien yhteyksien osalta SATA liikennöi Manner-Portugalin reittien lisäksi kuitenkin vain kahta suoraa lentoa muihin eurooppalaisiin kohteisiin (Lontooseen ja Frankfurtiin), kuten jäljempänä tarkemmin selostetaan (johdanto-osan 28 kappale). ([26])

(25) SATA Air Açores kuljettaa sata prosenttia saariryhmän yhdeksän saaren välisestä alueellisesta lentorahdista, mikä vastaa noin 2 900 tonnin tavaramäärää vuodessa. Azores Airlines puolestaan kuljettaa yli [60–70] prosenttia Azoreille saapuvasta ja sieltä lähtevästä lentorahdista, mikä vastaa yli 1 300 tonnin tavaramäärää, muun muassa kalaa, postia ja lääkintätarvikkeita. ([27]) Azoreille saapuvan ja sieltä lähtevän rahtiliikenteen osalta Azores Airlinesin kanssa kilpailee ainoastaan TAP, jonka markkinaosuus oli vuonna 2019 noin [30–40] prosenttia. ([28])

(26) Kansainvälisillä lennoilla on tärkeä merkitys Azorien taloudelle pääasiassa investointien ja yksityisen kulutuksen kautta. Azores Airlines liikennöi Pohjois-Atlantilla säännöllisiä reittejä Bostoniin, Oaklandiin, Torontoon ja Montrealiin. Lisäksi se tarjoaa palveluja erikoismatkailun ja tilauslentojen alalla. Azores Airlines liikennöi vuonna 2019 yhteensä noin 7 000 lentoa (julkisen palvelun velvoitteiden alaiset lennot mukaan luettuina) kuudella keskikokoisella Airbus 320 -koneella. Näiden lentojen matkustajamäärä oli noin 946 000, mikä on 40 prosenttia kaikista ulkomailta Azoreille kuljetetuista matkustajista.

(27) Lisäksi Pohjois-Amerikan, Manner-Portugalin ja Azorien välisiä yhteyksiä varten SATAlla on vuodesta 1985 ollut määräävä omistusosuus kahdessa pohjoisamerikkalaisessa matkanjärjestäjässä, Azores Vacations Americassa ja Azores Vacations Canadassa.

([22]) Graciosan, Picon, São Jorgen ja Corvon saarilla siviili-ilmailun tukemiseksi tarjottavia julkisia lentoasemapalveluja koskeva käyttöoikeussopimus myönnettiin SGA:lle kymmenen vuoden ajaksi 1 päivänä heinäkuuta 2005 tehdyllä sopimuksella, joka pantiin täytäntöön 16 päivänä kesäkuuta 2005 annetun aluehallituksen päätöksen nro 102/2005 mukaisesti. Sopimus voidaan uusia kerrallaan viiden vuoden ajaksi, mutta sen enimmäiskesto on 20 vuotta.

([23]) Vuonna 2019, jolloin (lähtevien ja saapuvien) matkustajien määrä ajanjaksolla 2017–2019 oli suurin kaikilla viidellä lentoasemalla, matkustajamäärät olivat seuraavat: Pico 144 787, Graciosa 57 013, Corvo 8 825, São Jorge 80 629 ja Flores 63 568.

([24]) Ilmoitus on saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf

([25]) *Suuntaviivat valtiontuesta lentoasemille ja lentoyhtiöille* (EUVL C 99, 4.4.2014, s. 3), 72 kohta ja 75 kohdan a alakohta. Komissio katsoo 72 kohdassa, että koko lentoaseman hallinnointi voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, erityisesti unionin syrjäisimpien alueiden tapauksessa. Lisäksi se muistuttaa 75 kohdan a alakohdassa, että päätös 2012/21/EU kattaa sellaisille lentoasemille myönnettävän julkisen palvelun velvoitteesta maksettavan korvauksen, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on enintään 200 000 matkustajaa toimeksiannon voimassaolon aikana.

([26]) Portugalin 6 päivänä elokuuta 2020 antama vastaus komission tietopyyntöön.

([27]) Vuotta 2019 koskevat tiedot, ks. Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 24.

([28]) Lähde: *Raportointipalvelut – markkinaosuudet*, ks. edellä mainittu Portugalin 6 päivänä elokuuta 2020 antama vastaus.

(28) Azorien saariryhmän ja muun unionin alueen välisistä kaupallisista reiteistä SATAn kanssa kilpailevat koon mukaisessa järjestyksessä TAP – Transportes Aéreos Portugueses, S.A., Ryanair, Arkefly ja Jetairfly, tosin osa näistä reiteistä on lakkautettu covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen. Suorien reittien osalta Ryanair liikennöi vuonna 2019 Azorien ja Lissabonin ja Porton välillä (Portugalissa) sekä Azorien ja Lontoon, Manchesterin ja Frankfurtin välillä (Portugalin ulkopuolella). Lontoon- ja Frankfurtin-reiteillä Azores Airlinesin markkinaosuus vuonna 2019 oli 70 prosenttia Lontoon ja 23,6 prosenttia Frankfurtin osalta, kun taas Ryanairin markkinaosuus oli 30 prosenttia Lontoon ja 76,4 prosenttia Frankfurtin osalta. ([29]) Jetairfly liikennöi Azorien ja Brysselin välistä reittiä, Arkefly puolestaan reittejä Azorien ja Amsterdamin ja Kanariansaariin kuuluvan Teneriffan (Espanja) välillä. ([30])

(29) Vaihtoehtoisten liikennemuotojen osalta lautat liikennöivät ainoastaan kahden toisiaan lähimpänä olevan saaren, Faialin ja Picon, välillä sekä kyseisten saarten ja São Jorgen välillä kesäkaudella päivittäin mutta talvisin vain viikoittain. Kuten Portugali on osoittanut ([31]), saariryhmän maantieteellisen etäisyyden ja sääolosuhteiden vuoksi Azorien väestö on riippuvainen lentoliikenteestä ympäri vuoden sekä saarten välisessä liikenteessä että saariryhmän ulkopuolelle matkustettaessa. ([32])

2.2. **Kuvaus tuensaajan taloudellisesta tilanteesta ja taloudellisten vaikeuksien syistä**

2.2.1. *Taloudellinen tilanne oman pääoman, tappioiden ja merkityn osakepääoman osalta*

(30) Kuten aloittamis- ja laajentamispäätöksissä ([33]) todettiin, SATA on ollut taloudellisissa vaikeuksissa ainakin vuodesta 2014 lähtien. SATAn liiketoiminta on ollut jatkuvasti huomattavan tappiollista, ja sen oma pääoma vuonna 2014 oli 55,8 miljoonaa euroa negatiivinen. Sitä seuraavina vuosina SATAn negatiivisen oman pääoman määrä kasvoi edelleen tappioiden jatkuvan kasautumisen vuoksi (–94,6 miljoonaa euroa vuonna 2016, –135,6 miljoonaa euroa vuonna 2017 ([34]) ja –156,3 miljoonaa euroa vuonna 2018 ([35])). Vuonna 2019 SATAn negatiivisen oman pääoman määrä kasvoi merkittävästi ja oli –230,3 miljoonaa euroa. Tämä osoittaa, että yli puolet yhtiön merkitystä osakepääomasta – käytännössä koko osakepääoma – oli käytetty loppuun. Lisäksi noin 70 prosenttia yhtiön kaikista veloista toimittajille vuonna 2019 oli erääntynyt, ja 464 miljoonan euron velat ylittivät huomattavasti yhtiön 234 miljoonan euron varat. Näin ollen SATA täytti myös kansallisessa lainsäädännössä asetetut edellytykset sille, että yhtiö voitiin velkojien pyynnöstä asettaa velallisen kaikkia velkoja koskevaan maksukyvyttömyysmenettelyyn.

(31) SATAn oman pääoman tilanne ja taloudellinen tilanne ovat heikentyneet entisestään aloittamis- ja laajentamispäätösten jälkeen. SATAn nettotulos vuonna 2020 oli negatiivinen (–87,1 miljoonaa euroa), ja sen arvioidaan pysyvän negatiivisena myös vuosina 2021 (–32,7 miljoonaa euroa) ja 2022 ([...] miljoonaa euroa). Tämän seurauksena myös yhtiön oma pääoma oli negatiivinen vuosina 2020 (–369,3 miljoonaa euroa) ja 2021 (–319,5 miljoonaa euroa), ja sen odotetaan pysyvän negatiivisena myös vuonna 2022 ([...] miljoonaa euroa). ([36])

2.2.2. *Taloudellisten ja toiminnallisten vaikeuksien rakenteelliset ja muut syyt*

(32) Portugalin mukaan sen lisäksi, että SATAn julkisen palvelun velvoitteisiin ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen rahoitus oli riittämätöntä (johdanto-osan 17–23, 57 ja 129 kappale), SATAn yleinen vaikea tilanne johtui ja johtuu edelleen pääasiassa Azores Airlinesin heikosta tuloksesta. Esimerkiksi vuonna 2019 SATA Air Açoresin liikevaihto oli 84 miljoonaa euroa ja tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT eli liikevoitto) oli 2 miljoonaa euroa positiivinen. Myös nettotulos oli 2 miljoonaa euroa positiivinen. SGA:n liikevaihto puolestaan oli 3 miljoonaa euroa. EBIT oli lähempänä nollaa mutta silti positiivinen, ja nettotulos oli 0,1 miljoonaa euroa. Azores Airlinesin liikevaihto oli 157 miljoonaa euroa, mutta sen EBIT oli 33 miljoonaa euroa negatiivinen, ja nettotappio oli 56 miljoonaa euroa, mikä mitätöi muiden tytäryhtiöiden nettovoitot.

([29]) Lähde: Amadeus Market Insight, ks. Portugalin 6 päivänä elokuuta 2020 antama vastaus. Tiedot koskevat ainoastaan suoria yhteyksiä, mutta TAP Air Portugal tarjoaa myös välilaskullisia lentoja Lissabonin kautta.
([30]) Portugalin 20 päivänä heinäkuuta 2020 toimittamat tiedot, liite 6 – Ilmailualan kilpailutilanne Azorien markkinoilla.
([31]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 18.
([32]) Portugalin 20 päivänä heinäkuuta 2020 toimittamat tiedot, 42 kohta ja sitä seuraavat kohdat.
([33]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 11–22 kappale ja laajentamispäätöksen johdanto-osan 13 ja 14 kappale.
([34]) Portugalin 13 päivänä elokuuta 2020 antama ilmoitus, konsolidoitu tilinpäätös ja ilmoituksen liite 2.2.
([35]) Portugalin 13 päivänä elokuuta 2020 antama ilmoitus, liite 1.1, SATA-konsernin konsolidoidut taseet 2018 ja 2019.
([36]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 4 – SATAn rahoitustarpeet, s. 10.

(33) Portugalin toimittamien tietojen perusteella Azores Airlinesin vaikeudet johtuivat kuudesta keskeisestä tekijästä ([37]): i) kapasiteetin käyttöasteen aleneminen (40–50 % alle vertailuarvoksi asetetun blokkituntimäärän lentokonetta kohti; yhtiön verkostosuunnitelma on aina perustunut vahvasti kausiliikenteeseen ja yölentojen vähäiseen määrään), ii) lentoaikatauluissa esiintyneistä epäsäännöllisyyksistä johtuvien korvausten määrän nousu vuoden 2015 puolestatoista miljoonasta eurosta 4,5 miljoonaan euroon vuonna 2019 (lisäksi pelkästään vuonna 2018 häiriöiden ratkaisemiseksi vuokrattujen ilma-alusten kustannukset olivat yli 15 miljoonaa euroa), iii) korkeat huoltokustannukset, jotka johtuivat siitä, että vanha kalusto tarvitsi vuonna 2019 merkittävää korjaushuoltoa, mikä edellytti tuolloin huomattavia varauksia, iv) kaluston korvaamisesta aiheutuneet lisäkustannukset (yhden A321-koneen toimituksen viivästyminen vuoteen 2019 merkitsi ylimääräisen koneen vuokraustarvetta ja uuden koneen miehistön koulutuksen viivästymistä, mikä johti peruutuksiin vuoden 2017 huippusesongin aikana), v) heikko tulos ja suorituskyky tiettyjen julkisen palvelun velvoitteiden osalta (vuoroja koskevat rajoitukset neljällä julkisen palvelun reitillä vaikeuttivat verkoston, kaluston ja miehistön optimointia, julkisen palvelun velvoitteen mukaiset säännellyt hinnat heikensivät tulopotentiaalia ja kyseiset neljä julkisen palvelun reittiä pienensivät liikevoittomarginaalia 13 miljoonalla eurolla vuonna 2019) sekä vi) lisääntyneet paineet, jotka johtuivat siitä, että Ponta Delgadan ja Lissabonin välinen reitti vapautettiin vuonna 2015 halpalentoyhtiöille, kuten Ryanairille, minkä lisäksi TAP on lisännyt lentojen määrää SATAn hallinnoimalta Ponta Delgadan keskuslentoasemalta muun muassa Pohjois-Amerikan kohteisiin.

2.2.3. *Covid-19-pandemian vaikutukset tuensaajan toimintaan ja tuloksiin*

(34) Covid-19-pandemian vaikutukset ilmailu- ja matkailualaan ovat pahentaneet SATAn vaikeuksia. Pandemia on aiheuttanut merkittävän, pitkäkestoisen kysyntäsokin, joka johtuu pääasiassa Portugalissa, muissa EU:n jäsenvaltioissa ja Pohjois-Amerikassa maaliskuusta 2020 alkaen käyttöön otetuista matkustus- ja kaupankäyntirajoituksista, joilla pyrittiin hillitsemään taudin leviämistä. Näillä rajoituksilla on ollut näkyvä vaikutus Azorien (ja myös Madeiran autonomisen alueen ([38])) reaalitalouteen.

(35) SATA liikennöi covid-19-pandemiaa edeltäneiden kahden vuoden aikana 44 000 lentoa maaliskuun 2018 ja helmikuun 2020 välisenä aikana. Sen sijaan maaliskuun 2020 ja helmikuun 2022 välisenä aikana se toteutti 34 821 lentoa, mikä merkitsee 21 prosentin vähennystä. Kun otetaan huomioon samat ajanjaksot ja pandemian vaikutus SATAn toimintaan, kuljetettujen matkustajien määrä väheni 43,5 prosenttia 3,36 miljoonasta 1,9 miljoonaan, istuinkilometrit vähenivät 43,2 prosenttia 5 843 miljoonasta 3 326 miljoonaan ja tulot matkustajakilometriä kohti laskivat 58 prosenttia 4 582 miljoonasta eurosta 1 928 miljoonaan euroon. Samoin SGA:n hallinnoimilla lentokentillä lähtevien ja saapuvien matkustajien määrä laski 33 prosenttia 0,56 miljoonasta 0,38 miljoonaan ja liiketoiminnan tulot laskivat 46 prosenttia. ([39])

(36) Covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen menetetyistä tuloista voidaan todeta, että vaikka SATAn tulojen kasvuvauhdiksi oletettaisiin varovaisesti 5 prosenttia, mikä on vähemmän kuin SATA Air Açoresin 7,8 prosentin kasvu ja Azores Airlinesin 5,1 prosentin kasvu vuosina 2015–2019, vertailu osoittaa, että SATA Air Açoresin tulojen menetys on 35,3 miljoonaa euroa ja Azores Airlinesin 180,3 miljoonaa euroa. Huolimatta muuttuvien ja puolimuuttuvien kustannusten vähentämiseksi toteutetuista toimenpiteistä SATAn käyttökatteeseen kohdistuvan vaikutuksen arvioidaan olevan noin 80 miljoonaa euroa. Yhtiön nettotulos maaliskuusta 2020 helmikuuhun 2022 ulottuvalla ajanjaksolla oli 54,5 miljoonaa euroa pienempi kuin maaliskuun 2018 ja helmikuun 2020 välisellä ajanjaksolla.

(37) Komissio hyväksyi 30 päivänä huhtikuuta 2021 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla SATA Air Açoresille ja Azores Airlinesille maksettavan 12 miljoonan euron korvauksen välittömistä vahingoista, jotka aiheutuivat yhtiölle matkustusrajoituksista, joita Azorien, Portugalin ja muiden kohdemaiden viranomaiset asettivat 19 päivän maaliskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2020 välisenä aikana covid-19-pandemian leviämisen rajoittamiseksi. ([40]) Covid-19-pandemian aiheuttama kysynnän jyrkkä lasku on kuitenkin jatkunut myös kesäkuun 2020 jälkeen, ja sen vaikutus SATAn tuloihin ja tappioihin on tähän mennessä ollut viisi tai kuusi kertaa suurempi kuin vahingonkorvaustuella katetut tappiot.

([37]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 9.

([38]) Komission päätös, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.62505 (2021/N) – Covid-19 – Tukea SA.56873 koskeva muutos – Suorat avustukset ja lainatakausjärjestelmä (EUVL C 195, 21.5.2021, s. 22).

([39]) Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 antama vastaus komission tietopyyntöön, s. 8–10.

([40]) Komission päätös, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.61771 (2021/N) – Covid-19 – SATA – Poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien vahinkojen korvaaminen (EUVL C 285, 16.7.2021, s. 7).

2.3. **Kuvaus rakenneuudistussuunnitelmasta ja rakenneuudistustoimenpiteistä**

2.3.1. *Toiminnan rakenteellinen uudistaminen*

(38) Rakenneuudistustuella tuetaan vuoden 2020 lopussa aloitettua rakenneuudistussuunnitelmaa ([41]), jonka toteuttaminen päättyy vuoden 2025 lopussa. Rakenneuudistussuunnitelman mukaan SATAn toiminta käynnistetään uudelleen SATA-konsernin hallinnointi- ja ohjausjärjestelmän uudelleenjärjestelyn pohjalta. Suunnitelmassa keskitytään varmistamaan Azorien välttämättömät lentoyhteydet, minkä seurauksena vähennetään muiden kuin välttämättömien reittien määrää ja tehostetaan lentoliikennetoimintaa.

(39) Seuraavissa jaksoissa kuvataan rakenneuudistustoimenpiteet erikseen, koska Portugalin mukaan kukin niistä muodostaa erillisen osan kokonaisstrategiaa, jolla pyritään varmistamaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen suunnitelman päättymiseen mennessä. Lisäksi kuvaukseen sisältyy jakso, jossa esitellään ehdotetut toimenpiteet rakenneuudistustuen aiheuttaman kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi, sekä jakso, jossa käsitellään valtion toimenpiteiden tarvetta, kuten Portugali on esittänyt.

2.3.1.1. Yritysrakenteen uudelleenjärjestely

(40) Portugali aikoo yksinkertaistaa SATAn yritysrakennetta, jotta yhtiö olisi tulevaisuudessa houkuttelevampi mahdollisille yksityisille sijoittajille. Uudelleenjärjestely käynnistyi vuoden 2021 lopussa, ja siihen sisältyy Azorien perustaman uuden holdingyhtiön (SATA SGPS) muuttaminen SATA-konsernin holdingyhtiöksi. SATA Air Açoresista ja sen nykyisistä tytäryhtiöistä eli Azores Airlinesista ja SGA:sta sekä SATAn maahuolintatoimintojen irrottamisen tuloksena syntyvästä uudesta yksiköstä tulee tytäryhtiöitä, jotka Azorit omistaa kokonaan uuden SATA SGPS -yhtiön kautta. ([42])

(41) Yhtiön uudelleenjärjestely sisältää seuraavat vaiheet: i) Azorit perustaa uuden SATA SGPS -yhtiön, ii) SATA ja sen tytäryhtiöt siirretään SATA SGPS:n alaisuuteen ja iii) [...] myydään.

(42) Yhtiön uudelleenjärjestely on tarpeen SATA-konsernin rakenteen yksinkertaistamiseksi ja optimoimiseksi, jotta yhtiö voitaisiin valmistella omaisuuserien myyntiä varten suunnitelman mukaisesti (johdanto-osan 62 ja 63 kappale) ja kunkin tytäryhtiön tehtävät voitaisiin erottaa selvästi toisistaan.

2.3.1.2. Tehokkuuden parantaminen ja kustannusten vähentäminen

(43) Rakenneuudistussuunnitelman lähtökohtana on, että SATAn markkina-asema elpyy covid-19-pandemiaa edeltäneelle tasolle vuoteen 2023 mennessä liikennemäärien ja liikevaihdon osalta (Länsi-Euroopan markkinat sekä alueellinen ja kansainvälinen toiminta mukaan luettuina) ([43]), että Azoreista tulee yhä houkuttelevampi matkailukohde ja että kysyntä kasvaa myös Pohjois-Amerikan portugalilaisväestön keskuudessa. Portugalin viranomaiset korostavat kuitenkin myös, että SATAn kapasiteetti keskitetään välttämättömiin toimintoihin, erityisesti julkisen palvelun velvoitteisiin ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin, joiden osalta SATAlla on vähemmän joustovaraa supistaa toimintaa palvelujen tyypin ja liikenteen luonteen vuoksi. Sen sijaan muut kuin välttämättömät reitit rajataan tarvittavaan vähimmäismäärään kapasiteetin käyttöasteen parantamiseksi ja verkoston optimoimiseksi. Portugalin toimittamien tuoreimpien tietojen mukaan SATAn tulos on kuitenkin jo nyt liiketoimintasuunnitelmassa esitettyjä ennusteita parempi. SATA-lentoyhtiöiden suorituskyky kuljetettujen matkustajien määrällä mitattuna on selvästi Euroopan ja koko maailman lukuja parempi. Kun IATAn mukaan kansainvälisen matkustajaliikenteen kysyntä vuonna 2021 oli 75,5 prosenttia vuoden 2019 tasoa alhaisempi, SATA

([41]) Portugalin 10 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamat tiedot (s. 8), joissa luetellaan yhtiön, muun muassa toimittajien, ammattiliittojen ja pankkien kanssa, jo neuvotellut sopimukset.

([42]) Portugalin 22 päivänä lokakuuta 2021 toimittamat tiedot, s. 7.

([43]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 3, SATA-konsernin tulos ja suorituskyky tilikauden 2021 alusta osavuosijakson loppuun (marraskuu 2021), s. 11, sekä Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 12 ja 13. Portugalin mukaan SATAn liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt historiatiedot perustuvat Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Datan (DGG) ja OAG:n markkinatietoihin. Markkinakehityksen ja kasvuarvioiden osalta rakenneuudistussuunnitelma perustuu IATAn ja Oxford Economicsin vuosia 2019–2025 koskevaan lentoliikenteen kysynnän ennusteeseen (julkaistu marraskuussa 2020). Lisäksi Portugali käyttää ICAO:n julkaisemia tietoja (ICAO, "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis", Montreal, Kanada, 12.1.2022).

Azores Airlinesin osalta kysyntä oli vain 31 prosenttia vuoden 2019 tasoa alhaisempi (ainoastaan 25 % alhaisempi, kun otetaan huomioon myös Air Açoresin hoitama saarten välinen liikenne). Lisäksi vuoden 2021 jälkipuoliskolla matkustajamäärät olivat vain 10 prosenttia alhaisemmat kuin vastaavana ajanjaksona vuonna 2019. Portugali on myös osoittanut, että SATAn suorituskyky kuljetettujen matkustajien määrällä mitattuna oli viime vuonna selvästi korkeampi kuin Euroopassa ja koko maailmassa: se oli ainoastaan 25 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2019 (molemmat lentoyhtiöt yhdessä). Tämä on huomattavasti parempi tulos kuin Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) arviot Euroopan (−56 %) ja muun maailman (−49 %) osalta.

(44) Kuten Portugali on selittänyt, rakenneuudistussuunnitelma perustuu kahteen päästrategiaan: i) toimintojen ja aikataulujen tehostamiseen sekä ii) toimintakustannusten vähentämiseen.

(45) Kalustokapasiteetin ja käyttöasteen parantaminen perustuu vanhojen, elinkaarensa lopussa olevien ilma-alusten asteittaiseen käytöstä poistamiseen ja ilma-alusten määrän vähentämiseen ensin 15:stä 13:een ja rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen ja Azores Airlinesin luovutuksen jälkeen ainoastaan 6 ilma-alukseen. Vuoteen 2025 mennessä Azores Airlines liikennöisi seitsemällä koneella (A-320 ja A-320/21 NEO) – ja mahdollisella lisäkoneella todelliseen käyttöön perustuvan "power by the hour" (PBH) -sopimuksen mukaisesti ([44]) – 17 kohteeseen, SATA Air Açores puolestaan kuudella koneella (Q400 ja Q200) 9 kohteeseen. Kone- ja vuorokausikohtaisten blokkituntien määrä kasvaisi vuoden 2019 [...] tunnista ja nykyisestä [...] tunnista [...] tuntiin vuoteen 2025 mennessä, joten pienempi kone- ja istuinkapasiteetti hyödynnettäisiin entistä tehokkaammin. Azores Airlinesin kapasiteettia lisättäisiin [...] prosenttia vuoteen 2025 mennessä, mikä parantaisi Azorien yhteyksiä vastauksena kysynnän tasaiseen kasvuun.

(46) Toimintakustannusten vähentämistä koskeva suunnitelma perustuu neljään pilariin: i) kaluston uudistaminen ottamalla käyttöön uusia koneita, joiden huoltotarve on vähäisempi ja polttoaineen kulutus pienempi, mikä vähentää kustannuksia, ii) toiminnan tehokkuuden parantaminen polttoainetta, ateriapalveluja, miehistöä ja jakelua koskevilla toimilla, iii) tärkeimpien sopimusten neuvotteleminen uudelleen toimittajien kanssa parempien ehtojen saavuttamiseksi sekä iv) tuottavuustoimenpiteet työvoiman mukauttamiseksi SATAn nykyisiin tarpeisiin. Nämä rakenneuudistustoimenpiteet vähentäisivät Azores Airlinesin nykyisiä kustannuksia istuinkilometriä kohti vuoteen 2025 mennessä yhteensä noin 36 prosenttia, [...] sentistä [...] senttiin. Tällaisten tehostamistoimenpiteiden ja kustannussäästöjen arvioidaan vähentävän kustannuksia kaikkiaan noin [...] miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä (johdanto-osan 49 kappale).

2.3.1.3. Rakenneuudistuksen kustannukset ja rahoituslähteet

(47) Portugali arvioi 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamissaan tiedoissa rakenneuudistuksen kustannuksiksi [...] miljoonaa euroa. Tätä määrää tarkistettiin 6 päivänä huhtikuuta 2022 [...] miljoonaan euroon. ([45]) Määrään sisältyy [...] miljoonaa euroa [...] sekä muita toimintakustannuksia, joita tavanomaisten toimintatulojen, valtiontuen tai [...] miljoonan euron oman rahoitusosuuden ei odoteta kattavan. Portugalin mukaan rakenneuudistuskustannusten kokonaismäärää oli korotettava alkuperäisiin arvioihin verrattuna seuraavista syistä: i) covid-19-pandemiasta johtuneet odottamattomat vaikutukset vuoden 2021 alkupuoliskolla (mikä johti rahoitusennusteiden tarkistamiseen), ii) vanhan velan kuolettamiseen liittyneiden määrien sisällyttäminen rakenneuudistuskustannuksiin ja iii) muutokset, jotka johtuivat arvoseteleiden voimassaolon jatkamisesta, vanhojen työntekijöiden sitouttamistoimiin, varauksiin ja eläkkeisiin liittyvistä tarkistuksista sekä toimittajien velkasopimuksista johtuvista käyttöpääoman oikaisuista. ([46])

(48) Kun otetaan huomioon niiden rakenneuudistussuunnitelmassa tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamiseksi esitettyjen rakenneuudistustoimenpiteiden muoto ja määrä, joiden avulla SATA voi muun muassa saavuttaa [...] mennessä nettorahoitusvelan ja käyttökatteen suhteen ([47]), joka on vähintään [...], Portugali tarkisti 2 päivänä joulukuuta 2021 rakenneuudistustuen kokonaismäärää alkuperäisestä 330,09 miljoonasta eurosta 453,25 miljoonaan euroon. Rakenneuudistustukea on mukautettu erityisesti seuraavista syistä: i) SATAn likviditeettitarpeet rakenneuudistussuunnitelman hyväksymistä odotettaessa ja sen seurauksena maksuvalmiustukeen liittyvien lainojen jatkaminen sekä ii) Azorien budjettirajoitukset, jotka edellyttivät muutoksia rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyihin valtiontukivälineisiin. ([48]) Rakenneuudistustuki koostuu näin ollen tällä hetkellä seuraavista toimenpiteistä, jäljempänä yhdessä 'toimenpiteet' tai 'rakenneuudistustuki':

a) 144,5 miljoonan euron suuruinen vaiheittainen pääomanlisäys, joka myönnetään kahdessa erässä seuraavasti: i) 82,5 miljoonaa euroa (joka koskee SATAn ainoan osakkeenomistajan eli Azorien myöntämän enintään 82,5 miljoonan euron suuruisen suoran lainan ([49]) muuntamista pääomaksi) heti, kun rakenneuudistustuki on hyväksytty, ja ii) 62 miljoonaa euroa vuonna 2022

([44]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, s. 1.
([45]) Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 18.
([46]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 5.
([47]) Nettorahoitusvelan suhde käyttökatteeseen mittaa yrityksen kykyä maksaa (lyhyt- ja pitkäaikaiset) velkansa. Se osoittaa, kuinka monta vuotta yritys tarvitsee kaikkien velkojensa maksamiseen, jos se toimii nykyisellä velka- ja käyttökatetasolla.
([48]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 5.
([49]) Kyseinen laina myönnettiin Azorien aiemmin takaaman lainan korvaamiseksi johdanto-osan 11 kappaleessa tarkoitetun 5 päivänä marraskuuta 2021 annetun komission päätöksen johdanto-osan 13 ja 18 kappaleen mukaisesti.

b) Azorien suorittama velan siirtäminen ja velan muuntaminen yhteensä 173,75 miljoonan euron pääomaksi, josta [...] miljoonaa euroa liittyy [...] ja [...] miljoonaa euroa [...]

c) Azorien myöntämä 135 miljoonan euron julkinen takaus pankeilta ja/tai muilta rahoituslaitoksilta saaduille lainoille; lainaehtoihin sisältyy [...].

(49) Portugalin mukaan SATA osallistuisi rakenneuudistussuunnitelmaan tehostamis- ja kustannussäästötoimenpiteillä, joiden arvioidaan vähentävän kustannuksia noin [...] miljoonalla eurolla vuoteen 2025 mennessä ([50]) seuraavasti:

a) [...] miljoonaa euroa toiminnan tehostamisesta, joka koostuu polttoainesäästöistä (noin [...] miljoonaa euroa), jakelukustannusten vähentämisestä (noin [...] miljoonaa euroa) ja [...] ([...] miljoonaa euroa) ([51])

b) [...] miljoonaa euroa toimintakustannusten vähentämisestä seuraavin keinoin:

1. kaluston uudistaminen vuonna 2021 ([...]), [...] miljoonaa euroa

2. toimittajien kanssa käytävät neuvottelut, [...] miljoonaa euroa, mukaan lukien i) hankintojen optimointi muun muassa majoituskustannusten leikkausten ja huolintasopimusten uudelleenneuvottelujen avulla ([...] miljoonaa euroa), ii) huoltokustannusten vähentäminen [...] ([...] miljoonaa euroa), iii) leasing-sopimusten uudelleenneuvottelut ”power by the hour” -sopimusten ja alhaisempien maksujen avulla ([...] miljoonaa euroa), iv) muut neuvottelut toimittajien kanssa ([...] miljoonaa euroa, josta [...] miljoonaa euroa [...]) ja v) matkustajien korvausvaatimuksia koskevat neuvottelut ([...] miljoonaa euroa)

3. työvoiman järkeistäminen noin [...] miljoonalla eurolla muun muassa seuraavin toimenpitein:

— taloudelliset toimenpiteet, kuten henkilöstön palkkojen alentaminen noin [...] prosentilla vuosina 2021 ja 2022 ([...] miljoonaa euroa), työsopimusten neuvotteleminen uudelleen ammattiliittojen kanssa miehistön tuottavuuden parantamiseksi ([...] miljoonaa euroa)

— henkilöstön vähentämistoimenpiteet ([...] miljoonaa euroa), jotka koostuvat [...] ([52]) ja [...] ([53])

4. muut kustannussäästötoimenpiteet (yhteensä [...] miljoonaa euroa), mukaan lukien [...] ([...] miljoonaa euroa).

(50) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmaa tuettaisiin seuraavilla SATA-yhtiön omilla varoilla, kuten Portugali on esittänyt 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamissaan tiedoissa:

1. jo toteutettu [...]:n kuolettaminen SATAn toiminnasta saaduilla omilla tuloilla ([...] miljoonaa euroa)

2. Azores Airlinesin toiminnasta jo saadut tulot ([...] miljoonaa euroa).

3. säästöt ”[...]” pankkilaitosten kanssa, mukaan lukien velkojen uudelleenneuvottelut (korkomarginaalien pienentäminen ja laina-ajan pidentäminen) ja kustannussäästötoimenpiteet ([...] miljoonaa euroa) seuraavasti: […] ([54])

4. uusi pääomarahoitus, jota Azorit ei ole taannut ja joka myönnetään vuodesta 2022 alkaen [...] ([55]) tai [...] ([56]).

([50]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 3, SATA-konsernin tulos ja suorituskyky tilikauden 2021 alusta osavuosijakson loppuun (marraskuu 2021), sellaisena kuin ne ovat päivitettyinä Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 antamassa vastauksessa komission tietopyyntöön, s. 18 ja liite 8.
([51]) Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 antama vastaus komission tietopyyntöön, s. 18 ja liite 8.
([52]) Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 antama vastaus komission tietopyyntöön, s. 18 ja liite 8.
([53]) Portugalin 6 päivänä huhtikuuta 2022 antama vastaus komission tietopyyntöön, s. 18 ja liitteet 12 ja 13.
([54]) Portugalin 28 päivänä lokakuuta 2021 toimittamat tiedot, s. 6.
([55]) Instrumentti, jonka luokitus on [...] lisättynä [...] prosentin marginaalilla ja johon sovelletaan [...].
([56]) Erääntyy [...], ja korko on [...] lisättynä [...] prosentin marginaalilla [...] mukaisesti.

(51) Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi Portugali aikoo osallistua rakenneuudistukseen myymällä määräysvallan tuottavan osuuden Azores Airlinesin osakkeista sekä irrottamalla ja myymällä tuensaajan koko maahuolintatoiminnan. Näiden omaisuuserien myynnin on määrä tapahtua vuoden 2025 loppuun mennessä ([57]). Azorit sitoutuu luovuttamaan Azores Airlinesin määräysvallan uusille sijoittajille 51 prosentin omistusosuudella. Näin ollen kun otetaan huomioon Azores Airlinesin yksityistämisestä odotettavissa olevat tulot (noin [...] miljoonaa euroa) ja uuden maahuolintayksikön yksityistäminen (noin [...] miljoonaa euroa), SATAn arvioitu oma rahoitusosuus olisi [...] miljoonaa euroa eli noin [...] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista ([...] miljoonaa euroa).

2.3.1.4. Rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteet: perusskenaario ja epäsuotuisa skenaario

(52) Portugali päivitti rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariota 15 päivänä heinäkuuta 2021 ja 2 päivänä joulukuuta 2021. Portugali tarkisti 15 päivänä heinäkuuta 2021 toimittamissaan tiedoissa esittämiään ennusteita, jotta niissä voitiin ottaa huomioon covid-19-pandemian vaikutusten vakavuudesta johtunut Azores Airlinesin alhaisempi toimintataso vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Viimeisimmät päivitetyt luvut, jotka kattavat vuoden 2021 kolme ensimmäistä neljännestä ([58]), osoittavat kuitenkin yhtiön tuloksen parantuneen ja ylittävän 15 päivänä heinäkuuta 2021 toimitetuissa tiedoissa esitetyt varovaiset odotukset. Mukautuksista huolimatta Portugali arvioi myös liiketoimintasuunnitelmaa koskevissa viimeisimmissä ennusteissaan, että SATAn tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT) kääntyisi positiiviseksi [...].

(53) Rakenneuudistuskauden päätyttyä vuonna 2025 [...].

(54) Uuden maahuolintayksikön odotetaan saavuttavan [...], ja se myydään vuoden 2025 loppuun mennessä. Joka tapauksessa rakenneuudistuskauden päätyttyä SATA Air Açoresin liikevaihdon ja kustannusten ennustetaan olevan [...], kun taas SGA:n osalta odotetaan, että [...] (vuoden 2020 [...] miljoonasta eurosta [...] miljoonaan euroon vuonna 2025).

(55) Portugali laski perusskenaariota varten myös sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) ([59]) tunnusluvut (taulukko 1.A) ja arvioi keskimääräiseksi pääomakustannukseksi (WACC) [...] prosenttia. Rakenneuudistuksen päättyessä (vuonna 2025) sijoitetun pääoman tuotto olisi [...] prosenttia.

Taulukko 1.A

Rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteet (perusskenaario)

Taloudelliset tiedot			Rakenneuudistuskausi				
Perusskenaario	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SATA Air Açores							
Liikevaihto (milj. euroa)	*83,6*	66,2	74,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA) (milj. euroa)	*15,2*	10,8	22,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	*18*	16	30	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	*2,3*	– 14,1	11,3	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%)	*3*	– 21	15	[…]	[…]	[…]	[…]

([57]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 3.
([58]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 3, SATA-konsernin tulos ja suorituskyky tilikauden 2021 alusta osavuosijakson loppuun (marraskuu 2021).
([59]) Sijoitetun pääoman tuotto vuonna t määritellään liikevoitoksi verojen jälkeen vuonna t jaettuna vuosien t ja t–1 keskimääräisellä sijoitetulla pääomalla.

Taloudelliset tiedot			Rakenneuudistuskausi				
Perusskenaario	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SGA							
Liikevaihto (milj. euroa)	*3,2*	3,3	5,3	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA) (milj. euroa)	*– 0,4*	– 0,6	0,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	*– 14*	– 17	3	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	*– 0,4*	– 1,3	0,1	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%)	*– 13*	– 39	2	[…]	[…]	[…]	[…]
Azores Airlines							
Liikevaihto (milj. euroa)	*157,2*	57,0	78,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA) (milj. euroa)	*– 4,6*	– 36,3	– 37,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	*– 3*	– 64	– 48	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	*– 44,1*	– 63,3	– 50,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%)	*– 28*	– 111	– 64	[…]	[…]	[…]	[…]
Uusi maahuolintayksikkö							
Liikevaihto (milj. euroa)	*10,8*	5,9	18,3	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA) (milj. euroa)	*– 8,6*	– 11,8	– 2,5	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	*– 80*	– 199	– 13	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	*– 9,0*	– 12,1	– 2,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%)	*– 83*	– 205	– 15	[…]	[…]	[…]	[…]
Konsolidoitu SATA Air Açores ja SGA	**2019**	**2020e**	**2021e**	**2022e**	**2023e**	**2024e**	**2025e**
Liikevaihto (milj. euroa)	*86,8*	69,5	79,5	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA) (milj. euroa)	*14,8*	10,2	22,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%) (*)	*17*	15	28	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	*1,9*	– 15,4	11,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%) (*)	*2,2*	– 22	14	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Komission laskelmat

Lähde: Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn liiketoimintasuunnitelma 2021–2025.

Taulukko 1.B

Rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteet (perusskenaario), koko konserni

SATA-KONSERNI (*)		Rakenneuudistuskausi				
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Liikevaihto (milj. euroa)	118	177	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT) (milj. euroa)	– 78,7	– 39	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (konserni) (%)	– 67	– 22	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettotulos (milj. euroa)	– 87,1	– 32,7	[…]	[…]	[…]	[…]

SATA-KONSERNI (*)		Rakenneuudistuskausi				
Nettorahoitusvelka (milj. euroa)	279	415,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettorahoitusvelka suhteessa käyttökatteeseen	–	39,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitetun pääoman tuotto (%)	– 155,7	– 11,8	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Olettaen, että Azores Airlinesin enemmistöosuudesta ja maahuolintayksiköstä luovutaan.
(**) Vuodesta 2021 alkaen luvut eivät sisällä huolintatukia tai ylimääräisiä covid-19-tukia vaan ainoastaan toistuvat toimintatuet, kuten alueellisista julkisen palvelun velvoitteista maksettavat korvaukset.

Lähde: Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 4 – SATAn rahoitustarpeet.

(56) Portugali toimitti vertailun vuoksi tiedot myös muutaman muun lentoyhtiön sijoitetun pääoman tuotosta vuonna 2019. Näiden yhtiöiden keskimääräinen sijoitetun pääoman tuotto oli 6,9 prosenttia, mediaani puolestaan 11,8 prosenttia (taulukko 2).

Taulukko 2

Sijoitetun pääoman tuotto vertaisryhmän keskuudessa vuonna 2019

Lentoyhtiöt (tilanne 31.12.2019)	Sijoitetun pääoman tuotto
Lufthansa	8,9 %
Norwegian	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
EasyJet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	– 20,3 %
Keskiarvo	6,9 %
Painotettu keskiarvo	11,8 %
Lähde: Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot. *Tietolähde*: Orbis Business Intelligence -tietokanta.	

(57) Yksi SATAn suurimmista ongelmakohdista on Azores Airlinesin hoitamien julkisen palvelun velvoitteiden korvaukseton osa, kuten 2.2 jaksossa kuvataan. Portugalin mukaan vuosina 2009–2019 Azores Airlinesin liikennöimien julkisen palvelun reittien toimintatappiot olivat yhteensä [...] miljoonaa euroa (luvussa ei oteta huomioon kaupallisia reittejä). ([60]) Portugalin mukaan Azores Airlinesille voitaisiin kuitenkin tulevaisuudessa myöntää korvaus Lissabonin sekä Hortan, Picon ja Santa Marian välisistä julkisen palvelun reiteistä ([61]), jos se voittaa avoimen tarjouskilpailun näiden reittien liikennöinnistä. Korvauksen, joka olisi riittävä kattamaan edellä mainittujen julkisten palvelun reittien liikennöinnistä aiheutuvat kustannukset, arvioidaan olevan [...] miljoonaa euroa vuodessa. Azores Airlinesilla on jo tarvittava kalusto ([...]) ja henkilöstö näiden kansallisten julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen ([62]), vaikka kyseistä tarjouskilpailua ei ole vielä käynnistetty. Azores Airlines ei kuitenkaan missään tapauksessa tekisi näistä julkisen palvelun velvoitteista sellaista tarjousta, joka alittaisi niiden hoitamisesta odotettavissa olevat kustannukset. ([63])

([60]) Portugalin 19 päivänä lokakuuta 2020 toimittamat tiedot, 150 ja 151 kohta ja liite 4.
([61]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 39.
([62]) Lähde: BCG:n analyysi "Route Profitability Analysis, Company Data", Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 41.
([63]) Portugalin 10 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamat tiedot, 23 kohta, s. 6.

(58) Portugali on esittänyt ennusteita myös rakenneuudistuksen epäsuotuisasta skenaariosta, jossa Azores Airlinesin tulot olisivat 15 prosenttia pienemmät kuin perusskenaariossa. ([64]) Portugali katsoo, että jos edellä mainittuja julkisen palvelun velvoitteita ei anneta Azores Airlinesin hoidettaviksi, käytettävissä oleva kapasiteetti voitaisiin käyttää kannattavasti seuraaviin toimintoihin ([65]):

— [...]

— [...]

— [...]

— [...].

(59) Portugalin viranomaiset toteavat, että [...]. Portugalin mukaan edellä mainitut vaihtoehdot voidaan joka tapauksessa toteuttaa, joko erikseen tai yhdistellen, markkinoiden tulevan kehityksen sekä kyseisiä julkisen palvelun reittejä koskevan tarjouskilpailun lopputuloksen mukaan.

(60) Myös epäsuotuisassa skenaariossa SATAn liikevoitto (EBIT) olisi silti [...] miljoonaa euroa positiivinen vuodesta 2025 alkaen ja järjestelmällisesti sen jälkeen (taulukko 3). Lisäksi myös epäsuotuisassa skenaariossa vuonna 2025 Azores Airlinesin omistusosuuksien myynnistä odotettavissa olevat tulot vakauttaisivat SATAn oman pääoman tilanteen, rahoitusvelka pysyisi vakaalla tasolla ja nettorahoitusvelka suhteessa käyttökatteeseen olisi [...]. Vuodesta 2026 alkaen SATA-konserni [...].

Taulukko 3

Rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteet (epäsuotuisa skenaario)

(milj. euroa)

SATA-KONSERNI	Rakenneuudistuskausi					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liikevaihto	117,5	170,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto (EBIT)	– 78,7	– 42,6	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettotulos	– 87,1	– 58,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitusvelka (leasing-sopimukset pois lukien)	279,4	274,5	[…]	[…]	[…]	[…]

(61) Portugali katsoo, että muut tukivälineiden tai -määrien yhdistelmät vaarantaisivat asetetut tavoitteet tai aiheuttaisivat kohtuuttomia rahoituskustannuksia, mikä haittaisi SATAn pitkän aikavälin elinkelpoisuutta.

2.3.1.5. Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

(62) Portugalin viranomaiset sitoutuvat seuraaviin toimenpiteisiin kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi rakenneuudistuskauden aikana:

a) SATA myy enemmistön ja määräysvallan tuottavan omistusosuuden (51 %) tytäryhtiö Azores Airlinesista sekä irrottaa ja myy yhtiön koko maahuolintatoiminnan, joka käsittää noin [...] ([66]). Lisäksi SATA on jo ajanut alas Azores Vacations Canadan toiminnan, ja vuoden 2022 loppuun mennessä sen on määrä saattaa päätökseen Azores Vacations Americaa koskeva likvidaatiomenettely. Näiden yritysten toiminnassa keskityttiin Pohjois-Amerikan sekä Manner-Portugalin ja Azorien välisiin ympärivuotisiin yhteyksiin. ([67])

([64]) Portugalin 15 päivänä heinäkuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 4, SATAn rahoitustarpeet (IMAP, heinäkuu 2021), sellaisina kuin ne ovat myöhemmin tarkistettuina 2 päivänä joulukuuta 2021 toimitetuissa tiedoissa.
([65]) Portugalin 22 päivänä lokakuuta 2021 päivätty kirje [...].
([66]) Portugalin 10 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamat tiedot, s. 9, 11 ja 16.
([67]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 3, SATA-konsernin tulos ja suorituskyky tilikauden 2021 alusta osavuosijakson loppuun (marraskuu 2021), dia 4.

b) Kaluston osalta SATA sitoutuu asettamaan ilma-alustensa määrälle ylärajan, joka on SATA Air Açoresin osalta kuusi (tätä määrää on mahdollista poikkeuksellisesti lisätä saarten välistä liikennettä koskevien julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseksi) ja Azores Airlinesin osalta kahdeksan ilma-alusta. ([68])

c) SATA pidättäytyy hankkimasta yritysten osakkeita rakenneuudistuskauden aikana, paitsi jos se on välttämätöntä SATAn pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

d) SATA pidättäytyy mainostamasta valtiontukea kilpailuetuna tuotteidensa ja palvelujensa markkinoinnin yhteydessä.

(63) Portugali suunnittelee toteuttavansa mainittujen omaisuuserien myynnin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025, koska se katsoo, että rakenneuudistuksen tuloksena saavutetut myönteiset toiminnalliset ja taloudelliset tulokset saattaisivat rauhoittaa Azores Airlinesin enemmistöosuudesta mahdollisesti kiinnostuneita sijoittajia. Samoin irrotettavan ja myytävän maahuolintatoiminnan osalta tämä aikataulu antaisi tuensaajalle mahdollisuuden saavuttaa noin [...] miljoonan euron vuotuisen normalisoidun/toistuvan käyttökatteen (EBITDA).

2.3.2. *Tilanne ilman rakenneuudistustukea*

(64) Portugali katsoo, että ilman rakenneuudistustukea SATAlta loppuisi maksuvalmius, kun otetaan huomioon muun muassa tärkeimpien pankkien myöntämän rahoituksen (kuten Deutsche Bankin 6 päivänä maaliskuuta 2022 myöntämän 155 miljoonan euron lainan) tulevat takaisinmaksupäivät, koska SATAlla ei ole käytössään tarvittavia käteisvaroja ja sillä on ollut vaikeuksia neuvotella lainoilleen lisäaikaa. ([69]) Maksuvalmiuden loputtua yhtiön toimilupa keskeytettäisiin ja lopulta peruutettaisiin, mikä veisi SATAlta sen pääasiallisen tulonlähteen ja johtaisi yhtiön likvidaatioon. Lisäksi se johtaisi SATAn nykyisin liikennöimien julkisen palvelun reittien keskeytymiseen paitsi saarten välillä myös saariryhmän ja Manner-Portugalin ja Madeiran välillä ainakin siihen asti, kunnes toinen lentoyhtiö olisi halukas allekirjoittamaan palvelunhankintasopimuksen. SATA ei myöskään pystyisi enää tarjoamaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, joita se nykyisellään tarjoaa viidelle SGA:n hallinnoimalle pienelle lentoasemalle.

(65) SATAn maksukyvyttömyys merkitsisi myös yli tuhannen työpaikan menetystä jo ennestään tuetulla alueella ([70]) sekä vahingoittaisi Azorien kokonaistaloutta, erityisesti matkailu- ja kalastusaloja, koska tämä unionin syrjäisimpiin kuuluva alue on erittäin riippuvainen lentoyhteyksistä erityisesti talvikaudella. Vuonna 2019 matkailu työllisti alueella suoraan tai välillisesti noin 12 000–15 000 henkilöä, ja alan osuus oli noin 13 prosenttia koko Azorien bruttokansantuotteesta (BKT). Tämän 13 prosentin osuuden arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa (jopa 70–80 %), mikä edistäisi ja vauhdittaisi myös Azorien alkuperäistuotteiden ja palvelujen myyntiä. ([71]) Portugali korostaa myös, että Azorien tulotaso on edelleen unionin keskiarvosta jäljessä: alueen BKT asukasta kohti on 68 prosenttia unionin keskiarvosta. Paikallinen talous on kuitenkin hiljalleen siirtymässä korkeamman lisäarvon palveluihin ja vientiin (näiden osuus alkutuotannon kokonaistyöllisyydestä on 10 %). ([72])

(66) Portugali huomauttaa, että muut lentoyhtiöt eivät ole viime vuosina osoittaneet kiinnostusta kehittää yhteyksiä Azoreille. Esimerkiksi TAP ei ole huhtikuun 2015 jälkeen tehnyt tarjouksia Manner-Portugalin ja Azorit yhdistävistä julkisen palvelun reiteistä. EasyJet poistui markkinoilta vuonna 2017, koska se ei tiettävästi pystynyt takaamaan riittävän laadukasta palvelua (eli riittävää vuorotiheyttä) vaan asetti etusijalle muut markkinat. Delta puolestaan peruutti New Yorkin ja Ponta Delgadan välisen reittinsä vuoden kuluttua sen avaamisesta vuonna 2018, kun taas Ryanair on vähentänyt kapasiteettiaan alueella covid-19-pandemian seurauksena. Suorien yhteyksien vähäisyydestä kertoo myös se, että Azoreille suuntautuvien suorien lentojen määrä (10 suoraa lentoa vuonna 2019) on hyvin pieni verrattuna muihin Azorien kaltaisiin alueisiin, jotka sijaitsevat etäällä mantereelta (esimerkiksi Kanariansaarille suuntautuu 116 ja Baleaareille 130 suoraa lentoa). ([73])

([68]) Portugalin 28 päivänä lokakuuta 2021 toimittamat tiedot, s. 9.
([69]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 4.
([70]) Portugali on nimennyt tämän syrjäisen NUTS 2 -tason alueen ("PT20 Região Autónoma dos Açores") SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaiseksi tukialueeksi, minkä komissio on hyväksynyt asiassa SA.100752 (2021/N), Portugalin aluetukikartta (2022–2027), 8 päivänä helmikuuta 2022 antamassaan päätöksessä (EUVL C 82, 18.2.2022, s. 1).
([71]) Lähde: SREA, Lehdistöhaku.
([72]) Lähde: INE, SREA (tiedot vuosilta 2018 ja 2019).
([73]) Lähde: OAG, "Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st, 2019". Tiedot sisältävät kaikki reitit, joilla liikennöidään vuosittain vähintään 50 lentoa alueelta toiselle.

(67) Kuten Portugali korostaa, ilman Azorien toimenpiteitä SATA lopettaisi toimintansa lähes varmasti lyhyellä aikavälillä. Yksityiset sijoittajat eivät näytä olevan valmiita sijoittamaan pääomaa, eikä yksikään rahoituslaitos ole halukas tarjoamaan uutta rahoitusta, kun otetaan huomioon myös Azorien maantieteellinen sijainti ja taloudellinen asema tukialueena. Mikään vaihtoehtoinen skenaario, joka varmistaisi SATAn toiminnan jatkumisen ja säilyttäisi lentoyhteydet Azoreille ja sen sisällä, ei vaikuta uskottavalta (johdanto-osan 122–124 kappale), kun otetaan huomioon covid-19-pandemian laajemmat vaikutukset ilmailualaan ja Azorien talouteen, joka on vahvasti riippuvainen matkailusta (johdanto-osan 128–133 kappale).

2.4. **Soveltuvuusedellytykset, joita ei ole kiistetty aloittamis- ja laajentamispäätöksissä**

(68) Aloittamis- ja laajentamispäätöksissä ([74]) komissio katsoi alustavasti, että ilman valtion toimenpiteitä mikään muu yksityinen yritys ei todennäköisesti ottaisi hoitaakseen SATAn toimintoja, mukaan lukien sen nykyiset julkisen palvelun velvoitteet ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut. Vaarana siis olisi, että yhteydet yhteen unionin syrjäisimmistä alueista katkeaisivat. Lisäksi SATAn toiminnan lopettamisella voisi olla kielteisiä seurauksia, kun otetaan huomioon yhtiön tärkeä rooli Azorien koko järjestelmän kannalta. Se aiheuttaisi vakavia sosiaalisia ja taloudellisia vaikeuksia koko alueella sekä merkittäviä kielteisiä heijastusvaikutuksia tärkeillä matkailuun liittyvillä talouden osa-alueilla.

(69) Komissio ei myöskään kiistänyt tuen kannustavaa vaikutusta eikä tarkoituksenmukaisuutta. Komissio katsoi erityisesti, että rakenneuudistustoimenpiteillä samaan aikaan sekä puututaan SATAn vahvasti negatiivisen oman pääoman äärimmäiseen heikkoon tilanteeseen että hoidetaan nykyistä velkaa ja vastataan tavanomaisen toiminnan kassavirtatarpeisiin. ([75])

(70) Lopuksi komissio katsoi, että kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet ovat yhtiön kokoon nähden riittäviä, koska koko maahuolintatoiminnan myynti ja Azores Airlinesin määräysvaltaosuudesta luopuminen näyttävät antavan myös muille palveluntarjoajille mahdollisuuden tulla kyseisille markkinoille. ([76]) Rakenneuudistussuunnitelma myös vähentäisi merkittävästi SATAn omistusta ja määräysvaltaa, kun yhtiö keskittyisi hoitamaan yleisen edun mukaisia tehtäviään eli hallinnoimaan viittä lentoasemaa saariryhmän pienimmillä ja kauimmaisilla saarilla sekä tarjoamaan lentoliikennepalveluja Azoreilla. ([77])

2.5. **Menettelyn aloittamisen syyt**

(71) Aloittamispäätöksessä komissio totesi, että aiemmat pääomankorotukset ja pelastamislainan takaaminen eivät näyttäneet täyttävän sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytyksiä. ([78]) Komissio epäili erityisesti aiempien, yhteensä 72,6 miljoonan euron suuruisten pääomankorotusten väitettyä markkinaehtoisuutta ja tällaisen markkinaehtoisuuden puuttuessa niiden väitettyä soveltuvuutta sisämarkkinoille, erityisesti pelastamis- tai rakenneuudistustukena. Komissio ei kyennyt päättelemään, oliko näiden pääomankorotusten osalta perusteltua poiketa tuen ainutkertaisuuden periaatteesta vedoten poikkeukselliseen ja odottamattomaan tilanteeseen, josta tuensaaja ei itse ole vastuussa (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohta). ([79])

(72) Laajentamispäätöksessä komissio esitti lisäepäilyjä rakenneuudistustuen oikeasuhteisuudesta, koska i) vastuunjako puuttui, ii) SATAn todellinen oma rahoitusosuus oli riittämätön (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaan sen olisi oltava vähintään 50 % rakenneuudistuksen kustannuksista) ja iii) rakenneuudistussuunnitelman kesto on liian pitkä ottaen huomioon, että luovutettavat omaisuuserät on tarkoitus myydä vasta vuoteen 2026 mennessä eikä hallintaehtoja ole vielä määritelty.

([74]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 68–77 kappale ja laajentamispäätöksen johdanto-osan 55–61 kappale.
([75]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 64 ja 65 kappale.
([76]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 86 ja 87 kappale.
([77]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 83–86 kappale.
([78]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 58–60 kappale.
([79]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 97 ja 98 kappale.

(73) Erityisesti se, että nykyiset velkojat eivät ole jakamassa vastuuta, tarkoittaa, että valtiontuen osuus rakenneuudistussuunnitelman kustannuksista on merkittävä. Tältä osin Portugali ei ole pystynyt perustelemaan väitettään, että nykyisten velkojien velan osittainen vähentäminen olisi mahdoton toteuttaa ([80]), etenkin kun otetaan huomioon SATAn suuri velkaantuneisuus ([...] miljoonan euron rahoitusvelka ennen rakenneuudistusta). Portugalin suunnittelemiin toimenpiteisiin ei myöskään sisältynyt uutta markkinaehtoista rahoitusta, vaan varoja pyrittäisiin vapauttamaan ainoastaan vähentämällä tuensaajan toimintakustannuksia. ([81])

(74) Tuensaajan oman rahoitusosuuden osalta ainoat varojen lähteet, joita voitiin pitää todellisina, kattaisivat [...] prosenttia rakenneuudistussuunnitelman kustannuksista. Tämä on huomattavasti vähemmän kuin 50 prosenttia, jota komissio tavallisesti pitää riittävänä. ([82]) Portugali ei ollut myöskään esittänyt näyttöä siitä, että suunnitellut omaa rahoitusosuutta koskevat toimenpiteet olisivat tehokkaita, kestäviä ja peruuttamattomia. Vuoteen 2026 ulottuvien epävarmojen näkymien vuoksi Portugali ei myöskään ollut sitoutunut pitämään kyseisiä toimenpiteitä voimassa tai olemaan peruuttamatta niitä, jos tuensaajan tulos paranee nopeammin tai enemmän kuin liiketoimintasuunnitelman ennusteissa ennakoidaan. ([83])

(75) Lopuksi komissio suhtautui epäilevästi menettelyn kestoon sekä siihen, toteutuvatko Azores Airlinesin osuuksien ja SATAn maahuolintatoimintojen myyntiin tähtäävät toimenpiteet, joiden odotetaan tapahtuvan vasta rakenneuudistuskauden jälkeen vuonna 2026. ([84]) Tältä osin i) arvioidut määrät ([...] miljoonaa euroa) – riippumatta arvioinnissa käytettyjen kertoimien riittävyydestä ([...]) – näyttivät perustuvan kunkin yrityksen oletettuun tulokseen, ii) Portugali ei ollut esittänyt sitovia myynti- tai ostosopimuksia tai sitoumuksia miltään tietyltä ostajalta ([85]) ja iii) oli myös epävarmaa, saadaanko selkeät hallintoa koskevat ehdot ja sopimukset tehtyä, jotta nämä luovutukset voitaisiin toteuttaa vuoteen 2026 mennessä ([86]).

3. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

(76) Kaikkiaan 19 kolmatta osapuolta esitti huomautuksia aloittamispäätöksestä. Näistä 18 toimitti huomautuksensa päätöksessä asetetussa määräajassa ([87]). Lisäksi 14 kolmatta osapuolta esitti huomautuksia laajentamispäätöksestä. Näistä 12 toimitti huomautuksensa asetetussa määräajassa ([88]).

(77) Näihin osapuoliin kuuluu yksi asianomainen, Ryanair, joka on neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([89]) 1 artiklan h alakohdassa vahvistetun määritelmän mukainen kilpailija.

([80]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 69 kappale.
([81]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 71 kappale.
([82]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 74 kappale.
([83]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 72 ja 73 kappale.
([84]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 89 kappale.
([85]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 73 ja 74 kappale.
([86]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 88 kappale.
([87]) Aloittamispäätöksestä huomautuksia esittivät Partido Popular Monarquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Acores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Acores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Acores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Acores de Winnipeg Canada (CAWC), Portuguese Associations of Travel and Tourism Agencies (APAVT), Visitazores Travel (ATA), Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres and of the Amigos da Ribeira Quente, Federacao das Pescas dos Acores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) sekä Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).
([88]) Laajentamispäätöksestä huomautuksia esittivät seuraavat kolmannet osapuolet: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Acores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres and of the Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associaçao Açoriana De Formaçao Turistica e Hoteleira (AAFTH), Portuguese Association of Travel and Tourism Agencies (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), Sindicato dos Pilotos da Aviaçao Civil (SPAC), Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional-Azores Airlines, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) sekä Associação Turismo dos Açores (ATA).
([89]) Neuvoston asetus (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).

(78) Näihin kolmansiin osapuoliin kuuluu SATAn tarjoamien palvelujen perinteisiä asiakkaita ja edunsaajia (kuten merentakaisia yrityksiä ja matkanjärjestäjiä), erilaisia yhdistyksiä, kuten azorien maahanmuuttajayhteisöjä ([90]), Azorien alueen kuntia sekä muita sidosryhmiä, kuten poliittinen puolue Partido Popular Monarquico (PPM) ja Azorien talous- ja sosiaalineuvosto (Conselho Económico e Social dos Açores, CESA).

(79) Kolmansien osapuolten huomautukset menettelyn aloittamisesta ja laajentamisesta esitetään jäljempänä yhdessä.

3.1. **Asianomaisen osapuolen eli Ryanairin huomautukset**

(80) Ryanair katsoo, että aloittamispäätös osoittaa, että komissio aikoo hyväksyä aiemmat pääomankorotukset korvauksena siitä, että SATAn yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista ei ole maksettu riittävää korvausta. Koska aloittamispäätöksessä ei kuitenkaan esitetty tietoja siitä, kuinka paljon korvausta SATA Air Açoresille maksetaan julkisen palvelun reittien liikennöinnistä ja muista SATAn tarjoamista yleishyödyllisistä palveluista, Ryanair väittää, että siltä on evätty mahdollisuus esittää huomautuksia kyseisestä asiasta. Ryanair katsoo niin ikään, että siltä on evätty mahdollisuus esittää huomautuksia laajentamispäätöksestä, ja väittää, että se ei ole saanut tutustua päätökseen sisältyviin luottamuksellisiin tietoihin, jotka koskevat rakenneuudistussuunnitelmaa, toiminnallisia näkökohtia (115 luottamukselliseksi merkittyä tietoa) ja toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi.

(81) Toisaalta Ryanair katsoo, että aloittamispäätös osoittaa, että komissio aikoo hyväksyä pelastamistuen SATAlle poikkeuksena tuen ainutkertaisuuden periaatteesta poikkeuksellisen ja odottamattoman tilanteen vuoksi. Ryanairin mielestä covid-19-kriisiä ei pitäisi katsoa tilanteeksi, joka oikeuttaa poikkeuksen myöntämisen tuen ainutkertaisuuden periaatteesta SATAn hyväksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdan mukaisesti. Ryanair katsoo, että jos SATAn julkisen palvelun velvoitteista aiheutui yhtiölle tappioita, liikenteen vähentymisen covid-19-kriisin seurauksena olisi pitänyt vähentää SATAn tappioita eikä pahentaa sen vaikeuksia. Lisäksi Ryanair katsoo, että covid-19-kriisin aiheuttama valtava ylikapasiteetti antaa kilpailijoille mahdollisuuden tulla SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin tilalle ja hoitaa niiden roolin tehokkaammalla tavalla.

(82) Ryanair toteaa, että pelkästään ne 27 Ryanairin ilma-alusta, jotka olivat lentokiellossa, kun Ryanair toimitti huomautuksensa 5 päivänä lokakuuta 2020, edustivat yli kaksi kertaa SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin koko kalustoa. ([91]) Portugalissa oli kyseisenä ajankohtana asetettu lentokieltoon yhteensä 60 ilma-alusta, kun taas Eurocontrolin valvomalla alueella tämä luku oli 3 242. ([92]) Ilma-alukset ovat erittäin helposti liikuteltavissa olevaa omaisuutta, joten SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin kapasiteetin poistuminen markkinoilta merkitsee todennäköisesti sitä, että muut lentoyhtiöt sijoittavat nykytilanteessa käyttämättä seisovat koneensa SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin reiteille.

(83) Ryanair katsoo myös, että komission aloittamispäätöksessä ([93]) esittämä väite, jonka mukaan covid-19-pandemian aiheuttamissa nykyoloissa yksikään kilpailija – Portugalin markkinoilla jo toimivat kilpailijat mukaan luettuina – ei pysty tulemaan SATA Air Açoresin tilalle ja hoitamaan täysin tai merkittävässä määrin sen roolia, ei ole perusteltu. Päinvastoin SATAn poistuminen markkinoilta antaisi tehokkaammille kilpailijoille mahdollisuuden tulla markkinoille ja tarjota matkustajille kattavamman palveluvalikoiman laadukkaammin ja edullisempaan hintaan.

(84) Väitteidensä tueksi Ryanair viittaa Malévin ja Spanairin konkursseihin, jotka osoittivat, että tällainen myönteinen tulos on ennakoitavissa, varsinkin kun otetaan huomioon, että käytettävissä oleva kapasiteetti oli vuonna 2020 huomattavasti suurempi kuin vuonna 2013 ja että Budapestin ja Barcelonan lentoasemien liikennemäärät sittemmin kasvoivat. Ryanair viittaa tältä osin Eurostatin tietoihin.

([90]) Maahanmuuttajayhteisöt CAQ ja CAO kuuluvat samaan CAN-kattojärjestöön. Lisäksi azoriyhteisöjä Kanadassa ja Yhdysvalloissa edustavat CPAC ja CAWC.

([91]) Ryanairin mukaan SATA Air Açores liikennöi kahta Bombardier Dash 8 Q200 -konetta (joiden kapasiteetti on 37 matkustajaa) ja neljää Bombardier Dash 8 Q400 -konetta (kapasiteetti 80 matkustajaa), Azores Airlines puolestaan kuutta Airbus A320- ja A321-konetta (lähde: https://fi.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores).

([92]) Eurocontrolin ilmailualan seurantayksikön (Aviation Intelligence Unit, AIU) tiedot lentokieltoon asetetusta kalustosta, lähde: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (osa Eurocontrolin AIU-yksikköä, vierailtu 2.10.2020).

([93]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 70 kappale.

(85) Lisäksi Ryanair väittää, että se voisi muutamassa päivässä ottaa haltuunsa kaikki SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin reitit mantereelle. Ryanair huomauttaa myös, että aloittamispäätöksessä ([94]) todetaan virheellisesti, että Ryanair liikennöi ainoastaan Azoreilta Lontooseen, Manchesteriin ja Frankfurtiin, eikä mainita lainkaan Ryanairin ympärivuotisesti liikennöimiä reittejä Azoreilla sijaitsevien Ponta Delgadan ja Terceira Lajesin sekä Lissabonin ja Porton välillä.

(86) Ryanair katsoo, että asiassa suoritetun tutkinnan perusteella komission päätelmän pitäisi olla se, että covid-19-kriisiä ei pitäisi pitää tilanteena, joka oikeuttaa poikkeamisen tuen ainutkertaisuuden periaatteesta. Kriisin aiheuttama ylikapasiteetti päinvastoin helpottaa kilpailijoiden tuloa markkinoille, mikä vähentää entisestään perusteita tukea keinotekoisesti tehottomaksi osoittautuneen SATAn toimintaa. Ryanair muistuttaa, että SATA oli jo ennen covid-19-kriisiä romahduksen partaalla ja että se pelastettiin Portugalin toistuvilla pääomanlisäyksillä. Ryanair toteaa myös, että covid-19-kriisi ei ole pätevä syy sallia Portugalin jatkaa SATAn rahoittamista.

(87) Ryanair väittää erityisesti laajentamispäätöksen osalta, että koska rakenneuudistustoimenpiteitä, omaa rahoitusosuutta ja kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä koskevia päätöksen osia käsitellään liiallisen luottamuksellisesti, Ryanairilta on evätty oikeus esittää huomautuksia kyseisistä asioista. Ryanair muistuttaa myös, että aloittamis- ja laajentamispäätöksissä ei mainita Azorien ja Manner-Portugalin välisiä Ryanairin ympärivuotisesti liikennöimiä reittejä eli i) Ponta Delgadan ja Porton sekä ii) Terceiran ja Lissabonin ja Porton välisiä reittejä. Lisäksi Ryanair ehdottaa, että SATAn toiminta olisi lopetettava muutoin kuin sen julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen osalta, koska epäselvä rajaus SATAn julkisen palvelun tarjoajan ja kaupallisen lentoyhtiön roolien välillä selittää todennäköisesti suurimman osan sen vaikeuksista. Ryanair lisää, että sen toiminnan kasvu Azorien ja Manner-Portugalin välillä covid-19-kriisistä huolimatta vahvistaa, että se kykenisi lyhyelläkin varoitusajalla ottamaan haltuunsa kaikki mantereelle suuntautuvat SATAn kaupalliset reitit.

(88) Kun lisäksi otetaan huomioon covid-19-kriisin ilmailualalla aiheuttama ylikapasiteetti, Ryanair kehottaa komissiota pidättymään olettamasta, että SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin nykyisin liikennöimillä reiteillä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohdassa säädetty edellytys täyttyisi automaattisesti (kohdassa säädetään, että julkisen palvelun velvoitteita saadaan asettaa vain silloin, kun liikenteenharjoittajat eivät täyttäisi tiettyä palvelutasoa, jos ne ottaisivat huomioon yksinomaan kaupalliset etunsa). Lopuksi Ryanair kehottaa rajoittamaan tuen määrän siihen, mikä on tarpeen SATAn julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen hoitamiseksi.

3.2. **Kolmansien osapuolten huomautukset**

3.2.1. *Partido Popular Monarquico*

(89) PPM on vastustanut pelastamistukea ja rakenneuudistussuunnitelmaa menettelyn kohteena olevien toimenpiteiden osalta. PPM katsoo, että jotkin Portugalin toimittamat tiedot ovat virheellisiä. Se korostaa, että SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin toimintoja ei tulisi sekoittaa keskenään: ensin mainittu liikennöi ainoastaan saarten välisiä lentoja julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, ja sille maksetaan tästä merkittävä taloudellinen korvaus (yli 135 miljoonaa euroa vuosina 2015–2020), kun taas viimeksi mainittu kilpailee muiden lentoyhtiöiden, kuten TAP:n, Ryanairin, EasyJetin, Euroatlanticin, Cabo Verde Airlinesin ja Binterin, kanssa. PPM korostaa myös, että TAP, Ryanair ja Azores Airlines kilpailevat samoilla markkinoilla kahdella vapautetulla reitillä ([95]) ja että julkisen palvelun reiteillä ei ole suurta kysyntää. PPM mainitsee vielä, että ennen covid-19-pandemiaa TAP liikennöi reittejä myös Yhdysvaltoihin ja Kanadaan. ([96])

(90) PPM väittää, että Azores Airlines liikennöi tämän lisäksi vapaaehtoisesti useita muita julkisen palvelun reittejä ([97]) (joita liikennöi aiemmin TAP) ja että Portugali ei ole koskaan kilpailuttanut näitä reittejä. Siksi Portugalilla ei ole perusteita myöntää Azores Airlinesille näitä julkisen palvelun reittejä koskevaa tukea. Lisäksi PPM korostaa, että komission lausunto EasyJetin toiminnan lopettamisesta ([98]) julkisen palvelun reitillä ([99]) vuonna 2017 on virheellinen, koska kyseinen reitti ei itse asiassa ollut julkisen palvelun reitti vaan vapautettu reitti.

([94]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 10 kappale.
([95]) São Miguelista (PDL) ja Terceirasta (TER) Lissaboniin (LIS) ja Portoon (OPO).
([96]) São Miguelin (PDL) ja Bostonin (BOS) välillä.
([97]) Lissabonin (LIS) ja Picon (PIX), Faialin (HOR) ja Santa Marian (SMA) sekä Madeiran (FNC) ja São Miguelin (PDL) väliset reitit.
([98]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 16 kappale.
([99]) São Miguelista (PDL) Lissaboniin (LIS).

(91) SATA Air Açoresin liikennöimien saarten välisten julkisen palvelun reittien osalta PPM väittää, että syynä vähäiseen kiinnostukseen tarjouskilpailua kohtaan olivat 1) aluehallituksen asettaman julkisen palvelun velvoitteen ja tarjouskilpailua koskevien sääntöjen monimutkaisuus sekä 2) se, että saarten välisiä reittejä koskeva tarjouskilpailu koskee kaikkia reittejä yhtenä kokonaisuutena. Tältä osin tasapuoliset, kohtuulliset ja avoimemmat ehdot auttaisivat alentamaan maksettavan taloudellisen korvauksen määrää. Lopuksi PPM katsoo, että SATA Air Açoresille julkisen palvelun velvoitteista maksettu taloudellinen korvaus on myös Azores Airlinesille myönnettyä sääntöjenvastaista tukea ja että viimeksi mainittua yhtiötä olisi hallinnoitava erillään ensimmäisestä.

(92) PPM väittää myös, että alueellinen jatkuvuus Manner-Portugalin ja Azorien välillä ei katkeaisi, vaikka SATA kaatuisi, koska TAP ja Ryanair liikennöivät reittejä São Miguelista (PDL) ja Terceirasta (TER) Lissaboniin (LIS).

3.2.2. *Asiakkaat ja muut organisaatiot*

(93) Muut kolmannet osapuolet ovat esittäneet huomautuksia, joissa kannatetaan SATAn pelastamis- ja rakenneuudistussuunnitelmaa, koska SATAlla on tärkeä rooli ja sen poistuminen markkinoilta saattaisi vaikuttaa Azorien alueen talouteen ja azorien maahanmuuttajayhteisöjen yhteyksiin.

(94) Valtaosa sekä aloittamis- että laajentamispäätöksestä huomautuksia esittäneistä kolmansista osapuolista on huolissaan Azorien alueellisesta jatkuvuudesta. Siksi ne kannattavat SATAn lentoliikennepalvelujen jatkamista azorien maahanmuuttajayhteisöjen sekä alueen talouden, terveydenhuollon ja koulutuksen hyväksi, kun otetaan huomioon Azorien ominaispiirteet unionin syrjäisimpänä alueena SEUT-sopimuksen 349 artiklan mukaisesti. Jos SATAa ei olisi, mikään muu lentoyhtiö ei huomautusten esittäjien mielestä pystyisi liikennöimään kyseisiä reittejä vastaavalla tasolla, kun otetaan huomioon muiden lentoyhtiöiden yhteyksien kausiluonteisuus ja se, että muut yhtiöt eivät ole osoittaneet jatkuvaa kiinnostusta näiden yhteyksien turvaamiseen.

(95) Maahanmuuttajayhteisöt korostavat poikkeuksetta SATAn merkitystä Pohjois-Amerikan azoriyhteisöjen (Toronton, Montrealin, Ontarion, Winnipegin, Kalifornian ja Yhdysvaltojen itärannikon yhteisöt) juurien ja yhteyksien ylläpitämiselle. ([100])

(96) Monet kolmannet osapuolet korostavat myös SATAn merkitystä matkailualalle. Alaa pidetään Azorien kehityksen kannalta välttämättömänä ja alueen keskeisenä työllisyyden ja vaurauden lähteenä. SATAlla oli ja on edelleen johtava rooli Azorien edistämisessä matkailukohteena ja siten alueen työllisyyden ja vaurauden kasvussa, koska se turvaa saariryhmän sisäisen liikenteen sekä Azorien yhteydet mantereelle, Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan. Lisäksi SATA varmistaa Azorien ulkopuolelta tulevien välttämättömien ja muiden tuotteiden saatavuuden, mikä on edellytys kaikenlaisen matkailuun liittyvän toiminnan kehittämiselle.

(97) Portugalin matkatoimistojen ja matkailualan yhdistys (APAVT) ja Azorien matkailuyhdistys (ATA) katsovat, että SATAn taloudellinen vaikutus koko matkailun arvoketjuun on ainutlaatuinen. Niiden mukaan SATAn lentotoiminnan mahdollistavat matkustajavirrat luovat lukuisia työpaikkoja suoraan mutta synnyttävät yrityksiä myös tuotantoketjun loppupäähän. Sellaisia ovat esimerkiksi hotellit ja lyhytaikaista vuokrausta harjoittavat yritykset, ravintolat, autovuokraamot, matkatoimistot ja matkailuviihdeyritykset.

(98) Lisäksi yhdistykset, kuten Azorien maatalousliitto (FAA) ja Azorien kalastusliitto (FPA), korostavat Azorien alueen erityispiirteitä sekä SATAn keskeistä roolia muiden alueiden saavuttamisessa ja Azorien tuotteiden jakelun ja viennin turvaamisessa muihin maihin, Manner-Portugaliin ja muille alueille unionissa (ja sen ulkopuolella). Tämä parantaa Azorien tuottajien tasapuolisia mahdollisuuksia erityisesti kalanjakelussa. FAA ja FPA katsovat, että SATA varmistaa kalastusalan ja maatalouden sosioekonomisen kehityksen kuljettamalla näitä tuotteita saariryhmän sisällä ja Azoreilta muille alueille.

([100]) California Portuguese-American Coalitionin (CPAC) 2 päivänä lokakuuta 2020 ja Casas dos Acores de Winnipeg Canadan 3 päivänä lokakuuta 2020 esittämät huomautukset.

(99) Muut osapuolet, kuten suorat asiakkaat ja matkatoimistot (esimerkiksi A.J.F. Accounting (AJFA) ja SDA Building Services (SDABS), joilla on investointeja Azoreilla, sekä matkatoimisto BTA) kannattavat SATAn tukemista. Azorien alueen kuntien yhdistys (Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores, AMRAA) sen sijaan muistuttaa SATAn varmistavan, ettei Azorien väestöä eristetä ulkopuolelta käsin, ja auttaa edistämään alueellista, taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta. Lisäksi muut osapuolet huomauttavat, että SATAlla on keskeinen rooli kriisiaikoina, kuten luonnonkatastrofeissa tai covid-19-pandemian aikana. Ne korostavat yhtiön tärkeää tehtävää muun muassa lääkinnällisten laitteiden, lääkkeiden ja henkilönsuojainten kuljettamisessa.

(100) Toimialajärjestö Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada / Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) myöntää, että SATAlla on ollut tärkeä asema alueen sisäisen liikenteen ja ulkoisten yhteyksien varmistamisessa. Se ilmaisee kuitenkin huolensa SATAn hallinnoinnista tukikauden aikana ja ehdottaa, että hallinnointia parannettaisiin toimintasuunnitelman avulla. CCIPD toteaa, että kyseessä on hätätilanne, ja ehdottaa muutoksia julkisen palvelun velvoitteisiin saarten välisten lentojen ja vapauttamattomien yhteyksien osalta.

(101) Yleisesti ottaen loput kolmannet osapuolet toteavat, että SATAlla on keskeinen rooli Azorien yhteyksien turvaamisessa, koska se auttaa toteuttamaan SEUT-sopimuksen 174–178 artiklaan sisältyviä taloudellisia, sosiaalisia ja alueellisia periaatteita. Kyseiset kolmannet osapuolet eivät näe, että aiemmilla pääomankorotuksilla ja/tai muilla SATAn hyväksi toteutetuilla tukitoimenpiteillä voisi olla kielteisiä vaikutuksia kilpailuun ([101]), tai ne katsovat, että SATAn toiminnan jatkamisen myönteiset vaikutukset tasaisivat mahdollisia kielteisiä vaikutuksia, kun otetaan huomioon Azorien pieni koko ja vähäinen väestömäärä (243 000 asukasta).

4. PORTUGALIN HUOMAUTUKSET

4.1. Muodollisen menettelyn aloittamista ja laajentamista koskevat huomautukset

(102) Portugali katsoo, että SATAn aiemmat pääomankorotukset (vuosina 2017 ([102]), 2018 ([103]) ja 2020 ([104])) olivat korvausta saarten väliseen ja Azoreille saapuvaan ja sieltä lähtevään lentoliikenteeseen liittyvistä julkisen palvelun velvoitteista. Korvausten tarkoituksena oli erityisesti kompensoida toimintatappiot, joita SATAlle aiheutui kyseisistä julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista, joita pidettiin välttämättöminä Azorien yleisen edun kannalta. ([105]) Osoittaakseen, että tällaisista julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista ei ole maksettu riittävää ja kattavaa korvausta, Portugali toteaa muun muassa, että SATAlle julkisen palvelun velvoitteista vuosina 2009–2019 aiheutuneet, tarkastetut korvauksiin oikeuttavat toimintatappiot olivat vähintään 65,5 miljoonaa euroa ([106]). Siitä i) 19,2 miljoonaa euroa koskee SATA Air Açoresille aiheutuneita lisäkustannuksia, joita ei ollut korvattu palvelunhankintasopimusten, tasaushyvitysten tai rahoituksen palauttamismekanismien kautta, ja ii) 46,3 miljoonaa euroa taas kustannuksia, jotka Azores Airlines oli ilmoittanut liikennöimiltään neljältä julkisen palvelun reitiltä (eli luku ei sisällä kaupallisten ja vapautettujen reittien kustannuksia). ([107])

(103) Portugalin mukaan tarkastetut määrät eivät kuvasta SATAlle sen hoitamista julkisen palvelun reiteistä (14 SATA Air Açoresin reittiä ja 4 Azores Airlinesin reittiä) aiheutuneita todellisia toimintatappioita, jotka olisivat noin 98 miljoonaa euroa, koska edellä mainitun 65,5 miljoonan euron lisäksi toimintatappioissa on huomioitava 33 miljoonan euron lisäsumma, joka muodostuu SATAn esittämien rahoituksen palauttamista koskevien pyyntöjen ja Azorien vuosina 2009–2019 tosiasiallisesti maksamien määrien erotuksesta. Portugali selittää, että SATAn

([101]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 12.5.2011, Région Nord-Pas-de-Calais ja Communauté d'Agglomération du Douaisis v. komissio, yhdistetyt asiat T-267/08 ja T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 110 kohta.
([102]) Hyväksytty Azorien aluehallituksen päätöksellä nro 13/2017.
([103]) Hyväksytty Azorien aluehallituksen päätöksellä nro 85/2018, sellaisena kuin se on muutettuna aluehallituksen päätöksellä nro 112/2018.
([104]) Hyväksytty Azorien aluehallituksen päätöksellä nro 66/2020.
([105]) Portugalin 19 päivänä lokakuuta 2020 toimittamat tiedot, 142–155 ja 167–189 kohta.
([106]) Tässä määrässä otetaan huomioon ainoastaan Azorien maksettaviksi kuuluvien määrien (jotka on todennettu tilintarkastuksissa) ja Azorien tosiasiallisesti maksamien määrien välinen erotus, ks. Portugalin 19 päivänä lokakuuta 2020 toimittamat tiedot, 143–155 kohta sekä liitteet 2–4 ja liite 7.
([107]) Portugalin 19 päivänä lokakuuta 2020 toimittamat tiedot, 151 kohta.

taloudellisten ongelmien vuoksi Azorien aluehallituksen oli noudatettava Portugalin tilintarkastustuomioistuimen suositusta ([108]) sekä kansallisen yhtiölain sääntöjä, joita sovelletaan tilanteissa, joissa puolet maksetusta osakepääomasta menetetään kertyneiden tappioiden vuoksi. ([109])

(104) Saarten välisen liikenteen osalta Portugali selittää, että SATAn liikennöimistä 14 reitistä, jotka on organisoitu kolmen keskuksen ympärille (Ponta Delgada, Terceira ja Horta), on järjestetty tarjouskilpailut vuodesta 2002 alkaen ensin neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ([110]) ja myöhemmin asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti. Nykyinen palvelunhankintasopimus, joka annettiin SATAn hoidettavaksi julkisen tarjouskilpailun perusteella, tehtiin viideksi vuodeksi 1 päivästä marraskuuta 2021 alkaen 31 päivään lokakuuta 2026 saakka (johdanto-osan 19 kappale).

(105) Kaikkiin palvelunhankintasopimuksiin ovat sisältyneet korvauksen ennakkolaskentamenetelmä, vuotuinen hyvitys ja korvausten mukautusmekanismi sen varmistamiseksi, että SATAlle ei makseta liikaa korvausta julkisen palvelun tarjoamisesta. Kuten edellä mainittiin (johdanto-osan 32 ja 102 kappale), Portugali väittää kuitenkin, että SATA Air Açoresille aiheutui julkisen palvelun velvoitteen alaisten palvelujen tarjoamisesta lisäkustannuksia, joita ei ole kompensoitu vuotuisella hyvityksellä tai jälkikäteen sovellettavan korjausmekanismin kautta, ja että tappioiden tarkastettu määrä on 19,2 miljoonaa euroa (vaikkakin SATA on pyytänyt 50,9 miljoonan euron suuruista korvausta todellisten toimintatappioiden kattamiseksi).

(106) Azores Airlinesin muiden kuin julkisen palvelun reittien osalta (johdanto-osan 20 kappale) Portugali selittää, että kolmea reittiä Manner-Portugaliin (Lissabon– Santa Maria–Lissabon, Lissabon–Pico–Lissabon ja Lissabon–Horta–Lissabon) sekä yhtä Ponta Delgadan ja Funchalin välistä reittiä, joilla Azores Airlines on ainoa lentoyhtiö, tarkastellaan parhaillaan uudelleen sen varmistamiseksi, että näille reiteille on vahvistettu asianmukainen ennakkokorvaus. Tähän sisältyvät myös näiden julkisen palvelun reittien sulkeminen (reitit ovat nykyisellään avoinna kaikille lentoyhtiöille, jotka ovat halukkaita liikennöimään niillä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ilman korvausta) ja korvauksen sisältävän palvelunhankintasopimuksen myöntäminen tarjouskilpailun perusteella asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti. Portugali toteaa seuraavaa:

a) SATA ei voi rakenneuudistuksen myötä jatkaa kyseisten reittien liikennöintiä, jos ne ovat tappiollisia. Siksi Azores Airlines voi tarjota tällaisia palveluja ainoastaan korvausta vastaan, jos se voittaa näitä julkisen palvelun reittejä koskevan avoimen tarjouskilpailun ([111]).

b) Näistä reiteistä on tarpeen käynnistää mahdollisimman pian kansainvälinen tarjouskilpailu, johon sisältyy myös riittävä korvaus, joka ei kuitenkaan ylitä julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvien nettokustannusten kattamiseksi tarvittavaa määrää, kun otetaan huomioon lentoyhtiön tästä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto.

(107) Portugali vahvistaa, että Azores Airlines toimitti säännöllisesti (kahden kauden välein) kansalliselle siviili-ilmailuviranomaiselle (ANAC) toimintasuunnitelman, jossa se ilmaisi kiinnostuksensa liikennöidä kyseisiä reittejä julkisen palvelun velvoitetta koskevien ehtojen mukaisesti ja ilman korvausta. Portugali väittää kuitenkin, että SATAlle olisi maksettava korvaus niistä julkisen palvelun velvoitteiden alaisista palveluista, jotka aiheuttivat yhtiölle 46,3 miljoonan euron toimintatappiot vuosina 2009–2019 (ks. johdanto-osan 57 ja 102 kappale). Kuten edellä on esitetty (johdanto-osan 102 kappale), Portugali toteaa, että SATAn aiemmat pääomankorotukset (johdanto-osan 2 kappale) olivat jälkikäteen maksettua korvausta julkisen palvelun velvoitteista aiheutuneista toimintatappioista, joiden kokonaismääräksi on vahvistettu vähintään 65,5 miljoonaa euroa vuoteen 2019 asti. SATA on kuitenkin maksanut pääomankorotuksia vastaavan määrän takaisin (johdanto-osan 116 kappale).

(108) Portugali selittää, että Azores Airlinesille aiheutui tappioita myös sen liikennöimillä Azorien ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä ja että myös tällaiset tappiot olisi korvattava. Azorien ja Pohjois-Amerikan välisten reittien toimintatappioiksi vuosina 2009–2019 arvioidaan 47,2 miljoonaa euroa. Portugali väittää, että kyseiset reitit ovat tosiasiassa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, joita liikennöidään yleisen edun nimissä. Näin ollen näistä tappioista maksettavaa korvausta olisi pidettävä sisämarkkinoille soveltuvana komission päätöksen 2012/21/EU ([112]) nojalla, koska kyseisten reittien vuotuinen matkustajamäärä on enintään 300 000.

([108]) Tilintarkastustuomioistuimen kertomus nro 01/2016, tammikuu 2016, s. 14.

([109]) Portugalin yhtiölain 35 §:ssä säädetään, että tilanteissa, joissa yli puolet maksetusta osakepääomasta menetetään kertyneiden tappioiden vuoksi, osakkeenomistajien olisi harkittava vaihtoehtoja tilanteen korjaamiseksi, mukaan lukien mahdollisuus pääomanlisäykseen.

([110]) 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).

([111]) Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1, SATAn rakenneuudistus- ja strategiasuunnitelma 2021–2025, s. 40.

([112]) 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).

(109) Portugali esitti 10 päivänä kesäkuuta 2021 lisähuomautuksia seuraavista aiheista: i) julkisen palvelun velvoitteiden antaminen SATAn ja Azores Airlinesin hoidettaviksi sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen antaminen SGA:n hoidettaviksi, ii) tuen oikeasuhteisuus ja sen rajoittaminen välttämättömään, iii) toimenpiteet kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi sekä iv) tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattaminen.

(110) Perustelut, joiden mukaan SATAn hoidettaviksi annetut julkisen palvelun velvoitteet ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut olivat tarpeen Azorien syrjäisestä sijainnista johtuvien sosioekonomisten erityistarpeiden vuoksi, vastaavat pitkälti Portugalin aiemmissa kirjeissä jo esittämiä perusteluja (johdanto-osan 64–66 kappale). Tuen oikeasuhteisuudesta Portugali muistuttaa, että huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien, kuten joukkovelkakirjojen haltijoiden, osallistuminen vastuunjakoon horjuttaisi markkinoiden luottamusta ja vaikeuttaisi SATAn rahoitusmahdollisuuksia tulevaisuudessa. Lisäksi tästä aiheutuisi Portugalin mukaan mahdollisia heijastusvaikutuksia aluehallintoon ja muihin alueellisiin julkisiin yrityksiin, koska Azorit on taannut valtaosan SATAn rahoitusvelasta.

(111) Edellä esitetystä huolimatta Portugali on asteittain luopunut [...] miljoonan euron [...]:n ([...]) takaisinmaksusta rakenneuudistuskauden aikana ja sitoutunut samalla kuolettamaan mahdollisimman suuren osan veloista (johdanto-osan 49 ja 50 kappale). Portugali esittää myös jälleen kerran väitteensä, jonka mukaan huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien, kuten joukkovelkakirjojen haltijoiden, osallistuminen vastuunjakoon horjuttaisi markkinoiden luottamusta ja vaikeuttaisi SATAn rahoitusmahdollisuuksia tulevaisuudessa. Se väittää, että tästä aiheutuisi mahdollisia heijastusvaikutuksia aluehallintoon ja muihin alueellisiin julkisiin yrityksiin, koska Azorit on taannut valtaosan SATAn rahoitusvelasta.

(112) Koska SATA on Azorien kokonaan omistama julkinen yritys, Portugali korostaa, että ainoat varat, joita SATA voi tarjota omana rahoitusosuutena, ovat kustannusten tai velan vähentämisestä ja omaisuuserien myynnistä saadut varat. Osoittaakseen, että SATAn rahoitusosuudet ovat todellisia ja paikkansapitäviä, Portugali toimitti 2 päivänä joulukuuta 2021 päivätyssä kirjeessään todisteita sopimuksista ja neuvotteluista, jotka liittyvät rakenneuudistussuunnitelmassa kaavailtuun kustannusten vähentämiseen noin [...] miljoonalla eurolla (johdanto-osan 49 kappale).

(113) Portugali sitoutuu toteuttamaan suunnitellun Azores Airlinesin 51 prosentin omistusosuuden ja maahuolintatoiminnan myynnin vuoden 2025 loppuun mennessä ([113]) sekä esittämään yksityistämistä koskeva kattavan, vaiheittaisen suunnitelman, jossa esitetään yksityiskohtaisesti Azorien sitoumukset.

(114) Portugalin mukaan (johdanto-osan 51 kappale) oma rahoitusosuus olisi yhteensä noin [...] prosenttia. Tämä olisi merkittävä osuus, kun otetaan huomioon SATAn koko ja ominaispiirteet sekä Azorien sosioekonomiset olosuhteet unionin syrjäisimpänä alueena ja SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisena tukialueena. ([114])

(115) Kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden osalta Portugali selvensi 10 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamissaan tiedoissa, että vähintään 51 prosentin osuuden myyminen Azores Airlinesin osakkeista johtaa siihen, että SATA Air Açores ja viime kädessä Azorit menettävät määräysvallan kyseisessä tytäryhtiössä. Lisäksi Portugalin viranomaiset suostuvat panemaan täytäntöön tarvittavat hallinnointi- ja ohjausjärjestelmää koskevat ehdot, joilla varmistetaan, että [...]. ([115])

(116) Tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisen osalta Portugali toimitti 1 päivänä kesäkuuta 2021 todisteet siitä, että SATA oli maksanut takaisin Azorien vuodesta 2017 alkaen merkitsemät pääomankorotukset, jotka olivat yhteensä 72,6 miljoonaa euroa, kolmessa erässä: 24 000 000 euroa 16 päivänä maaliskuuta 2021, 27 000 000 euroa 17 päivänä maaliskuuta 2021 ja 21 580 735 euroa 26 päivänä toukokuuta 2021. SATA on myös alentanut vastaavasti osakepääomaansa ja ilmoittanut siitä Portugalin kaupparekisteriin. Portugali vahvisti 30 päivänä marraskuuta 2021 perineensä 815 233,24 euron suuruisen koron asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun mukaisesti.

([113]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 3.
([114]) Ks. alaviite 69.
([115]) Portugalin 10 päivänä kesäkuuta 2021 toimittamat tiedot, 76 kohta.

4.2. **Kolmansien osapuolten huomautuksia koskevat kommentit**

4.2.1. *Portugalin kommentit Ryanairin huomautuksista*

(117) Portugalin viranomaiset korostavat heti aluksi, että alueellisia julkisia yrityksiä koskevien tietojen luottamuksellisuus on tärkeä säilyttää, ja sivuuttavat siksi Ryanairin valitukset avoimuuden puutteesta. Portugali toteaa, että SATAa koskevat julkiseksi asetettavat tiedot (kuten tilinpäätökset ja vuosikertomukset) ovat helposti saatavilla. Sen mukaan myös muut julkiset asiakirjat ja kertomukset, kuten Portugalin tilintarkastustuomioistuimen ([116]) ja Azorien alueparlamentin ([117]) laatimat kertomukset, ovat helposti löydettävissä. Sitä vastoin tiedot, joiista Ryanair väittää, että ne eivät ole saatavilla, ovat juuri niitä tietoja, joita komissio on pyytänyt Portugalia toimittamaan aiempien pääomankorotusten arvioimiseksi aloitetun tutkintamenettelyn yhteydessä.

(118) Väitteestä, jonka mukaan julkisen palvelun velvoitteista maksettavaa korvausta koskevassa päätöksessä ei esitetty kaikkia tietoja, Portugali selittää, että koska komissio aloitti aiempia pääomankorotuksia koskevan tutkintamenettelyn, komission tehtävänä ei ollut esittää tietoja, jotka tukisivat sitä mahdollisuutta, että kyseisillä korotuksilla olisi pyritty korjaamaan riittämätön korvaus julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Portugali korostaa päinvastoin, että Portugalin viranomaisten tehtävänä on esittää mahdolliset perusteet, joiden nojalla ne katsovat tuen soveltuvan sisämarkkinoille, ja osoittaa, että tällaisen soveltuvuuden edellytykset täyttyvät, kuten Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ([118]) on vahvistettu.

(119) Laajentamispäätöksen väitetystä liiallisesta luottamuksellisuudesta Portugali toteaa, että asianomaisten osapuolten, kuten Ryanairin, menettelylliset oikeudet esittää huomautuksia SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisista menettelyistä eivät saisi vaarantaa oikeutta olla julkistamatta liikesalaisuuksia ja luottamuksellisia tietoja eikä SEUT-sopimuksen 287 artiklan mukaista komission velvollisuutta. Portugali korostaa joka tapauksessa laajentamispäätöksen selkeyttä, koska siinä eritellään tarkasti SATAn oman rahoitusosuuden lähteet, jotka esitetään Ryanairin mainitseman johdanto-osan 23 kappaleen lisäksi johdanto-osan 21 kappaleessa ja joita arvioidaan johdanto-osan 71 ja 74 kappaleessa. Kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä puolestaan analysoidaan kyseisen päätöksen johdanto-osan 83–89 kappaleessa. ([119])

(120) Vastauksena Ryanairin väitteeseen, jonka mukaan aiemmat pääomankorotukset eivät olleet markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia, Portugalin viranomaiset toteavat, että Ryanair ei selitä, miksi tällaista arviointiperustetta olisi sovellettava käsiteltävänä olevaan tapaukseen tai miksi sen soveltaminen johtaisi valtiontuen olemassaolon toteamiseen. Portugali toteaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan markkinataloussijoittajaperiaatetta ei pitäisi tässä tapauksessa soveltaa eikä se saisi olla riittävä peruste arvioitaessa valtiontuen olemassaoloa SATAn toiminnan perusteella. SATA ei toimi tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, koska sille on annettu hoidettaviksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja ja julkisen palvelun velvoitteita, joilla pyritään varmistamaan Azorien asianmukainen alueellinen jatkuvuus Manner-Portugalin ja Pohjois-Amerikan azoriyhteisöjen välillä.

(121) Portugali kiistää myös Ryanairin väitteen, joka koskee mahdollisuutta vedota covid-19-pandemiaan tilanteena, joka oikeuttaa poikkeamaan tuen ainutkertaisuuden periaatteesta. Portugali toteaa, että SATAn toiminta ei koskaan pysähtynyt kokonaan matkustusrajoitusten aikana SATAn keskeisen roolin vuoksi. Kun toiminta palautui ennalleen, covid-19-pandemia vaikutti edelleen SATAan eri tavalla kuin tavanomaiseen lentoyhtiöön, koska SATA liikennöi julkisen palvelun reittejä alueellisten yhteyksien varmistamiseksi eikä se voi lopettaa tai vähentää näitä reittejä vaarantamatta julkisen palvelun velvoitteitaan, riippumatta siitä, ovatko reitit kannattavia vai eivät.

([116]) Portugalin tilintarkastustuomioistuimen kertomus ja lausunto Azorien autonomisen alueen vuoden 2020 tilinpidosta, https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf

([117]) SATAn toimintakertomus vuodelta 2020, https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597

([118]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 28.4.1993, *Italia v. komissio*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20 kohta.

([119]) Portugalin 12 päivänä elokuuta 2021 esittämät huomautukset asianomaisten esittämiin huomautuksiin, 14–19 kohta.

(122) Portugali korostaa, että uuden kilpailijan tulo markkinoille ei takaisi reittien vuorotiheyttä tai jatkuvuutta eikä olisi julkisen palvelun velvoitteiden tai Azorien yhteystarpeiden mukaista. Tarkasteltaessa kunkin yrityksen markkinaosuutta kullakin Azoreille suuntautuvalla tai sieltä lähtevällä suoralla kansainvälisellä reitillä Ryanairin yhteenlaskettu markkinaosuus vuonna 2019 oli 9,8 prosenttia ja Azores Airlinesin 75 prosenttia. Kun otetaan huomioon tämä merkittävä ero näiden yhtiöiden liikennöinnissä, on epätodennäköistä, että edes Ryanair kykenisi korvaamaan Azores Airlinesin Azorien reiteillä lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä. Tässä suhteessa SATAn poistuminen markkinoilta olisi erittäin haitallista tälle unionin syrjäisimmälle alueelle. Saariryhmän sisäisissä yhteyksissä SATA Air Açores on aina ollut ainoa lentoyhtiö, joka on osallistunut vuodesta 2002 lähtien järjestettyihin julkisiin tarjouskilpailuihin, myös viimeisimpään, 4 päivänä kesäkuuta 2021 käynnistettyyn tarjouskilpailuun saarten välisistä julkisen palvelun reiteistä, mikä Portugalin mukaan on osoitus siitä, että muut lentoyhtiöt eivät ole kiinnostuneita liikennöimään näillä markkinoilla. SATA on myös ainoa lentoyhtiö, joka on toimittanut ANAC:lle toimintasuunnitelmat Azorien sekä Manner-Portugalin ja Madeiran välisistä julkisen palvelun reiteistä. Tosin Portugali selventää, ettei näihin reitteihin sovelleta julkista tarjouskilpailua vaan löyhempää menettelyä. Portugali korostaa, että kiinnostuksen puute julkisen palvelun reittejä kohtaan on jatkunut huolimatta ylikapasiteetista, joka on Ryanairin mukaan pandemian on aiheuttama. Lisäksi Portugali huomauttaa, että lentoyhtiöt, jotka tulivat SATAn liikennöimille vapautetuille reiteille, poistuivat näiltä reiteiltä hyvin nopeasti etenkin reittien erityisten ja epätyypillisten toimintaolosuhteiden vuoksi. ([120])

(123) Portugalin mukaan Azorien markkinoiden erityispiirteiden vuoksi SATAn tilannetta ei voida verrata Spanairin tai Malévin tilanteeseen, toisin kuin Ryanair väittää. Nämä konkurssiin joutuneet yritykset toimivat houkuttelevilla kaupallisilla markkinoilla, jotka eroavat Azorien-reiteistä maantieteellisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti. SATAn poistuminen markkinoilta ei Portugalin mielestä kannustaisi kilpailuun seuraavista kahdesta syystä: i) covid-19-pandemiasta johtuva kysynnän väheneminen sekä tarve varmistaa Azorien alueellinen jatkuvuus, minkä vuoksi lentämistä ei voida lopettaa, ja ii) Spanairin ja Malévin tapauksessa kysynnän kasvu näiden lentoyhtiöiden poistuttua markkinoilta johtui ulkoisista seikoista eikä tehokkaammin toimivista lentoyhtiöistä.

(124) Muun toiminnan kuin julkisen palvelun reittien ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen ehdotetusta lakkauttamisesta Portugali toteaa, että vaikka Ryanair väittää pystyvänsä korvaamaan Azores Airlinesin mantereelle suuntautuvilla kaupallisilla reiteillä, Ryanair on liikennöinyt vain muutamia vuoroja São Miguelin / Terceiran ja Lissabonin/Porton välillä sen jälkeen, kun nämä yhteydet vapautettiin vuonna 2015. Se ei ole lisännyt vuoroja näillä reiteillä, vaikka esimerkiksi SATAn vuoroja vähennettiin helmi–maaliskuussa 2021. ([121]) Ryanair ei myöskään tarjoa lentoliikennepalveluja Pohjois-Amerikkaan paikallisten azoriyhteisöjen yhteyksien varmistamiseksi eikä lentorahtipalveluja, jotka mahdollistaisivat tavaroiden viemisen Azoreilta ja niiden toimittamisen Azoreille. Molemmat palvelut ovat välttämättömiä Azoreille: ensiksi mainittu tuo alueelle ulkomaisia sijoittajia ja matkailijoita ja jälkimmäinen tukee paikallista taloutta. Esimerkiksi vuonna 2019 Azores Airlines kuljetti lähes [55–65] prosenttia Azoreille saapuvasta ja sieltä lähtevästä lentorahdista (noin [...] tuhatta tonnia), mukaan lukien tuore kala (noin [55–65] % Azores Airlinesin kokonaisrahdista), posti (noin [5–15] %) ja lääkintätarvikkeet (noin [0–5] %).

(125) Portugali torjuu myös Ryanairin tulkinnan, jonka mukaan covid-19-pandemiaa ei voida pitää poikkeuksellisena ja odottamattomana tilanteena, kun otetaan huomioon komission hyväksymät tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa ([122]).

(126) Lopuksi Portugali toteaa, että julkisen palvelun reittien antaminen SATAlle on toteutettu asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 vahvistettujen sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti. Se vahvistaa komission päätöksessä esitetyn kuvauksen Azorien ja muun unionin välisistä Ryanairin reiteistä sekä TAP:n Azoreille ja Azoreilta liikennöimistä suorista reiteistä.

([120]) Portugalin 13 päivänä elokuuta 2020 antamat tiedot, liite 6 – Ilmailualan kilpailutilanne Azorien markkinoilla. Liitteessä todetaan, että Air Berlin, Air Europa*, Delta, EasyJet, Flylal*, Germania*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* ja TUI NL* ovat keskeyttäneet Azorien-reittinsä vuoden 2016 jälkeen. (*Nämä lentoyhtiöt tarjosivat myös tilauslentoja.)

([121]) Portugalin 12 päivänä elokuuta 2021 toimittamat tiedot, liite 1.

([122]) Komission tiedonanto, *Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa* (EUVL C 91I, 20.3.2020, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna komission tiedonannoilla C(2020) 2215 (EUVL C 122I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (EUVL C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (EUVL C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (EUVL C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (EUVL C 34, 1.2.2021, s. 6) ja C(2021) 8442 (EUVL C 473, 24.11.2021, s. 1), jäljempänä 'tilapäiset puitteet'.

4.2.2. *Portugalin huomautukset PPM:n huomautuksista*

(127) PPM:n väitteestä, jonka mukaan Portugalin viranomaisten toimittamien tietojen epätarkkuudet saattavat johtaa SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin toimintojen sekoittamiseen, Portugali katsoo, että aloittamispäätöksen ja komissiolle toimitettujen lisäselvitysten perusteella näiden yhtiöiden välillä ei ole minkäänlaista sekaannusvaaraa.

(128) Portugali väittää, että PPM:n huomautukset sisältävät useita perusteettomia ja/tai valheellisia väitteitä. Ensinnäkin PPM:n esittämä luettelo Azores Airlinesin kilpailijoista on virheellinen, koska ainoastaan TAP ja Ryanair kilpailevat SATAn kanssa samoilla markkinoilla ja Azores Airlinesin liikennöimät säännölliset reitit eroavat Whiten, Euroatlanticin, Cabo Verde Airlinesin ja Binterin liikennöimistä reiteistä. Kyseiset lentoyhtiöt eivät liikennöi säännöllisesti Azoreilta. Binter liikennöi Madeiran saariryhmän sisäistä reittiä, jota SATA Air Azores liikennöi aiemmin, vuosina 2011–2013, julkisen hankintasopimuksen perusteella. EasyJet puolestaan kilpaili Azores Airlinesin kanssa ainoastaan Azorien ja Manner-Portugalin välisillä vapautetuilla reiteillä, kunnes se poistui niiltä vuonna 2017. Kaikkiaan 12 lentoyhtiötä on kokeillut toimintaa Azorien markkinoilla, mutta ne kaikki ovat poistuneet niiltä vuoden 2016 jälkeen riittämättömän kannattavuuden vuoksi. ([123]) Lisäksi Azores Airlines on myös yleisesti varmistanut Azorien kannalta tärkeät yhteydet Yhdysvaltoihin ja Kanadaan. Portugalin mukaan ainoastaan Delta liikennöi Ponta Delgadan ja New Yorkin välisellä reitillä toukokuusta 2018 syyskuuhun 2019. Myös heinäkuussa 2020 avattu TAP:n suora reitti Ponta Delgadasta Bostoniin on lopetettu.

(129) PPM:n väitteisiin, joiden mukaan Azores Airlines on liikennöinyt julkisen palvelun reittejä vapaaehtoisesti ja että tappiot selittyvät sillä, että Portugali ei ole noudattanut asetusta (EY) N:o 1008/2008, Portugali vastaa, että Azorien ja Manner-Portugalin väliset reitit on katsottu julkisen palvelun reiteiksi vuodesta 1998 lähtien ja että niitä koskevat ilmoitukset ja muutokset on aina julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vuodesta 1998 vuoteen 2015. Vuosina 2005–2015 julkista tarjouskilpailua ei kuitenkaan tarvittu, koska reittejä liikennöitiin ilman käyttöoikeussopimusta tai vastaavaa korvausta: TAP ja Azores Airlines liikennöivät kumpikin Lissabonin ja Hortan välillä. TAP liikennöi yksin Lissabon–Pico-reittiä, Azores Airlines taas Lissabonin ja Santa Marian välistä reittiä. Maaliskuusta 2015 alkaen osa näistä reiteistä vapautettiin, ja samalla myös muutettiin palveluntarjoamiseen liittyviä keskeisiä ehtoja. Portugali toteaa, että julkisen palvelun reittien asettaminen ja myöntäminen on aina tapahtunut asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädetyn menettelyn mukaisesti, ja kuten Portugalin toimittamissa tiedoissa on kuvattu, Azores Airlines on maaliskuun 2015 jälkeen ollut ainoa lentoyhtiö, joka on osoittanut kiinnostusta liikennöidä (avoimilla) julkisen palvelun reiteillä ja toimittanut toimintasuunnitelmat ANAC:lle. Portugali korostaa näin ollen, että kyseisten reittien liikennöinti ei ole perustunut niiden kannattavuuteen. Portugali toteaa myös, että väitteet julkisen palvelun velvoitteen ja tarjouskilpailusääntöjen kuormittavuudesta ja monimutkaisuudesta eivät ole perusteltuja, koska i) ne noudattivat tämäntyyppisten tarjousten yleistä mallia ja ii) ne ilmoitettiin komissiolle ja hyväksyttiin asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädetyn menettelyn mukaisesti. Portugali kiistää myös PPM:n väitteen siitä, että saarten välisiä reittejä koskeva tarjouskilpailu koski kaikkia reittejä yhdessä, ja muistuttaa, että tällaisesta mahdollisuudesta säädetään nimenomaisesti asetuksessa (EY) N:o 1008/2008, koska kyseisen asetuksen 16 artiklan 10 kohdan sanamuoto soveltuu Portugalin näkemyksen mukaan selvästi Azorien erityistilanteeseen. Lopuksi Portugali toteaa PPM:n väitteestä, jonka mukaan SATA Air Açoresille julkisen palvelun velvoitteista maksettu taloudellinen korvaus on myös Azores Airlinesille myönnettyä sääntöjenvastaista tukea, että maksetut määrät eivät mahdollista varojen siirtämistä Azores Airlinesille eivätkä edes kata tällaisten reittien liikennöinnistä aiheutuneita tappioita. ([124])

4.2.3. *Portugalin huomautukset muiden osapuolten huomautuksista*

(130) Portugali korostaa myönteisiä kommentteja SATAn keskeisestä roolista Azorien sosioekonomisessa kehityksessä sekä kansallisen ja kansainvälisen alueellisen jatkuvuuden varmistamisessa Azorien ja unionin välillä. Portugali toteaa myös, että näissä huomautuksissa korostetaan, että aiemmat pääomankorotukset ovat unionin sääntöjen mukaisia ja että niillä on ollut ainoastaan vähäinen vaikutus kilpailuun ja sisämarkkinoihin, kun otetaan huomioon tarve varmistaa azorien maahanmuuttajayhteisöjen yhteydet. Lisäksi joissakin huomautuksissa korostetaan SATAn erityistä roolia SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin liikennöimillä reiteillä, koska yhtiön kilpailijat eivät kykenisi toistamaan SATAn mallia, mikä voisi viime kädessä olla erittäin haitallista azorien maahanmuuttajayhteisöjen kannalta.

([123]) Ks. alaviite 117.

([124]) Portugalin 13 päivänä marraskuuta 2020 toimittamat tiedot, s. 9.

(131) Toisaalta Portugali tuo esiin SATAn keskeistä roolia myös toteamalla, että joissakin huomautuksissa vedotaan Azorien syrjäiseen sijaintiin ja siihen, että alue ei ole yhteyksissä sisämarkkinoihin, mikä saattaa haitata kauppaa ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Portugali toteaa myös, että kolmannet osapuolet, kuten AJFA, SDABS ja Brampton Travel AG (BTA), korostavat Pohjois-Amerikan reittien merkitystä liike-elämän ja investointien kannalta. Portugali tuo myös esiin, että kolmannet osapuolet korostavat SATAn merkitystä matkailualalla, joka on keskeisessä asemassa Azorien taloudellisen kehityksen kannalta. SATA varmistaa alueen ulkopuolelta tulevien välttämättömien ja muiden tuotteiden saatavuuden, mikä on matkailualan kehittämisen edellytys. Sekä Portugalin matkatoimistojen ja matkailualan yhdistys (APAVT) että Azorien matkailuyhdistys (ATA) korostavat SATAn ”mittaamatonta” roolia koko matkailun arvoketjussa.

(132) Portugalin viranomaiset toteavat myös, että erityisesti Azorien maatalousliiton (FAA) ja kalastusliiton (FPA) huomautuksissa on korostettu SATAn keskeistä roolia alueen tuottajien tasapuolisten mahdollisuuksien varmistamisessa (turvaamalla tuotteiden jakelu ja vienti saarten välillä, Manner-Portugaliin ja muille alueille).

(133) Lopuksi Portugali korostaa, että sen lisäksi, että SATAn lentoliikennepalvelut tukevat paikallisyhteisön sosiaalista ja taloudellista kehitystä, jota ilman alueen toipuminen covid-19-pandemiasta olisi käytännössä mahdotonta, eräät kolmannet osapuolet, jotka ovat esittäneet huomautuksia komission tutkintamenettelyn yhteydessä, kuten Azorien alueen kuntien yhdistys, ovat korostaneet SATAn keskeistä roolia muun muassa lääkinnällisten laitteiden kuljettamisessa Azoreille covid-19-pandemian aiheuttamassa erityisessä, poikkeuksellisessa tilanteessa.

5. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

(134) Komissio arvioi ensin, onko rakenneuudistustuki eli Azorien aluehallituksen myöntämä 144,5 miljoonan euron suora laina ja 173,75 miljoonan euron suuruisen velan siirtäminen, jotka muunnetaan yhteensä 318,25 miljoonan euron omaksi pääomaksi, sekä 135 miljoonan euron suuruinen valtiontakaus, joka myönnetään vuoteen 2028 asti pankkien ja/tai muiden rahoituslaitosten lainoille, SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos on, onko tällainen tuki sääntöjenmukaista ja sisämarkkinoille soveltuvaa.

(135) Sama arviointi tehdään myös aiempien pääomankorotusten osalta, koska aloittamispäätöksellä aloitettu muodollinen tutkintamenettely koskee myös näitä toimenpiteitä. ([125]) Tämä arviointi tehdään johdanto-osan 242–248 kappaleessa.

(136) Sitä vastoin tällaista arviointia ei tehdä 13 päivänä elokuuta 2020 ilmoitetun SATAlle myönnetyn pelastamistuen osalta (johdanto-osan 1 kappale), koska kyseinen ilmoitus peruutettiin myöhemmin, 6 päivänä huhtikuuta 2022, eikä pelastamistukea ollut vielä toteutettu (johdanto-osan 12 kappale). Vaikka pelastamistukea ei sinänsä ole myönnetty SATAlle, komissio toteaa, että Portugalin pelastamistuki-ilmoituksen johdosta aloittamispäätöksessä hyväksyttiin SATAlle myönnetty pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 103 kohdan mukainen maksuvalmiustuki, joka on tarpeen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi SATAn tarjoamien lentoliikennepalvelujen ja lentoasemien hallinnointipalvelujen osalta pelastamistukea koskevan muodollisen tutkinnan aikana. Kyseistä tukea laajennettiin sittemmin 255,5 miljoonaan euroon ja sen voimassaoloa jatkettiin laajentamispäätöksessä (johdanto-osan 7 kappale) ja 5 päivänä marraskuuta 2021 annetussa komission päätöksessä (johdanto-osan 11 kappale) esitetyn mukaisesti. Vaikka tuki myönnettiin alun perin lainatakauksina, komissio hyväksyi viimeksi mainitussa päätöksessä, että Portugali korvaa julkiset takaukset osakkeenomistajan suorilla lainoilla SATAlle, erityisesti 82,5 miljoonan euron suuruisen määrän osalta, jota Azorit ei voinut siirtää vuoden 2022 talousarvioon. Kyseisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on kuitenkin jo arvioitu johdanto-osan 2, 7 ja 11 kappaleessa tarkoitetuissa päätöksissä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 103 kohdan mukaisesti, eikä se sinänsä ole riippuvainen pelastamistuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Näin ollen pelastamistukea ei ole sinänsä toteutettu, ja koska kyseistä tukea koskeva ilmoitus peruttiin, komissiota ei enää pyydetä tutkimaan tällaisen pelastamistuen soveltuvuutta sisämarkkinoille.

([125]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 52, 55, 58, 59, 91 ja 112 kappale.

5.1. **Valtiontuen olemassaolo**

(137) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan "[j]ollei perussopimuksissa toisin määrätä, 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".

(138) Jotta toimenpide voitaisiin katsoa edellä mainitussa kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, sen on täytettävä seuraavat kumulatiiviset ehdot: i) toimenpide johtuu valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen saajalle, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja vaikutettava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen on aiheellista tutkia erikseen, ovatko toimenpiteet valtiontukea.

5.1.1. *Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide*

(139) Toimenpiteet koskevat hallinnollisia toimia ja julkisia päätöksiä.

(140) Rakenneuudistustuki rahoitetaan Azorien talousarviosta peräisin olevilla julkisilla varoilla. Azorit, joka on SATAn ainoa osakkeenomistaja, rahoittaa talousarviostaan erityisesti seuraavat: i) 144,5 miljoonan euron pääomanlisäys, joka on tarpeen SATAn ehtyneen oman pääoman lisäämiseksi, ii) määrältään 173,75 miljoonan euron siirretyn velan rahoittamiseen tarvittavat varat, jotka myös muunnetaan pääomaksi, ja iii) 135 miljoonan euron suuruinen takaus pankkien ja/tai muiden rahoituslaitosten myöntämille lainoille vuoteen 2028 asti. Kuten komissio totesi aloittamispäätöksen johdanto-osan 39 kappaleessa, Azorit merkitsi aiemmat pääomankorotukset (jotka on nyt maksettu takaisin korkoineen) talousarviostaan peräisin olevilla varoilla ja aluehallituksen päätösten perusteella (johdanto-osan 102 ja 103 kappale).

(141) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan paikallishallinnon, kuten alueen, varat ovat valtion varoja ja tällaisten hallintojen tekemien päätösten katsotaan johtuvan valtiosta. Tämän perusteella edellä mainitut toimenpiteet johtuvat valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista.

(142) Näin ollen komissio katsoo, että edellä kuvattuihin toimenpiteisiin liittyy valtion varoja ja että niiden myöntämistä koskevat päätökset johtuvat valtiosta.

5.1.2. *Etu*

(143) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, toisin sanoen ilman valtion toimenpidettä. ([126])

(144) SATAlle myönnetystä rakenneuudistuksesta voidaan todeta, että sekä osakaslainat ja velkojen siirtäminen pääomaksi että Azorien myöntämä lainatakaus tuovat tuensaajalle taloudellista etua, koska SATA ei voi kyseisessä erityistilanteessa ja nykyoloissa saada pääomaa tai velkarahoitusta markkinaehtoisesti ilman valtion takausta (kuten Portugali on myöntänyt, ks. johdanto-osan 67 kappale). Ilman valtion toimenpiteitä SATA lopettaisi toimintansa lähes varmasti lyhyellä aikavälillä, koska yksityiset sijoittajat eivät näytä olevan valmiita sijoittamaan pääomaa, eikä yksikään rahoituslaitos ole halukas tarjoamaan uutta rahoitusta. Rakenneuudistustuki ei ole tarpeen Azorien omistusosuuden arvon säilyttämiseksi tai lisäämiseksi. Päinvastoin rahoitus ei näytä kykenevän tuottamaan osakkeenomistajille riskiä vastaavaa tuottoa. Portugali ei väitä, että tällainen tuotto todellisuudessa saavutettaisiin. Saatavilla olevat todisteet osoittavat, että vaikka rakenneuudistussuunnitelman päättyessä valtio voi saada riittävän tuoton ja korvauksen, rakenneuudistuskauden neljän ensimmäisen vuoden tappiot ylittävät selvästi rakenneuudistuksen päättymiseen mennessä saavutettavat tulot (taulukko 1.A sekä johdanto-osan 206 kappale ja sitä seuraavat kappaleet). Näin ollen viiden vuoden rakenneuudistuskauden aikana odotettavissa olevat kumulatiiviset tulot jäävät selvästi oman pääoman vaihtoehtokustannuksia alhaisemmiksi (16 % johdanto-osan 206 kappaleen mukaan).

([126]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, *SFEI ym.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, *Espanja v. komissio*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta.

(145) Aiempien pääomankorotusten osalta komissio vahvistaa aloittamispäätöksessä esitetyn kannan. ([127]) Portugali selittää, että nämä toimenpiteet toteutettiin osittain sen varmistamiseksi, että noudatetaan kansallisen lainsäädännön säännöstä, jonka mukaan osakkeenomistajien on harkittava pääomanlisäystä, jos maksettu osakepääoma menetetään kertyneiden tappioiden vuoksi (johdanto-osan 102 kappale). Tämä ei kuitenkaan selitä, miksi Azorit päätti myöntää SATAlle lisäpääomaa sen sijaan, että yhtiö olisi esimerkiksi asetettu likvidointimenettelyyn tai konkurssiin. Portugali ei väitä, että näiden toimenpiteiden taustalla olisi sellaisia ennusteita, jotka saisivat markkinataloudessa toimivan osakkeenomistajan lisäämään investointejaan yhtiöön saadakseen sijoitukselleen markkinaehtoisen tuoton. Portugali tai muut osapuolet eivät myöskään ole esittäneet menettelyn aikana sellaisia väitteitä tai todisteita, jotka osoittaisivat, että SATAn pääomapohjan vahvistaminen vuodesta 2017 alkaen perustui operatiiviseen ja taloudelliseen liiketoimintasuunnitelmaan, jonka tarkoituksena oli parantaa toiminnan tehokkuutta ja viime kädessä Azorien SATA-omistuksen kannattavuutta, tai että se tuki tällaista suunnitelmaa. Portugali väittää päinvastoin, että kyseisillä pääomankorotuksilla kompensoitiin toimintatappioita, jotka aiheutuivat SATAn Pohjois-Amerikkaan suuntautuvia lentoja koskevista julkisen palvelun velvoitteista ja tosiasiallisista yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista (johdanto-osan 102–108 kappale). Siksi komissio katsoo, että Azorit ei toiminut näitä toimenpiteitä toteuttaessaan osakkeenomistajan (tai sijoittajan) ominaisuudessa vaan julkisen vallan käyttäjänä.

(146) Komissio toteaa joka tapauksessa, että Portugali ei ole maininnut, että edellä mainitut päätökset olisi tehty sellaisten taloudellisten arviointien perusteella, jotka samankaltaisissa olosuhteissa rationaalisesti toimiva markkinataloustoimija, jonka ominaisuudet vastaavat Portugalin viranomaisten ominaisuuksia, olisi tehnyt määrittääkseen toimenpiteiden kannattavuuden tai taloudelliset edut ennen oletettua investointia koskevan päätöksen tekemistä.

(147) Komissio katsoo näin ollen, että toimenpiteet tarjoavat SATAlle rahoitusta, jota tuensaaja ei voinut eikä voisi saada markkinoilta, ja antavat siten SATAlle SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista etua.

5.1.3. *Valikoivuus*

(148) Toimenpiteistä on hyötyä ainoastaan SATAlle, koska ne myönnetään harkinnanvaraisesti tapauskohtaisena määränä, joka määräytyy tuensaajan erityistarpeiden perusteella (johdanto-osan 43–51 kappale). Kuten unionin tuomioistuin on todennut ([128]), kun kyse on yksittäisestä tuesta, taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi. Näin on siitä riippumatta, onko kyseisillä markkinoilla muita samankaltaisessa tosiasiallisessa tai oikeudellisessa tilanteessa olevia toimijoita.

(149) Vaikka Portugali onkin myöntänyt ja voi edelleen myöntää valtiontukea muille SATAn kanssa kilpaileville lentoyhtiöille, pääomanlisäykset ja lainatakaukset eivät kuitenkaan ole osa laajempaa yleiseen talouspolitiikkaan perustuvaa järjestelmää, josta annetaan samantyyppistä tapauskohtaista tukea kaikille ilmailualalla tai muilla talouden aloilla toimiville yrityksille, jotka ovat kyseisellä järjestelmällä tavoitellun päämäärän kannalta samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa, vaan tukea on annettu vain SATAlle.

(150) Näin ollen komissio katsoo, että toimenpiteet ovat valikoivia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

5.1.4. *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan*

(151) Kun jäsenvaltion myöntämä tuki vahvistaa yrityksen asemaa muihin unionin sisäisessä kaupassa kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan tällaiseen yritykseen. Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avoimilla markkinoilla. Tältä osin se, että tietty talouden ala on vapautettu kilpailulle unionin tasolla, on näkökohta, jonka perusteella voidaan määrittää, että tuki vaikuttaa tai saattaa vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

([127]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 44–48 kappale.
([128]) Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, *komissio v. MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.

(152) SATA on alueellinen lentoyhtiö, joka tarjoaa lentoliikennepalveluja Azorien saaria yhdistävillä reiteillä sekä yhdistää nämä saaret mantereeseen, Madeiraan ja useisiin Pohjois-Amerikan kohteisiin (Boston, Oakland, Toronto ja Montreal), joihin paikallinen portugalilaisväestö on asettautunut. Vaikka tuensaaja ei suoraan osallistukaan rajat ylittävään kauppaan unionissa, koska ilmailuala on avoin kilpailulle unionissa ja koska myös muut lentoyhtiöt voisivat kilpailla kyseisillä reiteillä SATAn kanssa, ilmoitetut toimenpiteet saattavat kuitenkin parantaa tuensaajan asemaa suhteessa todellisiin tai mahdollisiin kilpailijoihin, jotka eivät saa vastaavaa valtiontukea Portugalilta tai jotka joutuvat rahoittamaan toimintaansa markkinaehtoisesti.

(153) Näin ollen toimenpiteet vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua ja vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.2. **Valtiontuen olemassaoloa koskeva päätelmä**

(154) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että rakenneuudistustuki ja SATAn hyväksi tehdyt aiemmat pääomankorotukset ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.3. **Toimenpiteiden laillisuus**

(155) Komissio katsoo, että Portugali on noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on ilmoittanut rakenneuudistustuesta ja pidättäytynyt sen toteuttamisesta ennen kuin komissio on hyväksynyt sen.

(156) Pelastamistukea, josta ilmoitettiin 13 päivänä elokuuta 2020, ei pantu täytäntöön ennen kyseisen ilmoituksen peruuttamista (johdanto-osan 12 kappale). Sitä vastoin aiemmat pääomankorotukset myönnettiin ilman ennakkoilmoitusta, ja ne maksettiin takaisin korkoineen vasta muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen.

5.4. **Soveltuvuus sisämarkkinoille**

(157) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään, että tietyn taloudellisen toiminnan tai tietyn alueen kehityksen edistämiseen annettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(158) Jotta tuki voitaisiin katsoa yhteismarkkinoille soveltuvaksi, sillä on toisaalta pyrittävä edistämään tietyn taloudellisen toiminnan tai tietyn talousalueen kehitystä ja toisaalta se ei saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Erityisesti toisen edellytyksen osalta komissio punnitsee toiminnan kehittämiseen suunnitellun tuen myönteisiä vaikutuksia, joita tuella on tarkoitus tukea, ja kielteisiä vaikutuksia, joita tuella voi olla sisämarkkinoihin. ([129])

(159) Portugali katsoo, että rakenneuudistustuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla.

(160) Tämän valtiontuen luonteen ja tavoitteiden sekä Portugalin viranomaisten lausumien osalta komissio arvioi, onko rakenneuudistustuki pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitettyjen asiaa koskevien määräysten mukainen. Komissio esittää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa perusteet, joita se tarkastelee arvioidessaan yrityksen rakenneuudistustuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. ([130])

(161) Tutkiessaan, vaikuttaako rakenneuudistustuki kaupankäynnin edellytyksiin yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, komissio arvioi tuen kokonaisvaikutuksen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan sekä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti. Jos tuensaaja on oikeutettu saamaan rakenneuudistustukea, komissio punnitsee tässä testissä tuen myönteisiä vaikutuksia sen toiminnan kehittämiseen, jota tuella on tarkoitus tukea, suhteessa valtiontuen kielteisiin vaikutuksiin kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Se arvioi erityisesti, miten tukitoimenpiteellä minimoidaan kilpailun ja kaupan vääristyminen (valtion tukitoimenpiteen tarve, tarkoituksenmukaisuus, oikeasuhteisuus, tuen läpinäkyvyys, tuen ainutkertaisuuden periaate sekä kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet).

([129]) Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, *Itävalta v. komissio*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19 kohta.
([130]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat, 38 kohta.

(162) Edellä esitetty ei vaikuta siihen, että komission tällä perusteella tekemissä päätöksissä on huolehdittava siitä, että unionin oikeutta noudatetaan. ([131])

(163) Ilmoituksen sekä rakenneuudistustukea koskevan muodollisen tutkintamenettelyn aikana kerättyjen tietojen perusteella ei voida päätellä, että rakenneuudistustuki tai siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat rikkoa unionin lainsäädännön asiaa koskevaa säännöstä. Kuten Portugali on osoittanut, ne 14 reittiä, jotka yhdistävät Azorien saariryhmän yhdeksän saarta saarten välisen lentoliikenteen kautta, annettiin yksinomaan SATA Air Açoresin hoidettaviksi julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti (2.1.1 jakso, johdanto-osan 18 ja 19 kappale). Samoin Azores Airlines on liikennöinyt Azorien ja Manner-Portugalin ja Madeiran välisiä neljää reittiä, jotka on katsottu avoimen julkisen palvelun velvoitteen alaisiksi reiteiksi vuodesta 1998 ja ilmoitettu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vuosina 1998–2015, samojen asiaa koskevien unionin sääntöjen mukaisesti (johdanto-osan 20 kappale). Maaliskuussa 2015 nämä julkisen palvelun reitit muuttuivat, kun osa niistä vapautettiin. Azores Airlines oli silti jälleen ainoa lentoyhtiö, joka osoitti kiinnostusta liikennöidä kyseisillä julkisen palvelun reiteillä ilman yksinoikeutta ja korvausta ja joka toimitti toimintasuunnitelmat ANAC:lle (johdanto-osan 107 kappale). Komissio ei ole myöskään lähettänyt Portugalille perusteltua lausuntoa tähän asiaan liittyvästä unionin oikeuden mahdollisesta rikkomisesta eikä saanut valituksia, jotka viittaisivat siihen, että valtiontuki, siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat olla unionin oikeuden muiden asiaa koskevien säännösten kuin SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan vastaisia.

(164) Julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviestä palveluista komissio toteaa myös, että epäilyjä siitä, tapahtuuko tällaisten velvoitteiden ja palvelujen määrittely, määrääminen ja toimeksi antaminen rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen ajaksi asiaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti ([132]), ovat hälventäneet Portugalin toimittamat tiedot saarten välisiä reittejä koskevan palvelunhankintasopimuksen uusimisesta viideksi vuodeksi sekä tieto tulevasta tarjouskilpailusta, joka koskee mantereelle ja Madeiralle suuntautuvia reittejä ja joka on tarkoitus järjestää rakenneuudistussuunnitelman aikataulun mukaisesti. Sen sijaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut on annettu SGA:n hoidettaviksi käyttöoikeussopimuksen nojalla rakenneuudistuskauden loppuun eli vuoteen 2025. (Johdanto-osan 19–23 kappale.)

5.4.1. *Tukikelpoisuus: vaikeuksissa oleva yritys*

(165) Jotta tuensaaja voi saada rakenneuudistustukea, se on katsottava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.2 jaksossa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi. Erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdassa määritellään, että yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos sen toiminta loppuu lähes varmasti lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen. Näin on silloin, kun vähintään yksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a–d alakohdassa kuvatuista olosuhteista täyttyy.

(166) Kuten johdanto-osan 14, 30 ja 31 kappaleessa kuvataan, SATA on osakeyhtiö, jonka oman pääoman kokonaismäärä oli vuoden 2020 lopussa 369,3 miljoonaa euroa negatiivinen, mikä osoittaa, että sen koko merkitty osakepääoma on ehtynyt. Viimeisimmät saatavilla olevat tarkastetut kertomukset ja ennusteet [...] siten, että [...], joten SATA on edelleen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a alakohdassa määritelty vaikeuksissa oleva yritys.

(167) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 21 kohdan mukaan vastaperustettu yritys, joka on toiminut alle kolme vuotta, ei voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Tuensaaja ei ole vastaperustettu yritys, koska se perustettiin vuonna 1941 eli yli kolme vuotta sitten (johdanto-osan 14 kappale).

(168) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan mukaan yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys ei yleensä ole oikeutettu rakenneuudistustukeen. Tuensaaja on Azorien kokonaan ja erikseen omistama, eikä se näin ollen ole osa mitään yhtymää (johdanto-osan 14 kappale).

(169) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että SATA on vaikeuksissa oleva yritys ja oikeutettu rakenneuudistustukeen.

([131]) Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, *Itävalta v. komissio*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20 kohta.
([132]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 59 kappale.

5.4.2. *Tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan tai tietyn maantieteellisen alueen kehitystä*

(170) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvaksi katsottavan valtiontuen on edistettävä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä.

(171) Osoittaakseen, että rakenneuudistustuki on tarkoitettu tällaisen toiminnan tai alueen kehityksen edistämiseen, tätä tukea myöntävän jäsenvaltion on osoitettava, että tuen tavoitteena on estää sosiaalisia vaikeuksia tai poistaa markkinoiden toimintapuutteita. Nimenomaan rakenneuudistustuen yhteydessä komissio huomauttaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43 kohdan mukaisesti, että markkinoilta poistuminen on itse asiassa merkittävä tekijä tuottavuuden laajemman kasvun kannalta ja että pelkästään yrityksen markkinoilta poistumisen estäminen ei siksi ole riittävä syy myöntää valtiontukea. Pelastamis- ja rakenneuudistustuki on päinvastoin yksi vääristävimmistä valtiontukimuodoista, koska se häiritsee markkinoilta poistumista. Tietyissä tilanteissa vaikeuksissa olevan yrityksen rakenteellinen uudistaminen voi kuitenkin edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä myös tuensaajan harjoittamaa toimintaa laajemmin. Näin on silloin, kun ilman tällaista tukea tuensaajan kaatuminen johtaisi markkinoiden toimintapuutteeseen tai sosiaalisiin vaikeuksiin ja haittaisi niiden taloudellisten toimintojen ja/tai talousalueiden kehitystä, jotka kärsisivät tällaisista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa esitetään ei-tyhjentävä luettelo tällaisista tilanteista.

(172) Niitä ovat muun muassa tilanteet, joissa tuella vältetään yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisen keskeytyminen tai sellaisen tärkeän palvelun tarjoamisen keskeytyminen, jonka luominen uudelleen on vaikeaa ja jossa kilpailijat eivät yksinkertaisesti pystyisi tulemaan tilalle, tai joissa tuensaajalla on järjestelmän kannalta merkittävä rooli tietyllä alueella tai toimialalla, johon sen poistumisella markkinoilta voisi olla kielteisiä vaikutuksia. ([133]) Kun mahdollistetaan se, että tuensaaja voi jatkaa toimintaansa, tuella siis estetään tällainen markkinoiden toimintapuute tai sosiaalisia vaikeuksia. Rakenneuudistustuen osalta tämä pitää kuitenkin paikkansa vain silloin, jos tuki mahdollistaa sen, että tuensaaja voi kilpailla markkinoilla omin voimin. Tämä taas voidaan taata vain, jos tuki perustuu sellaisen rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus.

(173) Näin ollen komissio arvioi ensin, onko tuella tarkoitus estää markkinoiden toimintapuute tai sosiaalisia vaikeuksia (5.4.2.1 jakso) ja liittyykö siihen rakenneuudistussuunnitelma, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus (5.4.2.2 jakso).

5.4.2.1. Taloudellisen toiminnan kehityksen edistäminen ehkäisemällä sosiaalisia vaikeuksia tai markkinoiden toimintapuutteita

(174) Tilanteista, joissa vaikeuksissa olevan yrityksen pelastaminen tai rakenteellinen uudistaminen voi edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b–d alakohdassa mainitaan tapaukset, joissa tuen tarkoituksena on estää talouden kasvun estyminen siksi, että tärkeä palvelu keskeytyy tuensaajan markkinoilta poistumisen seurauksena (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohta), että kyseisellä alueella tai toimialalla koko järjestelmän kannalta tärkeä yritys kaatuu (c alakohta) tai että vaarana on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamisen keskeytyminen (d alakohta).

Tuella vältetään tärkeän palvelun keskeytyminen

(175) Komissio katsoi laajentamispäätöksessä ([134]), että SATAlle myönnetyllä rakenneuudistustuella vältettiin sellaisen tärkeän palvelun tarjoamisen keskeytyminen, jonka luominen uudelleen on vaikeaa eikä kilpailija pystyisi yksinkertaisesti tulemaan tilalle (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohdan mukaisesti).

(176) Komissio totesi erityisesti, että maksuvalmius- ja rakenneuudistustoimenpiteillä pyritään estämään tilanne, jossa SATA lopettaisi toimintansa viime vuosina kohtaamiensa vaikeuksien vuoksi, joita covid-19-pandemia pahensi entisestään, ja että saatavilla olevien tietojen perusteella yksikään muu lentoyhtiö ei ole osoittanut kaupallista kiinnostusta vaihtoehtoisiin tai täydentäviin reitteihin. Näin ollen tuki on välttämätöntä, jotta voidaan välttää vakava ja välitön vaara SATAn tarjoamien palvelujen keskeytymisestä. ([135]) Koska lentoyhtiöllä on oltava riittävä maksuvalmius toimilupansa säilyttämiseksi, saatavilla olevien todisteiden ja kunkin SATA-lentoyhtiön viimeaikaisten ja odotettavissa olevien toimintatappioiden (taulukko 1A) perusteella on selvää, että ilman rakenneuudistustukea SATA ei kykenisi täyttämään maksuvelvoitteitaan ja vastuitaan, jolloin sen olisi haettava

([133]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b–d alakohta.

([134]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 57 ja 58 kappale, jossa viitataan aloittamispäätöksen johdanto-osan 69–71 kappaleessa esitettyyn arvioon.

([135]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 58 kappale.

maksukyvyttömyyttä ja lopetettava toimintansa (johdanto-osan 64 kappale). Koska tuensaaja tarjoaa matkustajien ja rahdin lentokuljetuspalveluja ja hallinnoi pieniä lentoasemia (johdanto-osan 17–23 kappale), ilman valtion toimenpiteitä on olemassa vakava vaara sellaisten välttämättömien palvelujen keskeytymisestä, joita ilman yhteydet ja alueellinen jatkuvuus Azorien saariryhmän ja unionin välillä heikkenisivät. Nämä yhteydet ovat sitäkin tärkeämpiä, kun otetaan huomioon, että Azorit on SEUT-sopimuksen 349 artiklassa todetun mukaisesti unionin syrjäisin alue, jolla on pysyviä heikkouksia, kuten edellä mainittu etäisyys Euroopan mantereesta, mikä haittaa sen taloudellista ja sosiaalista kehitystä.

(177) Ryanair kiistää komission aloittamis- ja laajentamispäätöksissä esittämät alustavat päätelmät. Lisäksi Ryanair väittää, että covid-19-pandemian aiheuttama ylikapasiteetti antaa tehokkaammille kilpailijoille mahdollisuuden tulla SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin tilalle ja hoitaa niiden roolin. Ryanair väittää erityisesti, että se kykenisi muutamassa päivässä ottamaan haltuunsa kaikki SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin reitit mantereelle.

(178) Komissio katsoo, että Ryanairin väitteet ovat perusteettomia, kun otetaan huomioon kolmansien osapuolten huomautukset, toimitetut tiedot ja Portugalin antamat sitoumukset. Toisin kuin Ryanair väittää huomautuksissaan, ei ole olemassa mitään näyttöä – asiaa tukevia tietoja tai markkinatutkimuksia – siitä, että SATAn rooli Azoreilla voitaisiin korvata covid-19-pandemiasta johtuvalla ylikapasiteetilla. Ryanair ei esimerkiksi lisännyt yhteyksiään Azoreille, kun SATA vähensi lentojaan, eikä se myöskään osallistunut 4 päivänä kesäkuuta 2021 käynnistettyyn julkisen palvelun reittejä koskevaan tarjouskilpailuun. Lisäksi Ryanair on liikennöinyt vain muutamia vuoroja São Miguelin / Terceiran ja Lissabonin / Porton välillä sen jälkeen, kun nämä yhteydet vapautettiin vuonna 2015, eikä se ole lisännyt vuoroja näillä reiteillä, vaikka SATAn vuoroja on vähennetty (johdanto-osan 124 kappale).

(179) Komissio toteaa hallussaan olevien tietojen perusteella myös, että vaikka jotkin SATAn reiteistä saattavat yksittäin ja/tai kausiluonteisesti olla kilpailijoille houkuttelevia, ei ole viitteitä siitä, että yksikään kilpailija voisi ottaa hoitaakseen kaikki SATAn reitit, sen julkisen palvelun velvoitteet ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut sekä rahtitoiminnot, jotka ovat erityisen tärkeitä paitsi kalastusalan myös postin ja lääkintätarvikkeiden toimittamiseksi Azoreille. Tämä on erittäin tärkeä palvelu paikallisyhteisön kannalta (johdanto-osan 17–28 kappale). Vaikka väitteiden mukaan SATA on korvattavissa, yksikään SATAn suorista kilpailijoista, Ryanair mukaan luettuna, ei ole viime vuosina osoittanut kiinnostusta kehittää suoria yhteyksiä Azoreille, eikä yksikään niistä tarjoaisi lentorahtipalveluja (johdanto-osan 25 ja 124 kappale). Kun otetaan huomioon Azorien saariryhmää yhdistävien julkisen palvelun reittejä koskeva äskettäinen tarjouskilpailu, jossa SATA oli jälleen ainoa tarjouksen esittänyt lentoyhtiö (johdanto-osan 19 ja 122 kappale), olisi paitsi vaikeaa myös epärealistista odottaa, että yksikään kilpailija voisi korvata SATAn kokonaan lyhyellä aikavälillä.

(180) Kuten Portugali on todennut, SATA tarjoaa ainutlaatuisia säännöllisiä yhteyksiä saariryhmän sisällä sekä Azoreilta Manner-Portugaliin ja muille portugalilaisväestön pääasiallisille asuinalueille (johdanto-osan 17–26 kappale). Tämä yhteysverkosto on erityisen tärkeä, kun otetaan huomioon, että Azorien asukkaat eivät voi turvautua vaihtoehtoisiin liikennemuotoihin saarten välisessä liikenteessä tai saariryhmän ulkopuolelle matkustaessaan (johdanto-osan 29 kappale). Tällaisten välttämättömien lentoliikennepalvelujen ja julkisen palvelun reittien lisäksi SATA tukee merkittävästi ja ratkaisevasti yhtä Azorien talouden merkittävimmistä kasvutekijöistä eli matkailua. SATA tuo matkustajia Azoreille, ja ilman tätä toimintaa monilla keskeisillä aloilla toimivilla yrityksillä, kuten hotelleilla, ravintoloilla, sosiaalisia ja kulttuuritapahtumia järjestävillä yrityksillä, vähittäismyymälöillä ja muilla matkailuun liittyvillä yrityksillä, olisi vieläkin suurempia vaikeuksia selviytyä covid-19-pandemiasta (3.2.2 jakso).

(181) Kolmannet osapuolet korostavat, että niiden liiketoiminta on suurelta osin riippuvaista SATAn palveluista ja että niiden liikevaihto vähenisi huomattavasti ilman SATAn toimintaa. Kuten myös Portugali huomauttaa, suurin osa paikallisista yrityksistä, joihin covid-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti, eivät pysty selviytymään tästä kriisistä ilman matkailua. Suurin osa huomautuksia esittäneistä kolmansista osapuolista – erityisesti liikekumppanit, kuten matkatoimistot, matkanjärjestäjät, hotelliyhdistykset, lipunmyyntitoimistot, palveluntarjoajat ja tavarantoimittajat, sekä Pohjois-Amerikan maahanmuuttajayhteisöjä ja liike-elämää edustavat elimet – vahvistivat komission päätelmät (johdanto-osan 68 ja 175 kappale) siitä, että SATAn rooli Azorien talouden kehittämisessä on ainutlaatuinen ja, kuten myös Portugali on osoittanut, on hyvin epätodennäköistä, että muut pitkän matkan lentoyhtiöt tai halpalentoyhtiöt voisivat toisintaa SATAn läsnäolon ja toiminnan Azoreilla lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä (johdanto-osan 122–124 kappale).

(182) Komissio katsoo näin ollen, että tuensaajan konkurssi saattaisi keskeyttää tärkeän liikennepalvelun, joka koostuu koko alueen kattavista ja vähäisemmässä määrin myös kansainvälistä yhteyksistä ja verkostoista, joka yhdistää syrjäisen Azorien alueen paitsi sisäisesti myös mantereeseen ja Madeiraan sekä Pohjois-Amerikan portugalinkieliseen väestöön ja jonka luominen uudelleen olisi muille palveluntarjoajille vaikeaa, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa todetaan.

Tuella tuetaan Azorien järjestelmän kannalta tärkeää yritystä

(183) Kuten laajentamispäätöksessä selitettiin ([136]), rakenneuudistustuella pyritään myös välttämään pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan c alakohdassa tarkoitettu riski, että Azorien järjestelmän kannalta tärkeä yritys poistuu markkinoilta.

(184) Komissio toteaa erityisesti, että SATAlla on keskeinen asema Azorien taloudessa paitsi yhteyksien ja matkailun suhteen myös työllisyyden kannalta (johdanto-osan 14–27 kappale). Tältä osin SATAn poistuminen markkinoilta aiheuttaisi todennäköisesti vakavia sosiaalisia vaikeuksia sekä i) suoraan, koska SATA on yksi tämän unionin syrjäisimmän alueen tärkeimmistä työnantajista ja paikallistasolla menetettäisiin 1 150 työpaikkaa, että ii) välillisesti, koska SATA tukee olennaisesti alueen taloutta ja siten myös paikallisia työnantajia matkustajien ja rahdin lentokuljetuspalvelujensa kautta. SATA kuljettaa lähes puolet Azoreille saapuvista matkustajista ja kaikki Azorien saarten välillä liikkuvista matkustajista. Siten se tukee merkittävästi paikallista matkailualaa, jonka osuus Azorien BKT:stä on noin 13 prosenttia (johdanto-osan 21, 26 ja 65 kappale).

(185) SATAn kaatumisella olisi myös kielteisiä heijastusvaikutuksia sen asiakkaisiin sekä suoriin ja välillisiin toimittajiin, kun otetaan huomioon, että SATA Air Açores kuljettaa sata prosenttia saariryhmän yhdeksän saaren välisestä lentorahdista, Azores Airlines taas yli [60–70] prosenttia Azoreille saapuvasta ja sieltä lähtevästä lentorahdista (muun muassa kalaa, postia ja lääkintätarvikkeita) (johdanto-osan 25 kappale). Koska SATAlla on keskeinen asema Azorien alueellisessa kehityksessä, sen poistuminen markkinoilta aiheuttaisi vakavia sosiaalisia ja taloudellisia vaikeuksia tälle unionin syrjäisimmälle alueelle. Sillä on jo nyt suuria haasteita, jotka johtuvat sen maantieteellisestä etäisyydestä ja sosioekonomisesta kuilusta Manner-Portugaliin ja muuhun unioniin nähden (johdanto-osan 65–67 kappale).

(186) Covid-19-pandemian ennennäkemättömät vaikutukset ovat entisestään pahentaneet näitä sosioekonomisia olosuhteita, kun otetaan huomioon myös kielteiset vaikutukset matkailuun. Matkailu on, kuten edellä todettiin, yksi Azorien tärkeimmistä vaurauden lähteistä, ja sen osuus Azorien BKT:stä oli vuonna 2019 noin 13 prosenttia. Näin ollen, kuten Portugali on todennut, SATAn kaatuminen vaikeuttaisi merkittävästi tämän jo ennestään epäsuotuisassa asemassa olevan alueen talouden elpymistä (johdanto-osan 65 kappale).

(187) Lisäksi, kuten monien kolmansien osapuolten huomautukset osoittavat, SATAlla on keskeinen tehtävä Azorien alueellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden vahvistamisessa. Se muun muassa varmistaa pysyvät yhteydet saariryhmän yhdeksän saaren välillä sekä parantaa ihmisten ja omaisuuden liikkumista Azoreilta Manner-Portugaliin ja unioniin sekä Yhdysvaltoihin ja Kanadaan, missä asuu merkittävä määrä Azoreilta lähtöisin olevia siirtolaisia (johdanto-osan 93–101 kappale). Tältä osin SATAn kaatumisella olisi kielteisiä vaikutuksia myös portugalilaiseen maahanmuuttajaväestöön, joka pystyisi saavuttamaan tämän unionin syrjäisimmän alueen vain epäsuorin lennoin ja pitkän matkan jälkeen, koska vaihtoehtoisia lentoyhtiöitä ei olisi.

(188) Komissio katsoo näin ollen, että koska tuensaaja on merkittävä työnantaja ja keskeinen osa monien muiden azorilaisyritysten talousketjua ja koska se auttaa varmistamaan alueellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, sitä voidaan pitää Azorien järjestelmän kannalta tärkeänä yrityksenä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan c alakohdan mukaisesti.

([136]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 60 kappale, jossa viitataan aloittamispäätöksen johdanto-osan 75 ja 76 kappaleessa esitettyyn arvioon.

Vaara yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen keskeytymisestä

(189) Kuten laajentamispäätöksessä selitettiin, SATAn poistuminen markkinoilta saattaisi johtaa Azoreille ja Portugalille tarjottujen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen keskeytymiseen, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan d alakohdassa todetaan. Tältä osin komissio myönsi aloittamispäätöksessä, että SATA Air Açoresin ja Azores Airlinesin julkisen palvelun velvoitteen alaiset lennot ovat Azoreille ja Portugalille tarjottavia yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja. ([137]) Nämä palvelut ovat tärkeä ja merkittävä osa SATAn toimintaa. Näin ollen todetaan, että SATAn mahdollinen kaatuminen johtaisi Azoreille ja Portugalille tarjottujen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen keskeytymiseen.

(190) Ryanairin väitteen osalta, jonka mukaan Ryanair voisi korvata SATAn toiminnan myös lyhyellä varoitusajalla, huomautuksia esittäneistä 19 kolmannesta osapuolesta 17 tuki vahvasti alustavia päätelmiä, jotka komissio esitti aloittamis- ja laajentamispäätöksissä SATAn merkityksestä syrjäisen Azorien alueen ja unionin välisen alueellisen jatkuvuuden varmistamisessa. Tältä osin komissio toteaa myös, että vuonna 2021 käynnistetyn saarten välisiä reittejä koskevan tarjouskilpailun myötä Ryanairilla olisi ollut mahdollisuus korvata SATA tällaisilla julkisen palvelun reiteillä, jos se olisi ollut kiinnostunut laajentamaan toimintaansa tällaisiin yhteyksiin. Azorien sekä Manner-Portugalin ja Madeiran välisiä yhteyksiä koskeva tarjouskilpailu puolestaan tarjoaa kaikille SATAn kilpailijoille mahdollisuuden korvata SATA Azoreille suuntautuvilla ja sieltä lähtevillä julkisen palvelun reiteillä. Portugalin antamat sitoumukset Azores Airlinesin luovutuksesta (johdanto-osan 62 ja 63 kappale) tarjoavat Ryanairille ja muille kilpailijoille mahdollisuuden ottaa haltuunsa kaikki SATAn kaupalliset reitit ja siten korvata SATA kokonaan tai osittain myös tältä osin.

(191) Lisäksi joillakin lentoasemilla on tärkeä rooli syrjäisten ja etäällä sijaitsevien alueiden alueellisten yhteyksien kannalta, erityisesti unionin syrjäisimmillä alueilla. Näin ollen tällaisten lentoasemien hallinnointia voidaan pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, jos osa alueesta, jota lentoasema mahdollisesti palvelee, olisi ilman lentoasemaa eristyksissä muusta unionista siinä määrin, että se haittaisi alueen sosiaalista ja taloudellista kehitystä. Portugalin toimittamien tietojen perusteella komissio vahvistaa aloittamispäätöksessä esitetyn päätelmän ([138]), jonka mukaan SGA:n hallinnoimat lentoasemat tarjoavat Azoreille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, joita ilman alueen yhteydet ja alueellinen jatkuvuus Portugaliin ja unioniin heikkenisivät.

(192) Tutkinnan aikana kerätyistä tiedoista käy ilmi, että – ottaen huomioon covid-19-pandemian aiheuttaman epävarman tilanteen ja näkymät – rakenneuudistustuki on lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä välttämätöntä myös, jotta voidaan välttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan d alakohdassa tarkoitettu vakava ja välitön vaara SATAn julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisen keskeytymisestä.

(193) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että tuki edistää Azorien yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen tarjoamisen muodostaman taloudellisen toiminnan kehitystä mahdollistamalla sellaisten tärkeiden palvelujen ylläpitämisen – julkisen palvelun velvoitteet ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut mukaan luettuina – joita kilpailijat eivät lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä välttämättä voisi korvata kokonaisuudessaan tai lähes samassa laajuudessa aiheuttamatta sosiaalisia vaikeuksia. Tällä saattaisi olla kielteisiä vaikutuksia Azorien koko talouteen, kun otetaan huomioon covid-19-pandemian aiheuttamat pitkäkestoiset vaikutukset (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b–d alakohta.)

5.4.2.2. Rakenneuudistussuunnitelma ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

(194) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 46 kohdan mukaan rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on oltava sellaisen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, jolla palautetaan tuensaajan elinkelpoisuus. Tuensaajan vaikeuksiin johtaneiden syiden korjaaminen helpottamalla sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista on välttämätön edellytys sille, että rakenneuudistustuki palvelisi niiden toimialojen ja talousalueiden kehitystä, joilla tuensaaja toimii. Rakenneuudistustuella tuetaan laaja-alaista rakenneuudistussuunnitelmaa, joka kattaa SATAn kaikki toiminnot.

([137]) Laajentamispäätöksen johdanto-osan 57–59 kappale, jossa viitataan aloittamispäätöksen johdanto-osan 71–74 kappaleessa esitettyyn arvioon.

([138]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 73 kappale.

(195) Rakenneuudistustukea olisi myönnettävä ainoastaan sellaisen realistisen, johdonmukaisen ja kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman tukemiseen, jonka toimenpiteillä on tarkoitus palauttaa pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa. Muu kuin SATAn rakenneuudistussuunnitelmaa tukeva tuki olisi suljettava pois. Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä syyt tuensaajan vaikeuksiin ja tuensaajan omat heikkoudet sekä selostettava, miten ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä ratkaistaan tuensaajan ongelmat. ([139])

(196) Rakenneuudistuksen tulokset on osoitettava useissa erilaisissa skenaarioissa, erityisesti määrittämällä tulokseen vaikuttavat parametrit ja tärkeimmät ennakoitavissa olevat riskitekijät. Tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen on johdettava siihen, että sijoitetulle pääomalle saadaan kustannusten kattamisen jälkeen asianmukainen tuotto, eikä se saa perustua optimistisiin oletuksiin esimerkiksi hintojen tai kysynnän vaihtelusta. Pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto, ja kun yritys voi kilpailla markkinoilla omin voimin. ([140])

Rahoitussuunnitelmien perusteena olevien oletusten arviointi

(197) Komissio toteaa, että tuensaajan lentoliikenteen elpymistä koskevat ennusteet perustuvat luotettaviin toimialan lähteisiin (johdanto-osan 43 kappale) ja että viimeisin kehitys tukee SATA-lentoyhtiöiden toiminnan palautumista vuoden 2019 tasolle. Komissio on tarkistanut rakenneuudistussuunnitelman perustana olevat oletukset. IATAn maaliskuussa 2022 julkaisemien viimeisimpien matkustajamääriä koskevien näkymien ([141]) perusteella lentoliikenneala elpyisi vuoden 2019 tasolle vuosina 2023 ja 2024 ja Pohjois-Atlantin ja Euroopan sisäisten markkinoiden tilanne parantuisi merkittävästi (ja vieläkin merkittävämmin kuin IATAn marraskuun 2021 näkymissä ennustettiin). Portugalin toimittamien tietojen perusteella [...]. ([142]) Tätä tukee vuoden 2021 vahva tulos, jossa liikevaihto kasvoi [...] prosenttia ja käyttökate [...] prosenttia (tarkastamattomat tiedot) verrattuna rakenneuudistussuunnitelmaan. Lisäksi vuoden 2022 alku on ollut vahva, ja vuoden ensimmäisellä puoliskolla matkustajavarausten ennustetaan kasvavan [...] prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Komissio toteaa myös, että IATAn näkymien perusteella kotimaanlentojen (joiden odotetaan saavuttavan vuoden 2019 tason vuoteen 2023 mennessä) ja matkailulentojen voidaan odottaa elpyvän vielä nopeammin. Siksi komissio katsoo, että SATAn ennustettu tulojen kasvu on uskottavaa. Tuensaajan tuloennusteissa esitetään kohtuullisesti kalustokapasiteetin käytön ja lentojen optimointi alan keskiarvojen mukaisesti sekä Azorien yhteyksien kehittyminen unionin muihin saariin verrattuna (johdanto-osan 65 ja 66 kappale). Kustannusennusteiden osalta voidaan todeta, että tuensaajan kannattavuuden palautuminen riippuu kaluston uusimisesta, mikä vähentäisi toimintakustannuksia – kuten polttoainekustannuksia – työvoimakustannusten alenemisesta ja toimitussopimusten uudelleenneuvottelemisesta, kuten johdanto-osan 44–46 kappaleessa kuvataan. Näissä toimenpiteissä oletetaan myös, että julkisen palvelun velvoitteista maksetaan riittävä korvaus (korvausta ei kuitenkaan enää määritetä toimintakustannusten perusteella kuten ennen rakenneuudistusta) tai vaihtoehtoisesti että nykyisistä Azorien ja Manner-Portugalin ja/tai Madeiran välisistä julkisen palvelun velvoitteista luovutaan.

(198) Työvoimakustannuksia koskevista ennusteista komissio toteaa, että tuensaaja on jo tehnyt sopimukset ammattiliittojensa kanssa (johdanto-osan 47–50 kappale). Näissä sopimuksissa määrätään [...]. Lisäksi tuensaaja on jo vähentänyt [...] työntekijää [...] (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 3 alakohta). Kun otetaan huomioon, että tuensaaja on jo neuvotellut useimmista työvoimakustannusennusteiden perustana olevista oletuksista, komissio pitää näitä ennusteita uskottavina. ([143])

(199) Komissio katsoo, että myös seuraavat seikat tukevat rahoitusennusteiden uskottavuutta: i) tuensaaja on jo yksilöinyt ja alkanut toteuttaa useita toimenpiteitä muiden kustannusten kuin työvoima- ja polttoainekustannusten vähentämiseksi (johdanto-osan 45 ja 46 kappale), ii) rakenneuudistussuunnitelmassa keskitytään ilmailualaan ja kaavaillaan tuensaajan vaikeuksia osaltaan lisänneen (2.2 jakso) Azores Airlinesin enemmistöosuudesta luopumista (johdanto-osan 51 kappale) ja maahuolintatoiminnan myyntiä (johdanto-osan 54 kappale) sekä iii) myös epäsuotuisaan skenaarioon sisältyvä vaihtoehto, jossa tarkastellaan ilma-alusten mahdollisia käyttötapoja siinä tapauksessa, että Azores Airlines ei enää hoitaisi julkisen palvelun velvoitteita tulevaisuudessa (johdanto-osan 58–60 kappale), on uskottava, koska sitä tuetaan tilauslentoja koskevilla tarjouspyynnöillä ja pätevillä vaihtoehtoisilla tavoilla, joilla julkisen palvelun reittien liikennöinnissä nykyisin käytettäviä ilma-aluksia ja resursseja voitaisiin hyödyntää.

([139]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45, 47 ja 48 kohta.
([140]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 50–52 kohta.
([141]) Ks. IATAn lehdistötiedote 1.3.2022 osoitteessa https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/
([142]) Portugalin 18 päivänä helmikuuta 2022 toimittamat tiedot, s. 1.
([143]) Portugalin huhtikuussa 2021 toimittamat tiedot, yhteenveto SATAn rakenneuudistussuunnitelmalla mahdollisesti saavutettavista säästöistä.

(200) Arvioidakseen tuensaajan rahoitusennusteita komissio on vertaillut tuensaajan vuodeksi 2025 odotettua liikevoittomarginaalia (eli liikevoittoa jaettuna liikevaihdolla) sellaisten lentoyhtiöiden otokseen, joiden osalta esitettiin muodollisessa tutkimuksessa pörssianalyytikkojen ennusteet samaksi vuodeksi. ([144]) Laajemman otoksen keskimääräinen liikevoittomarginaali on 8–12 prosenttia, kun taas tuensaajan keskimääräisen liikevoittomarginaalin odotetaan olevan [...]–[...] prosenttia SATAn lentoliikennetoiminnan osalta ja [...] prosenttia SGA:n lentoasemien hallinnointitoiminnan osalta, odotettavissa olevat korvaukset mukaan lukien. Lisäksi kun otetaan huomioon, että tuensaajan toiminta koostuu pääasiassa julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta ja että tuensaajan kustannus- ja tulotavoitteet ovat riittävän lähellä muiden lentoyhtiöiden tavoitteita, komissio pitää rakenneuudistussuunnitelman perustana olevia oletuksia uskottavina.

Tuensaajan elinkelpoisuuden palautumista koskeva arviointi

(201) Komissio ei myöskään esittänyt laajentamispäätöksessä epäilyjä tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisesta. Se arvioi kuitenkin Portugalin toimittamien päivitettyjen lukujen perusteella, voiko tuensaaja rakenneuudistuskauden lopussa vuonna 2025 odottaa saavansa toiminnastaan riittävän tuoton ja pystyvänsä kilpailemaan omin voimin.

SATAn määräysvallassa olevien yksiköiden elinkelpoisuus rakenneuudistuksen jälkeen

(202) Kun uuden maahuolintayksikön ja Azores Airlinesin 51 prosentin määräysvaltaosuuden suunniteltu myynti on toteutettu vuoteen 2026 mennessä, SATAn määräysvallassa ovat enää SATA Air Açores ja SGA, jotka molemmat hoitavat julkisen palvelun velvoitteita ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja. Sen vuoksi komissio katsoo, että elinkelpoisuuden palauttamista koskevassa arvioinnissa olisi otettava huomioon tämä näkökohta ja se olisi siksi rajattava näitä kahta yksikköä koskeviin ennusteisiin.

(203) SATA Air Açores toimii Azorien sille myöntämän julkisen hankintasopimuksen mukaisesti viiden vuoden ajan ja saa palveluistaan julkisen palvelun velvoitteista maksettavan sopimusperusteisen korvauksen. Vastaavasti SGA jatkaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamista viidelle pienelle lentoasemalle, joita se hallinnoi. Toisin sanoen jäljellä oleva SATAn määräysvallassa oleva liiketoiminta rajoittuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseen yksinomaisena palveluntarjoajana saarten välisillä reiteillä ja siihen liittyen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen hoitamiseen paikallisilla lentoasemilla. Sen arvioimiseksi, pystyisivätkö SATA Air Açores ja SGA saamaan kohtuullisen tuoton pääomalle sen jälkeen, kun kaikki niiden kustannukset on katettu, on asianmukaista ottaa huomioon muun muassa julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevissa puitteissa ([145]), jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet', annetut ohjeet. Kyseisten puitteiden 36 kohdassa todetaan, että kohtuullisena pidetään aina pääoman tuottoastetta, joka ei ylitä sovellettavaa swap-korkoa, jota on korotettu 100 peruspisteellä.

(204) Asiaa koskevien toimeksiantoasiakirjojen mukaan SATA Air Açoresille myönnettyjen julkisen palvelun velvoitteiden kesto on viisi vuotta (ks. johdanto-osan 19 kappale) ja viidelle lentoasemalle tarjotut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut voidaan uusia aina viiden vuoden välein (ks. johdanto-osan 22 kappale). Näiden sopimusten valuutta on euro. Tämän vuoksi komissio katsoo, että vertailun kannalta merkityksellinen swap-korko on kuuden kuukauden euribor viiden vuoden maturiteetilla, joka on 0,527 prosenttia. ([146]) Näin ollen vertailun viitearvo olisi 1,527 prosenttia. Vuodesta 2023 alkaen rakenneuudistuskauden loppuun saakka supistuneen toiminta-alueen [...] miljoonan euron liikevoitto (taulukko 1.A) tuottaisi [...], jota pidetään vähimmäistasona yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoajalle tai julkisen palvelun velvoitteiden hoitajalle. Lisäksi SATA Air Açoresin ja SGA:n yhteenlaskettu liikevoittomarginaali on rakenneuudistuskauden lopussa [...] prosenttia, mikä myös vastaa toimialan 8–12 prosentin vertailuarvoa kaudella 2018–2019 ([147]). Tämän perusteella rakenneuudistuskauden lopussa odotettavissa oleva tuotto vaikuttaa riittävältä.

([144]) Otos sisälsi seuraavat yritykset: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, EasyJet, Wizz Air ja Brussels Airlines (ks. johdanto-osan 55 kappale).

([145]) Komission tiedonanto "Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011)" (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

([146]) https://www.chathamfinancial.com/technology/european-market-rates

([147]) SATAn käyttämä vertailuarvo Azores Airlinesin ja toimialan välisessä vertailussa (ks. SATAn liiketoimintasuunnitelma 2021–2025, liite 1, dia 69).

SATA-konsernin koko toiminta-alueen elinkelpoisuus luovutusten jälkeen

(205) Komissio arvioi myös SATA-konsernin kokonaistuottoa rakenneuudistuskauden lopussa eli ottaen huomioon myös jäljellä olevan 49 prosentin omistusosuuden Azores Airlinesissa. Tutkittaessa, voiko tuensaaja saada toiminnastaan riittävän tuoton vuonna 2025, tavanomainen lähestymistapa on verrata sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE) vuonna 2025 keskimääräiseen pääomakustannukseen (WACC). Jos sijoitetun pääoman tuotto on keskimääräistä pääomakustannusta suurempi, yritys voi toiminnallaan tuottaa riittävästi voittoa pääomakustannuksiensa kattamiseksi, mikä on osoitus yrityksen elinkelpoisuudesta.

(206) Tuensaajan sijoitetun pääoman tuoton, joka lasketaan komission johdanto-osan 197–200 kappaleessa uskottaviksi arvioimien rahoitusennusteiden perusteella, odotetaan vuonna 2025 olevan […] prosenttia (taulukko 1.A). SATAn odotettu sijoitetun pääoman tuotto on [...] prosenttia, mikä on suurempi kuin yhtiön keskimääräinen pääomakustannus, joka on [...] prosenttia (johdanto-osan 55 kappale). Keskimääräisen pääomakustannuksen osatekijät ovat asianmukaisesti perusteltuja. Ne perustuvat markkinatietoihin sekä Orbisin ja Bloombergin tietokannoista haettuihin tuensaajan vertaisyritysten taloudellisiin tietoihin. ([148]) Näin ollen komissio katsoo, että tuensaaja pystyy palauttamaan elinkelpoisuutensa vuonna 2025, [...].

(207) Lisäksi tuensaajan odotettu sijoitetun pääoman tuotto vuonna 2025, lentoasematoiminta mukaan luettuna, on [...] kuin johdanto-osan 56 kappaleessa lueteltujen lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuoton mediaani vuonna 2019 (11,8 %). Tämä on lisäosoitus tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisesta, koska nämä lentoyhtiöt pystyivät vuonna 2019 kilpailemaan markkinoilla omin voimin.

(208) Kun tarkastellaan tuensaajan kykyä kilpailla omin voimin rakenneuudistuskauden päättyessä, tulee ottaa huomioon, että SATA-konsernin koko on hyvin pieni. Lisäksi sen toiminta-ala rajoittuu Azorien myöntämiin sopimuksiin perustuvien julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen ja tosiasiallisten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamiseen. Tämä rajoittaa kaupallisia riskejä. Tällaiset julkisen palvelun velvoitteet takaavat toiminnan vakauden, eikä rakenneuudistussuunnitelmassa kaavailla toiminnan monipuolistamista uusiin, riskialttiimpiin toimintoihin. Näin ollen rakenneuudistuksen jälkeen SATAn luottokelpoisuus mahdollistaisi rahoituksen hankkimisen normaalisti yksityisiltä rahoitusmarkkinoilta ilman Azorien tukea.

(209) Perusskenaarion lisäksi Portugali esitti epäedullisen skenaarion rakenneuudistussuunnitelman keston ajaksi vuoden 2025 loppuun saakka (johdanto-osan 60 kappale). Kun otetaan huomioon keskeisten indikaattorien positiivinen kehitys vuoden 2021 kolmella ensimmäisellä neljänneksellä (johdanto-osan 52 kappale), epäsuotuisa skenaario on varovainen. Skenaariossa, jossa tulot olisivat 15 prosenttia pienemmät eikä julkisen palvelun velvoitetta olisi lainkaan, tuensaajan liikevoitto muuttuisi positiiviseksi [...] alkaen (taulukko 3). Tuensaajan kyky saada rahoitusta pääomamarkkinoilta ja kilpailla omin voimin vuonna 2025 olisi lähes sama kuin perusskenaariossa, koska yhtiön pääomatilanne kohenisi jatkuvasti ja muuttuisi positiiviseksi vuodesta 2026 alkaen ([...] miljoonaa euroa) eikä Azores Airlinesille aiheutuisi korvausten ulkopuolisia kustannuksia julkisen palvelun velvoitteista. Vaikka epäsuotuisa skenaario vaikuttaisi kielteisesti tuensaajan kannattavuuteen ja luottokelpoisuuteen, se ei vaarantaisi SATAn elinkelpoisuuden palauttamista vuoteen 2025 mennessä.

(210) Edellä esitetyistä syistä komissio katsoo, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon pitäisi mahdollistaa se, että tuensaaja kykenee kilpailemaan omin voimin ilman uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea rakenneuudistuskauden päätyttyä vuoden 2025 lopussa.

Päätelmät taloudellisen toiminnan ja alueiden kehittämisestä

(211) Komissio katsoo, että tuensaajan rakenneuudistussuunnitelma on realistinen, johdonmukainen ja uskottava. Näin ollen se soveltuu tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen kohtuullisessa ajassa ilman uutta valtiontukea. Siten rakenneuudistustuki täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b–d alakohdassa ja 46 kohdassa määrätyt edellytykset sekä edistää Azorien yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen muodostaman taloudellisen toiminnan kehitystä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

([148]) Keskimääräinen pääomakustannus lasketaan vakiomenetelmän mukaisesti tuensaajan oman pääoman kustannusten (16 %) ja verojen jälkeisten vieraan pääoman kustannusten (9,1 %) painotetusta keskiarvosta, jossa painoarvot vastaavat tuensaajan velan tavoiteosuutta velasta ja omasta pääomasta (473,8 %). Riskitön korko muodostuu vuonna 2030 erääntyvien Azorien joukkovelkakirjojen keskituotosta (Bloomberg), markkinariskipreemiosta, joka perustuu toimialan konsensukseen ("Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG"), small cap -preemiosta ja ultra periphery -preemiosta (IMAP-oletus). Yrityksen velan keskiarvo (TAP 4 3/8 2023), tavoiteltu velan ja oman pääoman suhde Bloombergilta (valikoidut vertaisyritykset).

5.4.3. *Tuen myönteiset vaikutukset taloudellisen toiminnan kehitykseen ylittävät sen kielteiset vaikutukset kilpailun vääristymisen ja kaupankäyntiä haittaavien kielteisten vaikutusten osalta*

(212) Jotta voidaan arvioida, muuttaako tuki perusteettomasti kilpailun ja kaupankäynnin edellytyksiä, on tarkasteltava tuen tarpeellisuutta, kannustavaa vaikutusta, asianmukaisuutta ja oikeasuhteisuutta sekä varmistettava sen läpinäkyvyys. Lisäksi on selvitettävä tuen vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin sekä verrattava myönteisiä vaikutuksia, joita tuesta aiheutuu sen taloudellisen toiminnan ja sen talousalueen kehitykselle, joita varten tuki on myönnetty – kuten 5.4.2 jaksossa on kuvattu – tuen kielteisiin vaikutuksiin sisämarkkinoilla.

5.4.3.1. Tuen tarpeellisuus ja kannustava vaikutus

(213) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 53 kohdan mukaan jäsenvaltioiden, jotka aikovat myöntää rakenneuudistustukea, on esitettävä vertailu uskottavaan vaihtoehtoiseen skenaarioon, johon ei liity valtiontukea. Vertailusta on käytävä ilmi, kuinka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1.1 jaksossa tarkoitettua tukeen liittyvää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ei saavutettaisi kyseisessä vaihtoehtoisessa skenaariossa tai se saavutettaisiin vähäisemmässä määrin. Jäsenvaltioiden on myös osoitettava, että ilman tukea tuensaaja olisi järjestelty uudelleen, myyty tai asetettu selvitystilaan tavalla, jolla ei olisi saavutettu kyseisiä taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä koskevia tavoitteita (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 59 kohta).

(214) Rakenneuudistustuen tavoitteena on estää SATAn toiminnan lopettaminen ja siten myös markkinoiden toimintapuute ja sosiaaliset vaikeudet, jotka haittaisivat Azorien ja mantereen välisten lentoliikennepalvelujen kehittämistä. Tämä tavoite saavutetaan toteuttamalla rakenneuudistussuunnitelma, joka rahoitetaan osittain rakenneuudistustuella. Rakenneuudistussuunnitelma osoittaa, että ilman maksuvalmiustukea SATA ei voisi lyhyellä aikavälillä jatkaa välttämättömien lentoliikennepalvelujen tarjoamista, täyttää taloudellisia velvoitteitaan tai saada rahoitusta rahoitusmarkkinoilta (johdanto-osan 64 ja 176 kappale). Kun otetaan huomioon pelkästään negatiivinen oma pääoma (–319,5 miljoonaa euroa vuonna 2021), joka jatkuisi pitkällä aikavälillä, [...]. Rakenneuudistustuki on siis tarpeen, jotta rakenneuudistussuunnitelma voidaan saattaa onnistuneesti päätökseen. Sen täytäntöönpanolla pyritään puolestaan edistämään Azorien yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen kehitystä.

(215) Edellä esitetyn, valtion toimenpiteiden tarvetta koskevan arvioinnin perusteella komissio katsoo myös, että tuella on kannustava vaikutus. Ilman rakenneuudistustukea SATA lähes varmasti kaatuisi, jolloin paikallisyhteisö menettäisi alueen taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen kannalta olennaisen välineen. Näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan d alakohdassa ja 59 kohdassa asetetut vaatimukset täyttyvät.

5.4.3.2. Tarkoituksenmukaisuus

(216) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan c alakohdan ja 54 kohdan mukaan rakenneuudistustukea ei katsota sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos muilla, vähemmän kilpailua vääristävillä toimenpiteillä saavutetaan sama tavoite. Kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 58 kohdassa todetaan, valitut tukivälineet on mukautettava tuensaajan likviditeetti- tai vakavaraisuusongelmaan, johon niillä on tarkoitus puuttua.

(217) SATAlla on vakavaraisuuteen ja likviditeettiin liittyviä ongelmia, joihin rakenneuudistustuella on puututtava asianmukaisesti. Rakenneuudistustuen muodostavilla uudella pääomalla ja velkatakauksilla samaan aikaan sekä puututaan SATAn vahvasti negatiivisen puolella olevan oman pääoman äärimmäisen heikkoon tilanteeseen että hoidetaan olemassa olevaa velkaa ja tyydytetään säännöllisen toiminnan kassavirtatarpeet.

(218) Tältä osin komissio pitää SATAlle myönnetyn 453,25 miljoonan euron rakenneuudistustuen muotoa asianmukaisena kahdesta syystä: i) koska SATA on vaikeuksissa oleva yritys, jonka oma pääoma oli negatiivinen vuosina 2020 ja 2021 (johdanto-osan 31 kappale), tuensaaja ei pystyisi ilman vakavaraisuuttaan parantavaa rakenneuudistustukea hankkimaan riittävästi pääomaa aiempien tappioiden kattamiseksi eikä saamaan merkittävää pitkäaikaista rahoitusta pääomamarkkinoilta, ja ii) likviditeettiennusteet osoittavat, että ilman rakenneuudistustukea tuensaajan kassavirta olisi negatiivinen vuoteen 2023 saakka ja tilanne heikkenisi entisestään ilman pääomanlisäyksiä, velan muuntamista omaksi pääomaksi tai julkisia takauksia sellaiselle likviditeetille, jota SATA ei voi saada markkinaehtoisesti. Näistä kahdesta syystä komissio katsoo, että pääasiassa oman pääoman ehtoisilla toimenpiteillä myönnetyn rakenneuudistustuen muoto on tarkoituksenmukaisin SATAn vakavaraisuus- ja likviditeettiongelmien ratkaisemiseksi.

(219) Komissio katsoo näin ollen, että rakenneuudistustuki on asianmukaista, koska sillä puututaan riittävällä tavalla SATAn vakavaraisuus- ja likviditeettiongelmiin.

5.4.3.3 Oikeasuhteisuus, oma rahoitusosuus ja vastuunjako

(220) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan tuki ei saa ylittää vähimmäismäärää, joka on tarpeen sen tavoitteen saavuttamiseksi. ([149]) Tukimäärä ja -intensiteetti on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, käytettävissä olevat varat. ([150]) Erityisesti on varmistettava, että rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen osallistutaan riittävällä omalla rahoitusosuudella, sekä vastuunjako, jos valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa. Näiden vaatimusten arvioinnissa otetaan huomioon mahdollinen etukäteen myönnetty pelastamistuki.

Oma rahoitusosuus

(221) Tuensaajan oman rahoitusosuuden rakenneuudistussuunnitelmaan on oltava todellinen ja täsmällinen. Sen olisi tavallisesti oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaan komission on arvioitava, ovatko oman rahoitusosuuden eri lähteet todellisia, ja selvitettävä, ettei niihin sisälly tukea. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaan komissio katsoo yleensä, että oma rahoitusosuus on riittävä, jos sen määrä on yli 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista. Poikkeuksena ovat poikkeukselliset olosuhteet tai erityiset vaikeudet, joiden esiintyessä komissio voi hyväksyä myös pienemmän oman rahoitusosuuden edellyttäen, että osuus on kuitenkin merkittävä. Lisäksi komissio voi hyväksyä rahoitusosuuden, joka on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohtaa sovellettaessa alle 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista, jos tukialueen erityisolosuhteet niin edellyttävät. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun tuensaajalla on suuria vaikeuksia saada markkinoilta uutta rahoitusta, koska se toimii tukialueella. ([151])

(222) Komission on varmistettava, etteivät johdanto-osan 49 ja 50 kappaleessa kuvatun suunnitelman eri rahoituslähteet sisällä tukea ja että ne ovat todellisia. Tämä tarkoittaa, että niiden toteutuminen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana on riittävän varmaa. Odotettavissa olevia tulevia voittoja ei voida ottaa huomioon. Valtion rahoitusosuudet, kuten tässä tapauksessa Azorien SATAn ainoana osakkeenomistajana tekemät pääomasijoitukset, eivät ole tukea sisältämättömiä, eikä niitä voida ottaa huomioon arvioinnissa.

(223) Portugalin esittämien oman rahoituksen lähteiden (johdanto-osan 49 ja 50 kappale) perusteella ainoat määrät, jotka vaikuttavat riittävän todellisilta, ovat yhteensä noin [...] miljoonan euron suuruiset rahoitusosuudet, jotka liittyvät

a) työvoiman järkeistämistoimenpiteisiin ([...] miljoonaa euroa) (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 3 alakohta)

b) toiminnan tehostamisesta syntyviin [...] miljoonan euron säästöihin (johdanto-osan 49 kappaleen a alakohta) sekä [...] miljoonaan euroon kaluston uudistamisesta ja [...] miljoonaan euroon kolmansien osapuolten rahoitusosuuksista (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 1 ja 2 alakohta), yhteensä [...] miljoonaa euroa

c) maksujen alentamiseen [...] miljoonalla eurolla velkojien kanssa käytyjen neuvottelujen seurauksena (johdanto-osan 50 kappaleen 3 kohta)

d) omaisuuserien myyntiin ([...]) ja muihin säästöihin, yhteensä [...] miljoonaa euroa (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 4 alakohta)

e) osallistumiseen [...]:n kuolettamiseen ([...] miljoonaa euroa) ja rakenneuudistuskustannuksiin ([...] miljoonaa euroa) omasta toiminnasta saaduilla tuloilla (johdanto-osan 50 kappaleen 1 ja 2 kappale)

f) liikepankilta ([...]) saatuun [...] miljoonan euron rahoitukseen, jolla ei ole valtion takausta (johdanto-osan 50 kappaleen 4 kohta).

(224) Ensinnäkin Portugalin ehdottamista [...] miljoonan euron suuruisista työvoiman järkeistämistoimenpiteistä (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 3 alakohta) ainoastaan työntekijöille rakenneuudistuksen vuoksi maksettavia korvauksia (toinen luetelmakohta) voidaan pitää todellisina, koska SATA on jo maksanut tämän summan. Se liittyy rakenneuudistuksen kustannuksiin, jotka ovat välttämättömiä, jotta työntekijöiden määrää voidaan vähentää rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti. Tällaiset kustannukset ovat välittömiä, koska SATA on jo irtisanonut työsopimuksia ja vähentänyt henkilöstöään osana vuodesta 2021 lähtien toteutettua rakenneuudistusta. Lisäksi niiden rahoituslähde voidaan katsoa tukea sisältämättömäksi, koska SATA on maksanut kyseiset

([149]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan e alakohta.
([150]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 61 kohta.
([151]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 98 kohta.

määrät liiketoiminnan kassavirralla eikä valtiontuella (ei siis omalla pääomalla eikä valtion takaamilla lainoilla). Näin ollen maksettuja korvauksia voidaan pitää osana tuensaajan omaa osuutta rakenneuudistuksen kustannuksista sekä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdassa tarkoitettuna todellisena rahoituksena. Sitä vastoin, ja komission vakiintuneen käytännön mukaisesti, henkilöstön palkkoja [...] vuosina 2021 ja 2022 ([...] miljoonaa euroa) tai henkilöstön tuottavuuden parantamiseksi ammattiliittojen kanssa uudelleenneuvoteltuja työsopimuksia ([...] miljoonaa euroa) ei voida hyväksyä tuensaajan omaksi rahoitusosuudeksi. Palkkakustannusten säästöillä vähennetään yrityksen sisäisiä kustannuksia, mikä on välttämätöntä yrityksen rakenteellisen uudistamisen kannalta. ([152])

(225) Toiseksi kolmansien osapuolten rahoitusosuudet ja kustannustehokkuustoimenpiteet voivat olla todellisia oman rahoitusosuuden lähteitä. Tämä edellyttää, että ne ovat pysyviä kustannusten vähennyksiä, jotka tuensaajan ulkopuoliset toimittajat tai asiakkaat maksavat tai tekevät mahdollisiksi, ja että ne ovat seurausta sitovista sopimuksista, tehokkaita ja peruuttamattomia. ([153]) Komissio on jo katsonut, että toimittajien ja vuokranantajien kanssa uudelleenneuvotelluissa sopimuksissa määrätyt sopimussuhteeseen perustuvien vastuiden pienentämiset ovat todellisia oman rahoitusosuuden lähteitä: verrattuna alkuperäisten sopimusten ehtoihin ne vapauttavat varoja, jotka ovat käytettävissä rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen ja jotka muutoin olisi käytettävä niihin liittyviin maksuihin. ([154]) Sama koskee tavarantoimittajia, palveluntarjoajia ja ostajia, jotka sitoutuvat tiukasti sopimustensa ehtoihin tai muuttavat niitä vapauttaen varoja tuensaajalta. ([155])

(226) SATAn kustannussäästöjä, jotka johtuvat toiminnan tehostamisesta ja toimittajien kanssa käydyistä neuvotteluista (yhteensä [...] miljoonaa euroa; johdanto-osan 49 kappaleen a alakohta ja b alakohdan 2 alakohta) sekä kaluston uudistamisesta (noin [...] miljoonaa euroa; ks. johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 1 alakohta), voidaan pitää todellisina oman rahoitusosuuden lähteinä. Nämä säästöt johtuvat jo voimassa olevista sitovista sopimuksista ja ovat siten riittävän varmoja, jotta niitä voidaan pitää todellisina. ([156]) Tällaisilla toimenpiteillä on vastaava taloudellinen vaikutus kuin velkojen mitätöinnillä maksukyvyttömyysmenettelyssä, paitsi että vaikutus jakautuu vuosille eikä ole kertaluonteinen. Näin ollen nämä määrät ([...] miljoonaa euroa) voidaan lisätä SATAn neuvottelemaan velan vähennykseen (yhteensä [...] miljoona euroa; johdanto-osan 50 kappaleen 3 kappale), joten kolmansien osapuolten todellisten rahoitusosuuksien kokonaismäärä on noin [...] miljoonaa euroa. Tätä määrää voidaan myös pitää tukea sisältämättömänä, koska vastaavilla toimenpiteillä jaetaan SATAn rakenteellisen uudistamisen kustannuksista aiheutuva taloudellinen taakka sellaisten toimittajien ja vuokranantajien kanssa, jotka muutoin olisivat oikeutettuja suurempiin maksuihin SATAn positiivisesta liiketuloksesta. Vastaavasti velan mitätöinnin osalta, joka koskee sekä julkisia että yksityisiä toimijoita, ei ole viitteitä siitä, että tämä mitätöinti olisi valtiontukea.

(227) Kolmanneksi SATAn Pohjois-Amerikassa toimivien matkanjärjestäjien omaisuuserien ja toimintojen [...]:n tuottoja sekä muita, yhteensä [...] miljoonan euron säästöjä (johdanto-osan 49 kappaleen b alakohdan 4 alakohta) voidaan pitää todellisena rahoitusosuutena tuensaajan rakenteellisen uudistamisen kustannuksiin. Nämä tulot on jo saatu (lukuun ottamatta Azores Vacations American likvidoinnista saatuja tuloja, jotka on jo määritetty mutta jotka siirretään SATAlle kyseisen yhtiön likvidointimenettelyn päätyttyä). Samoin toiminnan tulojen nopeampi kasvu verrattuna rakenneuudistussuunnitelman alkuperäisiin ennusteisiin on mahdollistanut sen, että SATA on voinut kattaa vanhan velan kuolettamisesta aiheutuneet kustannukset ([...] miljoonaa euroa, johdanto-osan 50 kappaleen 1 kohta) ja muita rakenneuudistuskustannuksia ([...] miljoonalla eurolla, johdanto-osan 50 kappaleen 2 kohta). Myös näitä omia rahoitusosuuksia voidaan pitää todellisina, koska tuensaaja on jo maksanut kyseiset määrät.

([152]) Komission päätös, annettu 9 päivänä marraskuuta 2011, asiassa SA.31250 (N/2011) – BDZ:n rakenneuudistus – Bulgaria (EUVL C 10, 12.1.2012, s. 9), johdanto-osan 79 kappale: "[...] *Palkanalennukset ja sosiaaliturvakustannusten tulevat säästöt vaikuttavat pikemminkin välttämättömiltä rakenneuudistustoimenpiteiltä kuin omalta rahoitusosuudelta* [...]".

([153]) Komission päätös, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.58101 (2020/C) ja SA.62043 (2021/N) – Portugali – Pelastamis- ja rakenneuudistustuki SATAlle (EUVL C 223, 11.6.2021, s. 37), johdanto-osan 72 kappale; komission päätös, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA.63203 (2021/N) – Saksa – Rakenneuudistustuki Condorille (ei vielä julkaistu), johdanto-osan 132 kappaleen c alakohta; komission päätös, annettu 12 päivänä toukokuuta 2016, asiassa SA.40419 (2015/NN) – Rakenneuudistustuki Polzelalle (EUVL C 258, 15.7.2016, s. 3), johdanto-osan 119 kappale.

([154]) Komission päätös, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2015, valtiontuesta SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N), jonka Slovenia aikoo myöntää Cimos Groupille (EUVL L 59, 4.3.2016, s. 168), johdanto-osan 80 kappale.

([155]) Komission päätös, annettu 20 päivänä elokuuta 2018, asiassa SA.51408 (2018/N) – Rakenneuudistustuki Terramass B.V:lle (EUVL C 406, 19.11.2018, s. 10), johdanto-osan 22 ja 71 kappale.

([156]) Ks. Portugalin 2 päivänä joulukuuta 2021 toimittamat tiedot.

(228) Lisäksi yksityisen rahoituslaitoksen ([...]) myöntämää uutta, [...] miljoonan euron rahoitusta (johdanto-osan 50 kappaleen 4 kohta), jota Azorit ei ole taannut, voidaan pitää todellisena, koska rahoituksesta on jo neuvoteltu rahoituslaitoksen kanssa ja se voidaan toteuttaa vuonna 2022. Koska SATAlla on lisäksi mahdollisuus valita [...] lainanantajan joukosta, mahdollisuus saada yksityistä rahoitusta osoittaa myös, että SATA kykenee jälleen hankkimaan rahoitusta pääomamarkkinoilta. Se on merkki markkinoiden luottamuksesta SATAn elinkelpoisuuden palautumiseen.

(229) Toisin kuin Portugalin viranomaiset katsovat, Azores Airlinesin enemmistöosuuden (51 %) ja koko maahuolintatoiminnan myynnistä saatavaa tuottoa (johdanto-osan 51 kappale) ei voida pitää todellisena, vaikka nämä luovutukset olisikin tarkoitus toteuttaa rakenneuudistussuunnitelman päättymiseen mennessä. Nämä määrät (yhteensä noin [...] miljoonaa euroa) koostuvat odotetuista rahoitusvaroista, jotka liittyvät omaisuuserien myyntiin, jota ei ole vielä toteutettu. Vaikka Portugalin viranomaiset ovat ilmoittaneet sitoutuneensa näiden omaisuuserien myyntiin, yksityistämisprosessia ei ole vielä aloitettu eikä ostajia, tai edes potentiaalisia ostajia, ole vielä yksilöity.

(230) Näin ollen komissio arvioi, että oman rahoitusosuuden kokonaismäärä, jota voidaan pitää todellisena, on enintään [...] miljoonaa euroa eli noin 30 prosenttia SATAn tukikelpoisista rakenneuudistuskustannuksista, jotka – toisin kuin Portugali on laskenut (johdanto-osan 47 kappale) – ovat [...] miljoonaa euroa. Niihin sisältyy 453,25 miljoonan euron rakenneuudistustuki, ja ne rahoitetaan tällä rakenneuudistustuella mainitun oman rahoitusosuuden enimmäismäärän lisäksi. Jäljelle jäävät kustannukset, kuten käyttöpääoma, on katettava SATAn tavanomaisilla toimintatuloilla tai paremmilla maksuehdoilla, joita ei ole vielä määritelty. Arvio, jonka mukaan oma rahoitusosuus on 30 prosenttia ja rakenneuudistustuen osuus 70 prosenttia, on ilmeisen varovainen. Siinä ei oteta huomioon riittävänä, todellisena rahoitusosuutena Portugalin ennen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa toteuttamista tulevista luovutuksista saatavia tuloja, koska yksikään yksilöity ostaja ei ole sitoutunut näihin luovutuksiin. Tässä lähestymistavassa ei siten oteta huomioon Azores Airlinesin osakkeiden tulevaa arvoa eikä maahuolintatoimintaa. Koska näiden kahden liiketoiminnan odotetaan saavuttavan positiivisen tuloksen rakenneuudistussuunnitelman lopussa, Azorit voi todennäköisesti elpyä ja vähentää tuen määrää muutamalla kymmenellä miljoonalla eurolla. Joka tapauksessa tuensaajan kokonaisosuus rakenneuudistuskustannuksista, vaikka se jäisikin alle tavallisesti vaadittavan 50 prosentin vähimmäismäärän, voidaan silti hyväksyä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 ja 98 kohdan mukaisesti.

(231) Nykyisessä covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeisessä tilanteessa komissio katsoo, että tapauskohtaisesti voi olla perusteltua, että oma rahoitusosuus on alle 50 prosentin kynnysarvon rakenneuudistuksen kustannuksista, kunhan rahoitusosuus on kuitenkin merkittävä, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa edellytetään. Viitteenä tasosta, jota komissio pitäisi asianmukaisena, komissio on katsonut päätöskäytännössään, että oma rahoitusosuus, joka on 24–35 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, voi olla merkittävä. Näin ollen rakenneuudistustuki, jonka suuruus on noin 65–76 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, voi olla oikeasuhteinen. ([157])

(232) SATAn tapauksessa komissio katsoo, että Portugali on osoittanut poikkeuksellisen tilanteen vallitsevan erityisesti siksi, että covid-19-pandemia ja sen hillitsemiseksi toteutetut toimenpiteet ovat aiheuttaneet poikkeuksellisen tilanteen tälle pienelle alueelliselle lentoyhtiölle SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetun taloudessa olevan vakavan häiriön yhteydessä, jolla on välitön vaikutus ilmailu- ja matkailualaan ja sen kykyyn hankkia markkinarahoitusta (johdanto-osan 34–37 kappale). Silti komissio toteaa, että näistä epäsuotuisista olosuhteista huolimatta SATA onnistui edelleen hankkimaan jonkin verran uutta markkinarahoitusta, kuten johdanto-osan 228 kappaleessa todetaan. Kun otetaan erityisesti huomioon SATAn alhaisempi toimintataso, joka liittyy Azoreille suuntautuvan matkustuskysynnän jyrkkään laskuun maaliskuusta 2020 alkaen, covid-19-pandemia on vaikuttanut erityisesti SATAan sen lisäksi, että sille on aiheutunut suoria tappioita unionin viranomaisten

([157]) Tammikuun 26 päivänä 2022 tehdyssä päätöksessä SA.59974 (2021/C) – Romania – CE Oltenian rakenneuudistus (ei vielä julkaistu), johdanto-osan 214–219 kappale, komissio piti hyväksyttävänä 32 prosentin suuruista omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuskustannuksista. Vastaavasti 21 päivänä joulukuuta 2021 tehdyssä päätöksessä SA.60165 – Portugali – Rakenneuudistustuki TAP SGPS:lle (ei vielä julkaistu), johdanto-osan 263 kappale, komissio hyväksyi oman rahoitusosuuden määräksi 35 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Vuoden 1999 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti – joissa edellytettiin, että oman rahoitusosuuden on oltava merkittävä mutta joissa ei määritetty soveltamisen vähimmäiskynnystä, joka vahvistettiin 50 prosenttiin vuoden 2004 suuntaviivoissa – komissio hyväksyi 24 päivänä huhtikuuta 2007 tehdyssä päätöksessä, joka koski Belgian Inter Ferry Boatsin hyväksi toteuttamaa tukitoimenpidettä (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05)) (EUVL L 225, 27.8.2009, s. 1), johdanto-osan 348–350 kappale, oman rahoitusosuuden suuruudeksi 24 prosenttia.

asettamista matkustuskielloista ja -rajoituksista. SATA liikennöi pääasiassa julkisen palvelun reittejä ja tarjoaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja Azoreilla, joten sen mahdollisuudet monipuolistaa palvelujaan muuhun toimintaan tai muihin kohteisiin ovat hyvin vähäiset. Oman rahoitusosuuden osalta uusi markkinaehtoinen rahoitus, joka muodostaa lähes kolmanneksen Portugalin esittämistä rahoituslähteistä, on yhdenmukainen tilapäisten puitteiden 14 a kohdan kanssa. Siinä komissio selventää covid-19-pandemian aiheuttaman ainutlaatuisen tilanteen vuoksi, että tapauskohtaisesti voi olla perusteltua, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 62–64 kohdassa tarkoitettu oma rahoitusosuus pysyy alle 50 prosentissa.

(233) Lisäksi komissio kiinnittää erityistä huomiota i) tuensaajan ainutlaatuiseen tehtävään ja asemaan tällä unionin syrjäisimmällä alueella, joka on myös tukialue (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 98 kohta), sekä ii) SATAn keskeiseen rooliin alueellisen jatkuvuuden varmistamisessa (julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen kautta) Azorien saarten välillä sekä Azorien ja Manner-Portugalin ja Madeiran välillä. Ensimmäisen näkökohdan osalta komissio katsoo, että Portugalin toimittamat tiedot osoittavat, että SATAlla on vaikeuksia hankkia uutta rahoitusta markkinoilta, koska se sijaitsee unionin syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla tukialueella. Nämä vaikeudet ovat laaja-alaisempia kuin pelkästään se, että rahoituksen saanti on SATAlle vaikeaa sen taloudellisen tilanteen vuoksi (johdanto-osan 67 kappale). Toisen kohdan osalta komissio toteaa myös, että tuensaaja hoitaa julkisen palvelun velvoitteita ja tarjoaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, joilla vastataan tämän SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetulla unionin syrjäisimmällä alueella sijaitsevan tukialueen erillisiin ja erityisiin sosioekonomisiin tarpeisiin. Valtaosa kolmansista osapuolista kannatti tätä näkemystä aloittamis- ja laajentamispäätöksiä koskevissa huomautuksissaan ja korosti SATAn ainutlaatuista roolia. SATA on ainoa lentoyhtiö, joka yhdistää Azorien yksittäiset saaret toisiinsa, tarjoaa lentorahtipalveluja Azoreille ja lentää tältä unionin syrjäisimmältä alueelta Pohjois-Amerikkaan (johdanto-osan 93–101 kappale). Lopuksi komissio ottaa huomioon SATAn pienen koon ja rajallisen liiketoiminnan: SATAlla on tällä hetkellä vain 13 lentokonetta (määrää on supistettu 15 koneesta) ja Azores Airlinesin määräysvaltaosuuden myynnin jälkeen, rakenneuudistuskauden lopussa, ainoastaan 6 konetta. Näin ollen komissio soveltaa tarkasteltavana olevaan tapaukseen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 98 kohdassa vahvistettua poikkeusta ja hyväksyy johdanto-osan 223–230 kappaleessa arvioidun oman rahoitusosuuden, joka on joka tapauksessa edelleen merkittävä.

Vastuunjako

(234) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 65–67 kohdan mukaan seurauksena siitä, että valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, voi olla sijoittajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien suojelu vaikutuksilta, joita niiden päätöksellä sijoittaa tuensaajaan olisi. Tämä voi aiheuttaa moraalikatoa ja heikentää markkinakuria. Koska rakenneuudistustuki hyödyttää osakkeenomistajien tai velkojia, se ei aiheuta liiallista riskinottoa. Azorit, joka on nyt tuen antaja, on valvonut kaikkia SATAn strategisia ja liiketaloudellisia päätöksiä ja ainoana osakkaana tehnytkin niitä. Yrityksen toimintaa ei ole rahoitettu etuoikeusasemaltaan heikommalla velalla tai (tappioiden kattamiseen tarkoitetulla) hybridirahoituksella, jotka todennäköisesti poistettaisiin osittain kirjanpidosta pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vastuunjakovaatimusten mukaisesti.

(235) Koska SATA on kokonaan Azorien omistama, nykytilanteessa tuensaajan oman pääoman vahvistuminen ja Azorien tuella onnistuneesti toteutetun rakenneuudistuksen mahdolliset hyödyt, mukaan lukien suunnitellusta omaisuuserien myynnistä saadut tulot, kertyvät kokonaisuudessaan tuen myöntäjälle ainoana osakkeenomistajana. Näin ollen nykyisten osakkeenomistajien välisellä vastuunjaolla ei tässä tapauksessa ole merkitystä. SATA ja Azorit ovat jo pitkään neuvotelleet pankkien ja muiden rahoituslaitosten kanssa SATAn jäljellä olevista veloista. Etuoikeutetut velkojat ovat jo sopineet korkomarginaalien pienentämisestä ja laina-ajan pidentämisestä sekä korkojen ja palkkioiden alentamisesta (johdanto-osan 50 kappale). Tämä vähentää kokonaan julkisessa omistuksessa olevan SATAn tulevia ulosmeneviä kassavirtoja. SATAn taloudellisten vaikeuksien voidaan katsoa johtuvan yksinomaan sen ainoasta osakkeenomistajasta eli Azoreista. Lisäksi kuten Portugali on selittänyt (johdanto-osan 111 ja 112 kappale), Azorit on lainanottaja maailmanlaajuisilla rahoitusmarkkinoilla sekä SATAn rahoitusvelan takaaja. Näin ollen velkojen mitätöinti voisi vahingoittaa markkinoiden luottamusta Azoreihin, mistä puolestaan voisi aiheutua heijastusvaikutuksia muihin alueellisiin julkisiin yrityksiin.

(236) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että rakenneuudistustuki täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa asetetut oikeasuhteisuutta, omaa rahoitusosuutta ja vastuunjakoa koskevat edellytykset.

5.4.3.4 Tuen ainutkertaisuuden periaate

(237) Tuen kielteisten vaikutusten rajoittamiseksi, kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kohtuuttomien vaikutusten välttämiseksi ja sen varmistamiseksi, että kokonaisvaikutus on myönteinen ([158]), tukea voidaan myöntää ainoastaan vaikeuksissa oleville yrityksille tuen ainutkertaisuuden periaatteen mukaisesti. Tämän periaatteen mukaisesti tällainen tuki on tarpeen rajoittaa enintään kymmeneen vuoteen.

(238) Komissio sallii rakenneuudistustuen myöntämisen vain yhteen rakenneuudistustoimeen. Tarvittaessa se edellyttää, että aiemman rakenneuudistustuen myöntämisestä, rakenneuudistuskauden päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen keskeyttämisestä on kulunut yli kymmenen vuotta. ([159]) Jos tällaista tukea on myönnetty, komissio sallii poikkeuksia tästä säännöstä, kun rakenneuudistustukea myönnetään pelastamistuen myöntämisen jälkeen osana yksittäistä rakenneuudistustoimea tai poikkeuksellisissa, odottamattomissa tilanteissa, joista yritys ei itse ole vastuussa. ([160])

(239) SATAlle myönnetyllä rakenneuudistustuella tuetaan vain yhtä rakenneuudistustoimea, jota on toteutettu jo vuoden 2020 lopusta alkaen ja joka jatkuu vuoden 2025 loppuun. Komissio panee merkille, että osana kyseistä toimea Portugali ilmoitti pelastamistuesta ja komissio hyväksyi maksuvalmiustuen myöntämisen SATAlle pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 103 kohdan mukaisesti. Komissio hyväksyi kyseisen tuen myöntämisen sekä aloittaessaan pelastamistukea koskevan muodollisen tutkintamenettelyn että laajentaessaan kyseistä tutkintaa myös rakenneuudistustukeen. Tavoitteena oli säilyttää SATAn keskeiset toiminnot, jotka liittyvät julkisen palvelun velvoitteiden hoitamiseen Azorien alueella lentoliikenteen alalla sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palvelujen hallinnointiin ja operointiin alueen lentoasemilla. Näin ollen maksuvalmiustuen myöntäminen ei estänyt SATAa saamasta kyseessä olevaa rakenneuudistustukea.

(240) Komissio toteaa SATAlle aiemmin myönnetystä muusta valtiontuesta, jolla voi olla merkitystä tuen ainutkertaisuuden periaatteen soveltamisen kannalta, että se on hyväksynyt SATAlle maksetun 12 miljoonan euron vahingonkorvaustuen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla covid-19-pandemian aiheuttaman poikkeuksellisen tapahtuman vuoksi. ([161]) Kyseinen tuki ei kuitenkaan ole aiempaa pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Sillä korvataan covid-19-pandemiasta 19 päivän maaliskuuta ja 30 päivän kesäkuuta 2020 välisenä aikana suoraan aiheutuneet vahingot ja katetaan kustannukset, joita SATAlle ei olisi aiheutunut, jos lentomatkustusrajoituksia ei olisi asetettu kyseisestä poikkeuksellisesta tapahtumasta johtuvista kansanterveyteen liittyvistä syistä. Korvauksen ulkopuolelle jätettiin muut kustannukset, joita SATAlle aiheutui 19 päivän maaliskuuta ja 30 päivän kesäkuuta 2020 välisenä aikana. Ne johtuivat viranomaisten asettamista rajoituksista, jotka eivät koskeneet matkustuskieltoja tai lentomatkustusrajoituksia, sekä kysynnän vähenemisestä, joka johtui Portugalin talouden vakavasta häiriöstä vuosina 2020–2021..

(241) Julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista maksettavista korvauksista voidaan todeta, että SATA Air Açores on vuodesta 1996 lähtien tarjonnut palveluja johdanto-osan 19 kappaleessa tarkoitetuilla 14:llä saarten välisellä reitillä alun perin asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ja myöhemmin asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Nämä julkisen palvelun velvoitteet sisältyivät sopimuksiin, joissa määrättiin korvaus tarjotusta palvelusta korvauksen ennakkolaskentamenetelmän, vuotuisen hyvityksen ja korvauksen mukautusmekanismin perusteella. Tällä varmistettiin, ettei korvausta makseta liikaa. Samoin SGA:n tarjoamat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut määritellään käyttöoikeussopimuksessa. Siihen sisältyy ennakkoon määritetty korvaus kyseisen toimeksiannon ajalta. SATAlle myönnetyn korvauksen tarkoituksena oli kattaa kyseisten julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset, ei SATAn pelastaminen tai rakenteellinen uudistaminen.

(242) Azorien vuosina 2017–2020 merkitsemät SATAn aiemmat pääomankorotukset ovat Portugalin mukaan korvauksia SATAlle julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista aiheutuneista kustannuksista. Ne myönnettiin erityisesti kattamaan osittain toimintatappiot, joita Azores Airlinesille aiheutui vuosina 2009–2019 julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista mantereelle ja Madeiralle suuntautuvilla reiteillä (johdanto-osan 106 ja 107 kappale) sekä Azoreilta Pohjois-Amerikkaan suuntautuvilla reiteillä (johdanto-osan 108 kappale). Ryanair katsoo, että näiden pääomankorotusten vuoksi komission ei pitäisi hyväksyä pelastamistukea SATAlle, koska covid-19-kriisiä ei pitäisi pitää hyväksyttävänä poikkeuksena tuen ainutkertaisuuden periaatteesta.

([158]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan f alakohta.
([159]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohta.
([160]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan a ja c alakohta.
([161]) Komission päätös asiassa SA.61771 (2021/N) Covid-19 – SATA – Poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien vahinkojen korvaaminen (EUVL C 285, 16.7.2021, s. 7).

(243) Komissio muistuttaa, että unionin sisäisten reittien osalta mahdolliset aiemmat korvaukset eivät olisi asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisia. Reitit olivat itse asiassa avoimen julkisen palvelun velvoitteen alaisia. Kuten Portugali muistutti (johdanto-osan 107 kappale), Azores Airlines ilmaisi toistuvasti kiinnostuksensa liikennöidä kyseisiä reittejä julkisen palvelun velvoitetta koskevien ehtojen mukaisesti ja ilman korvausta. Näin ollen korvaukset, jotka maksettiin Azores Airlinesille palvelujen tarjoamisesta näillä reiteillä avoimen julkisen palvelun velvoitteen nojalla, rikkoisivat asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohtaa. Ne katsottaisiin sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi. Näin siitä huolimatta, että Azores Airlinesille aiheutui tästä toiminnasta tappioita, jotka yhtiö olisi voinut välttää tai joita se olisi voinut vähentää, jos se olisi tarjonnut ainoastaan kaupallisesti houkuttelevia reittejä, vuoroja ja palveluja.

(244) Myös väitetty korvaus tappioista, joita on aiheutunut julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamisesta Azoreilta Pohjois-Amerikkaan suuntautuvilla reiteillä, katsottaisiin sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi. Azores Airlines on itse asiassa liikennöinyt näitä EU:n ulkopuolisia reittejä kaupalliselta pohjalta ilman toimeksiantoa. Näin ollen Portugali ei voi perustellusti väittää, että kyseisistä reiteistä maksettu korvaus olisi yhteensopiva yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 2012/21/EU kanssa. Kyseisen päätöksen 4 artiklassa edellytetään, että yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottaminen annetaan yritykselle yhdellä tai useammalla asiakirjalla. Koska toimeksiantoasiakirjaa ei ole, tällaista korvausta ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden ([162]) nojalla.

(245) Tästä seuraa, että korvauksena julkisen palvelun velvoitteesta tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista suoritetut pääomankorotukset ovat sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea asetuksen (EY) N:o 1008/2008, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 2012/21/EU sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden mukaisesti.

(246) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen Portugalin viranomaiset ovat vaatineet SATAa maksamaan takaisin Azorien aluehallituksen vuodesta 2017 alkaen merkitsemät SATA Air Açoresin aiemmat pääomankorotukset. Niiden määrä oli yhteensä 72,6 miljoonaa euroa, ja ne oli maksettu yritykselle lähes kokonaan ennen menettelyn aloittamista (johdanto-osan 71 kappale). ([163]) Portugali toimitti komissiolle 1 päivänä kesäkuuta 2021 todisteet, jotka osoittivat, että SATAlle myönnetyn pääoman kokonaismäärä oli siirretty takaisin Azoreille kolmessa erässä (johdanto-osan 9 ja 116 kappale).

(247) Tämän takaisinmaksun seurauksena SATA on alentanut osakepääomaansa ja ilmoittanut siitä Portugalin kaupparekisteriin. Portugali toimitti myös todisteet 815 233,24 euron takaisinperintäkoron maksamisesta. Määrä siirrettiin Azoreille 30 päivänä marraskuuta 2021. Se vastaa asetuksen (EY) N:o 794/2004 11 artiklassa tarkoitettua takaisinperintäkorkoa. Korko lasketaan kunkin aiemman pääomankorotuksen perusteella alkaen siitä päivästä, jona SATA sai pääomankorotuksen, takaisinmaksupäivään saakka.

(248) Unionin tuomioistuimet ovat johdonmukaisesti katsoneet, että sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnän tarkoituksena on poistaa kilpailun vääristymä, joka on aiheutunut kilpailuedusta, joka tuensaajalla on ollut markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna. Tavoitteena on ollut palauttaa kyseisen tuen maksamista edeltänyt tilanne. ([164]) Kun tuensaaja palauttaa tällaisen tuen, se menettää tällaisen kilpailuedun ([165]). Maksamalla tuelle korkoa tuensaaja taas menettää edun, joka seuraa siitä, että tuki on vastikkeettomasti käytettävissä siitä päivästä alkaen, jona se asetettiin tuensaajan käyttöön, tuen takaisinmaksupäivään saakka ([166]). Komissio on näin ollen vakuuttunut siitä, että tuen takaisinmaksu asetuksen (EY) N:o 794/2004 11 artiklan mukaisesti laskettuine korkoineen ja osakepääoman alentaminen poistivat SATAlle pääomankorotuksista aiheutuneen kilpailuedun.

([162]) Komission tiedonanto "Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (2011)", 15–17 kohta.

([163]) Aloittamispäätöksen johdanto-osan 13 kappale.

([164]) Unionin tuomioistuimen tuomio 11.12.2012, *komissio v. Espanja ("Magefesa II")*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, 105 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 17.11.2011, *komissio v. Italia*, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, 61 kohta.

([165]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 4.4.1995, *komissio v. Italia ("Alfa Romeo")*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 27 kohta.

([166]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 8.6.1995, *Siemens v. komissio*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 97–101 kohta.

(249) Vaikka pääomankorotusten määrä on maksettu takaisin ja SATAlle aiheutunut kilpailuetu on poistettu, komissio arvioi myös, rikkooko ilmoitettu SATAlle myönnetty rakenneuudistustuki – pääomankorotukset huomioon ottaen – pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohdassa vahvistettua tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

(250) Menettelyssä esitetyn näytön perusteella voidaan päätellä, että SATAn ainoa osakkeenomistaja on vuodesta 2017 lähtien päättänyt SATAn pääomankorotuksista. Tarkoituksena on ollut maksaa korvausta SATAlle sen hoitamista julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista tilanteessa, jossa julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneita kustannuksia ja toimintatappioita ei ole korvattu lainmukaisesti ainakaan vuodesta 2009 alkaen (johdanto-osan 102–108 kappale). Tällaista korvausta, josta ei ole ennakolta määrätty asiaankuuluvissa palvelunhankintasopimuksissa tai toimeksiantoasiakirjoissa, ei kuitenkaan voida hyväksyä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohdan, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen 2012/21/EU tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden nojalla. Komissio toteaa, että toisin kuin SATA Air Açoresin ja SGA:n tapauksessa, joiden nettotulos oli positiivinen, Azores Airlinesin liiketappiot olivat suhteellisen merkittäviä ja nettotulos negatiivinen (johdanto-osan 32 kappale). Väitetyn korvauksen määrän osalta Portugali ei ole osoittanut, että SATAlle olisi kyseisten julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta tosiasiallisesti aiheutunut pääomankorotusten muodossa maksetun väitetyn korvauksen määrää vastaavia kustannuksia ja tappioita. Vaikka tarkastetuista julkisen palvelun velvoitteista tai yleishyödyllisistä palveluista jälkikäteen maksettujen korvausten määrää (65,5 miljoonaa euroa) voitaisiinkin pitää perusteltuna, SATAn väittämää julkisen palvelun velvoitteista aiheutunutta lisätappiota (33 miljoonaa euroa) ei voitu pitää asianmukaisesti osoitettuna (johdanto-osan 102 kappale). Sen tueksi ei ollut riittävää näyttöä (varsinkaan, kun sitä ei ole todennettu tilintarkastuksissa, toisin kuin 65,5 miljoonan euron määrä, joka johtui yksinomaan SATA-lentoyhtiön julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvästä toiminnasta). Komissio toteaa myös, että edellä mainittuun 33 miljoonan euron määrään sisältyy erottelematta kummankin lentoyhtiön kustannuksia. Sen perusteella ei voida määrittää, kuinka suuri osa näistä tappioista johtui kummastakin lentoyhtiöstä. Tästä seuraa, että aiempia pääomankorotuksia ei voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana korvauksena toimintatappioista, joita SATAlle aiheutui sen julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista. Tällaisesta korvauksesta ei ollut määrätty ennakkoon. Portugali ei myöskään missään tapauksessa ole pystynyt esittämään näyttöä näiden toimintatappioiden määrästä eikä täsmäyttämään niitä aiempien pääomankorotusten määriin. Näillä perusteilla ja koska Portugali ei ole esittänyt eikä osoittanut muita soveltuvuusperusteita, komissio katsoo, että aiemmat pääomankorotukset ovat sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea.

(251) Pääomankorotusten tavoitteena tai seurauksena ei kuitenkaan ollut SATAn pelastaminen tai rakenteellinen uudistaminen, kuten johdanto-osan 102 kappaleessa todetaan. Portugali selittää, että Azorien tukitoimenpiteen tarkoituksena oli maksaa SATAlle korvaus sen hoitamista julkisen palvelun velvoitteista riippumatta siitä, oliko tällainen tukitoimenpide asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukainen. Portugalin toimittamat tiedot osoittavat ([167]), että vuoden 2017 pääomankorotuksella (21,5 miljoonaa euroa) pyrittiin viime kädessä korjaamaan SATAn pääomavaje, jotta yhtiö voisi jatkaa lentotoimintaa ja pitää yllä yhteyksiä Azorien saarilla. Menettelyn aikana kerätyt todisteet osoittavat myös, että Azorit teki myöhemmät pääomankorotuspäätökset vuosina 2018 (27 miljoonaa euroa) ja 2020 (24 miljoonaa euroa). Sen tarkoituksena oli täyttää velvollisuutensa (ainoana) osakkeenomistajana – käsitellä yhtiön pääomatappioita ([168]) – antaa SATAlle mahdollisuus jatkaa saarten välisen säännöllisen lentoliikenteen tavanomaista hoitamista ([169]) ja tarjota sille tarvittavat taloudelliset edellytykset yhtiön tavoitteiden saavuttamiseksi ([170]). Vaikka aiempia pääomankorotuksia ei voida hyväksyä sisämarkkinoille soveltuvaksi korvaukseksi SATAn hoitamista julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista, niiden tavoitteena oli korjata SATAn toimintatappiot, jotka olivat seurausta tällaisten julkisen palvelun velvoitteiden ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen hoitamisesta. Näin ollen ne eivät olleet samantyyppistä tukea kuin nyt käsiteltävänä oleva rakenneuudistussuunnitelmaa tukeva rakenneuudistustuki. ([171])

(252) Vaikka pääomankorotukset olisivatkin pelastamis- tai rakenneuudistustukea – mikä ei pidä paikkaansa – voitaisiin silti katsoa, että tuen ainutkertaisuuden periaatetta on rikottu, jos uuden rakenneuudistustuen katsotaan osoittavan, että vaikeudet ovat luonteeltaan toistuvia tai niitä ei ole käsitelty asianmukaisesti, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 kohdassa todetaan. Komissio ei sovella periaatetta mekaanisesti, vaan sen on otettava huomioon olosuhteet, joissa ilmoitettu rakenneuudistustuki on myönnetty SATAlle tuen ainutkertaisuuden periaatteesta poiketen (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohta ja alaviite 40). Komissio

([167]) Portugalin 19 päivänä lokakuuta 2020 toimittamat tiedot, s. 167 ja sitä seuraavat sivut, sekä Portugalin tilintarkastustuomioistuimen kertomus ja lausunto Azorien autonomisen alueen vuoden 2017 tilinpidosta, https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf

([168]) Ks. alaviite 109.

([169]) Aluehallituksen päätös nro 85, 18.7.2018.

([170]) Aluehallituksen päätös nro 66/2020.

([171]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 71 kohta ja alaviite 38.

voi sallia uuden rakenneuudistustuen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdassa vahvistetun poikkeuksen nojalla, jos on todettu, että kyseessä on poikkeuksellinen, odottamaton tilanne, josta SATA ei itse ole vastuussa, kuten aloittamis- ja laajentamispäätöksissä muistutetaan. ([172])

(253) Covid-19-pandemian puhkeaminen ja leviäminen ja sen taloudelliset vaikutukset ovat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia ja odottamattomia tilanteita: ne olivat ennennäkemättömiä (unionin ja sen sisämarkkinoiden perustamisen jälkeen), eivätkä ne olleet odotettavissa tai nähtävissä muutamaa kuukautta ennen niiden toteutumista. Tuensaajan johto ei olisi voinut ennakoida niitä, kun pääomankorotukset toteutettiin, tai edes muutamaa kuukautta ennen kuin kiireellisen pelastamisen ja sitä seuranneen rakenteellisen uudistamisen tarve ilmeni. Ne eivät myöskään johdu SATAn johdon laiminlyönneistä tai virheistä eivätkä SATA-konsernin päätöksistä, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen alaviitteessä 40 edellytetään. Komissio on useissa päätöksissään todennut covid-19:n poikkeuksellisen luonteen ja vaikutuksen Portugalin, erityisesti Azorien, talouteen. Siksi covid-19:ää voidaan pitää SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna taloudessa olevana vakavana häiriönä. Komissio on myös todennut, että pandemian vaikutukset tuntuvat edelleen toimitusketjujen häiriöiden, kysynnän vähenemisen ja siitä johtuvien monien yritysten maksuvalmiuteen kohdistuvien vaikutusten vuoksi. ([173]) Covid-19-pandemian aiheuttaman poikkeuksellisen, odottamattoman tilanteen ja taloudessa olevan vakavan häiriön, joiden vallitessa SATAn monitahoinen ja kauaskantoinen rakenneuudistussuunnitelma ja toiminnan tehostaminen on toteutettava, ei voida katsoa johtuvan tuensaajasta.

(254) On selvää, että tällainen poikkeuksellinen tilanne on heikentänyt SATAn toimintaa huomattavasti. Kysyntä on laskenut ennennäkemättömästi, yli 40 prosenttia, covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen tähän päivään asti, joten vaikutus tuensaajaan on ilmeinen ja merkittävä. Vaikka matkustajamäärät vähenivät niin jyrkästi, ettei missään alan ennusteissa (kuten IATA tai Eurocontrol) kyetty ennakoimaan sitä vuonna 2017 tai edes vähän ennen pandemian puhkeamista, tuensaaja ei voinut vähentää palvelujaan pelkästään kaupallisten tai taloudellisten etujensa perusteella Azorien kanssa tekemiensä sopimusvelvoitteiden mukaisesti. SATA jatkoi julkisen palvelun velvoitteidensa hoitamista ja yhteyksien varmistamista vaihtoehtoisten liikennemuotojen puuttuessa koko sen ajan, jona covid-19-pandemiaan liittyvillä rajoittamistoimenpiteillä ja lentoliikenteen kysynnän vähenemisellä Portugalissa ja ulkomailla oli merkittäviä vaikutuksia. Nämä vaikeudet jatkuvat edelleen. Matkustajaliikennepalvelujen varmistaminen alueen saarten välillä ja Azorien ja muiden alueiden (Madeira ja Manner-Portugali) välillä riittävällä tiheydellä on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan varmistaa jatkuvat yhteydet Azoreille. Samalla se on kuitenkin heikentänyt merkittävästi SATAn taloudellista tilannetta kahden viime vuoden aikana (2020 ja 2021) (johdanto-osan 34–36 kappale) ([174]) Portugalin kansanterveysviranomaisten asettamista matkustuskielloista johtuvien suorien tappioiden lisäksi.

(255) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdan mukaisen poikkeuksen merkitystä on tarkasteltava ja arvioitava nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, jossa covid-19-pandemia lisää merkittävästi rakenneuudistuksen tarvetta. Tässä mielessä tämä poikkeuksellinen, odottamaton tilanne ei johdu SATAsta tai sen omistajasta. Covid-19-pandemian aiheuttama poikkeuksellinen tilanne ja sen vaikutukset lentoliikenteen kysyntään yleisesti tai SATAn osalta eivät olleet ennakoitavissa, eikä niitä olisi voitu ennakoida silloin, kun aiemmat pääomankorotukset myönnettiin, tai edes vähän ennen pandemian puhkeamista. Tämä sai Portugalin ilmoittamaan

([172]) Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 90 ja 91 kappale ja laajentamispäätöksen johdanto-osan 79 ja 80 kappale.

([173]) Komission päätös, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.62505 (2021/N) Covid-19: Asiaa SA.56873 koskeva muutos – Suorat avustukset ja lainatakausjärjestelmä (EUVL C 177, 7.5.2021, s. 21); komission päätös, annettu 7 päivänä maaliskuuta 2022 asiassa SA.100205 (2022/N) – Portugali – Covid-19: Suorat avustukset unionin syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla Azorien alueella ("APOIAR.PT Açores") tietyillä aloilla toimiville mikroyrityksille ja pienille ja keskisuurille yrityksille – marraskuusta 2021 tammikuuhun 2022 (ei vielä julkaistu); komission päätös, annettu 4 päivänä kesäkuuta 2021, asiassa SA.63010 (2021/N) Covid-19: Tuki Azorien henkilöliikennealalle (EUVL C 233, 11.6.2021, s. 33); komission päätös, annettu 13 päivänä syyskuuta 2021, asiassa SA.64599 (2021/N) Covid-19: Tuki Azorien henkilöliikennealalle vuonna 2021 (EUVL C 389, 24.9.2021, s. 16); komission päätös, annettu 6 päivänä huhtikuuta 2022, asiassa SA.102334 (2022/N) – Portugali – Covid-19: Tuki Azorien henkilöliikennealalle vuonna 2022 (ei vielä julkaistu) (erityisesti johdanto-osan 4, 36 ja 37 kappale).

([174]) Komissio teki vastaavan analyysin muun muassa 7 päivänä elokuuta 2020 antamassaan päätöksessä asiassa SA.57675 (2020/N) – Saksa – Covid-19 – Alueellista ja paikallista julkista henkilöliikennettä koskeva ohjelma (EUVL C 277, 21.8.2020, johdanto-osan 18–20, 54, 55, 65 ja 66 kappale). Siinä komissio totesi, että covid-19:n aiheuttamat häiriöt eivät selvästikään liity markkinoiden tavanomaiseen toimintaan ja että ne ovat vaikuttaneet erityisesti liikennealan julkisten palvelujen tarjoajiin, koska nämä eivät ole voineet vähentää kapasiteettiaan ja siten alentaa kiinteitä kustannuksiaan muiden alojen yritysten tapaan. Näin ollen niiden on täytynyt edelleen tarjota lähes täyttä kapasiteettia, vaikka matkustajamäärät ovat edelleen hyvin pieniä (kyseisen päätöksen johdanto-osan 66 kappale). Ks. myös komission päätös, annettu 3 päivänä marraskuuta 2020, asiassa SA.58738 (2020/N) – Alankomaat – Covid-19 – Tuki alueelliselle ja pitkän matkan julkiselle henkilöliikenteelle (EUVL C 397, 20.11.2020, johdanto-osan 57–62 kappale), sekä komission päätös, annettu 7 päivänä tammikuuta 2021, asiassa SA.59747 (2020/N) – Covid-19 – Vahingonkorvaus rautateiden henkilöliikenteen harjoittajille, jotka ovat tehneet julkisia palvelunhankintasopimuksia nettokustannushintaan (EUVL C 50, 12.2.2021, johdanto-osan 58–62, 67 ja 68 kappale).

kiireellisestä pelastamistuesta ja nyt myöhemmin sellaisesta välttämättömästä rakenneuudistustuesta, jolla voidaan rahoittaa tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisen varmistava rakenneuudistussuunnitelma. Lisäksi komissio toteaa, että SATA on hoitanut korvauksetta vuorotiheyteen, aikatauluihin, hintoihin ja reitteihin liittyviä julkisen palvelun velvoitteita. Ne perustuivat yhtiön ainoan osakkeenomistajan yleisen edun mukaisiin tavoitteisiin, jotka koskevat unionin syrjäisimmän alueen yhteyksiä ja ovat ensisijaisia tuensaajan taloudellisiin ja kaupallisiin etuihin nähden. Kilpailevat lentoyhtiöt eivät ole ilmaisseet kiinnostusta vastaavien velvoitteiden hoitamiseen kyseisellä alueella (johdanto-osan 21 kappale) tai kyseisten reittien liikennöintiin (johdanto-osan 28 kappale). Komissio ei myöskään havainnut, että pääomankorotukset olisivat tukeneet SATAn riskialtista kaupallista toimintaa tai sen lentoliikenne- tai lentoasematoiminnan laajentamista avaamalla uusia reittejä tai laajentamalla lentoasemien tiloja sisämarkkinoilla käydyn kilpailun vahingoksi merkityksellisenä ajanjaksona (vuodet 2017–2020) tai nyt suunnitellun rakenneuudistuskauden aikana.

(256) Samalla se, että Azorien sääntöjenvastaisesti myöntämä pääoma on maksettu kokonaan takaisin korkoineen, vähentää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitettua mahdollista moraalikatoa ja tukee perustelua tuen ainutkertaisuudesta. Pääoman takaisinmaksu kokonaisuudessaan merkitsee sitä, että nyt käsillä olevassa tai muissa tapauksissa ei kannusteta toistuviin rakenneuudistustoimiin, joita tuetaan toistuvalla, tehottomalla rakenneuudistustuella. Lisäksi takaisinmaksu vähentää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitettua kilpailun vääristymistä, joka on ennestään vähäistä markkinoilla, joilla SATA ja sen määräysvallassa olevat tytäryhtiöt toimivat ja jatkavat toimintaansa rakenneuudistussuunnitelman päättyessä, eli Azorien sisäisessä lentoliikenteessä ja pienillä saarilentoasemilla.

(257) Näillä perusteilla komissio katsoo, että SATA ei ole aiemmin saanut tukea, joka kuuluisi tuen ainutkertaisuuden periaatteen soveltamisalaan. Vaikka aiemmat pääomankorotukset, jotka on nyt maksettu takaisin, olisivatkin olleet aiempaa pelastamis- tai rakenneuudistustukea, rakenneuudistustuki on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdassa vahvistetun poikkeuksen mukainen. Näin ollen se ei aiheuta kohtuuttomia kielteisiä vaikutuksia kilpailuun eikä kauppaan sisämarkkinoilla.

5.4.3.5 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

(258) Kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 87–93 kohdassa selitetään, kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet olisi laadittava niin, että ne ovat oikeassa suhteessa tuen vääristäviin vaikutuksiin, erityisesti i) tuen suuruuteen ja luonteeseen sekä sen myöntämisehtoihin ja -olosuhteisiin, ii) tuensaajan kokoon ja suhteelliseen painoarvoon markkinoilla ja kyseisten markkinoiden ominaispiirteisiin sekä iii) siihen, missä määrin moraalikatoon liittyviä ongelmia vielä on omaan rahoitusosuuteen ja vastuunjakoon liittyvien toimenpiteiden soveltamisen jälkeen. Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät saisi vaarantaa tuensaajan mahdollisuuksia palauttaa elinkelpoisuuttaan. Ne eivät myöskään saisi olla haitaksi kuluttajille eivätkä kilpailulle. ([175])

(259) Rakenteellisiin toimenpiteisiin voi kuulua omaisuuserien luovutus tai kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistaminen. Niillä olisi suosittava uusien kilpailijoiden pääsyä markkinoille, olemassa olevien pienten kilpailijoiden toiminnan laajentamista tai rajat ylittävää toimintaa. Huomioon tulisi ottaa markkinat, joilla tuensaajalla on rakenneuudistuksen jälkeen huomattava markkina-asema – erityisesti sellaiset markkinat, joilla on huomattavaa ylikapasiteettia. Toimintaa säätelevillä toimenpiteillä olisi varmistettava, että tuella rahoitetaan ainoastaan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista.

(260) Kuten johdanto-osan 62 kappaleessa todetaan, Portugali vahvistaa, että SATA toteuttaa seuraavat kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, joita sovelletaan rakenneuudistussuunnitelman päättymiseen eli 31 päivään joulukuuta 2025:

a) SATA Internacional – Azores Airlines, S.A:n enemmistö- ja määräysvaltaosuuden, joka on vähintään 51 prosenttia kyseisen yhtiön osakepääomasta, myynti

b) nykyisin maahuolintapalveluja Azorien kaikille lentoasemille ja -kentille tarjoavan liiketoimintayksikön irrottaminen ja myynti

c) kaluston enimmäismäärän rajaaminen 14 ilma-alukseen ja Azores Airlinesin myynnin jälkeen 6 ilma-alukseen SATAn määräysvaltaan jäävän liiketoiminta-alueen osalta

([175]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 87–90 ja 92 kohta.

d) saadun valtiontuen mainostamiskielto

e) yritysostokielto.

Rakenteelliset toimenpiteet

(261) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 80 kohdan mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden ei pitäisi johtaa markkinoiden rakenteen heikentymiseen. Rakenteelliset toimenpiteet pitäisi sen vuoksi yleensä toteuttaa myymällä toimintaansa jatkavia, elinkelpoisia ja itsenäisiä liiketoimintoja, jotka voivat kilpailla tehokkaasti pitkällä aikavälillä, jos sopiva ostaja harjoittaa liiketoimintaa.

(262) Komissio on sen vuoksi arvioinut ehdotetut myyntitoimenpiteet. Näin varmistetaan, että ne muodostavat elinkelpoisen ja itsenäisen liiketoiminnan, joka pystyy kilpailemaan tehokkaasti merkityksellisillä markkinoilla rakenneuudistuskauden päätyttyä ja sen jälkeen (johdanto-osan 260 kappale).

Azores Airlinesin määräysvaltaosuuden myynti

(263) Ensimmäisestä rakenteellisesta toimenpiteestä, jonka Portugali sitoutui toteuttamaan (johdanto-osan 260 kappaleen a alakohta yhdessä 260 kohdan c alakohdan kanssa), komissio toteaa heti aluksi, että SATA Air Açores on suhteellisen pieni alueellinen lentoyhtiö, jonka toiminta perustuu pääasiassa Azoreille suuntautuvien ja sieltä lähtevien julkisen palvelun reittien tarjoamiseen. Myös Azores Airlines on pieni lentoyhtiö, joka liikennöi vähäistä määrää Yhdysvaltoihin ja Kanadaan suuntautuvia lentoja, julkisen palvelun velvoitteiden alaisia lentoja (neljällä reitillä pääskenaariossa tai ei lainkaan vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa sille ei myönnetä julkisen palvelun velvoitetta koskevia sopimuksia) sekä tilaus- ja rahtilentoja. Azores Airlinesin luovutus merkitsisi näin ollen merkittävää omaisuuserien myyntiä SATAlle.

(264) Komissio toteaa myös seuraavaa: i) vaikka Azores Airlinesin toiminta on ollut tappiollista jo useiden vuosien ajan, se on johtunut suurelta osin yhtiön vanhasta kalustosta ja siitä, että yhtiö ei saanut korvausta mantereen ja Azorien välillä harjoittamistaan julkisen palvelun velvoitteista, sekä ii) kuten rakenneuudistussuunnitelmasta käy ilmi, suurin osa rakenneuudistustoimenpiteistä toteutetaan nimenomaan Azores Airlinesin saattamiseksi takaisin kannattavaksi pitkällä aikavälillä. Kuten 2.3.1 jaksossa on yksityiskohtaisesti arvioitu, tällaiset toimenpiteet soveltuvat hyvin vaikeuksien taustalla olevien syiden korjaamiseen. Ne ovat uskottavia ja asianmukaisesti mitoitettuja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

(265) Lisäksi Azorit luopuu pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 kohdan mukaisesti Azores Airlinesin määräysvaltaosuudesta viimeistään vuoden 2025 lopussa. Tällöin Azores Airlines saavuttaisi noin [...] miljoonan euron normalisoidun/toistuvan käyttökatteen, mikä riittäisi siihen, että liiketoiminta voitaisiin katsoa kannattavaksi. Rakenneuudistussuunnitelman mukaan Azores Airlinesin odotetaan [...] ja muuttuvan kannattavaksi [...], ja sen liikevaihdon odotetaan nousevan noin [...] miljoonaan euroon vuoteen 2025 mennessä. Kaluston odotetaan käsittävän kahdeksan lentokonetta ([...]), ja yhtiön liikevoiton odotetaan olevan [...] miljoonaa euroa vuoteen 2025 mennessä. Tällöin liikevoittomarginaali on noin [...] prosenttia, mikä vastaa alan vertailuarvoja (keskimäärin 8–12 % vertaisryhmässä). Lisäksi [...].

(266) Komissio katsoo, että Portugalin esittämät vaihtoehtoiset ratkaisut skenaariossa, jossa julkisen palvelun velvoitteita ei välttämättä tulevaisuudessa annettaisi Azores Airlinesille, ovat uskottavia. Jos yhtiö ei saisi tällaisia sopimuksia nykyisten sopimusten päättymisen jälkeen, se ei kuitenkaan vaarantaisi yhtiön elinkelpoisuutta myynnin jälkeen.

(267) Kuten edellä on kuvattu (johdanto-osan 24–26 kappale), Azores Airlines liikennöi nykyisin vain muutamia kaupallisia lentoja Pohjois-Amerikkaan (Bostoniin, Oaklandiin, Torontoon ja Montrealiin) neljän julkisen palvelun reitin sekä tilaus- ja rahtilentojen lisäksi. Vaikka SATAn läsnäolo Portugalin lentoliikennemarkkinoilla on selvästi pienempi verrattuna suurimpaan palveluntarjoajaan (TAP-konserni), sillä on suurin markkinaosuus Azoreille suuntautuvilla ja sieltä lähtevillä reiteillä. ([176]) Vuonna 2020 Azores Airlinesin osuus Azoreille saapuvista matkustajista oli [35–45] prosenttia, kun taas lentorahtipalveluissa se oli yli [60–70] prosenttia Azoreille tulevasta ja sieltä lähtevästä lentorahdista. ([177]) Näin ollen kilpailijat voisivat käyttää tilaisuutta hyväkseen ja korvata SATAn suhteellisen tärkeän roolin näillä alueellisilla reiteillä.

([176]) Kansallisen siviili-ilmailuviranomaisen (Autoridade Nacional da Aviação Civil, ANAC) neljännesvuosittainen tilastotiedote nro 49, tammi–maaliskuu 2021.

([177]) Lähde: SREAn ja yrityksen tiedot.

(268) Vaikka [...], komissio katsoo, että suunnitellut toimenpiteet antavat kilpailijoille mahdollisuuden tulla markkinoille, joilla SATA toimii edelleen myös rakenneuudistuksen jälkeen, vaikkakin pääasiassa hoitamalla julkisen palvelun velvoitteita ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja hyvin suppealla kuuden ilma-aluksen kalustolla, kuten 260 kappaleen c kohdassa vahvistetaan. Hankkimalla määräysvallan tytäryhtiössä SATAn kilpailijat voisivat näin ollen päättää korvata osittain Azores Airlinesin julkisen palvelun reitit tai täydentää niitä. Ne voisivat tarjota yhteyksiä Manner-Portugaliin ja Madeiralle kaupalliselta pohjalta sekä kasvattaa Azores Airlinesin roolia muilla kansainvälisillä reiteillä tai erikoismatkailun ja tilauslentojen alalla.

(269) Kun otetaan huomioon i) SATAn toteuttama organisaatiouudistus, jossa konsernin operatiiviset yhtiöt erotetaan selvästi toisistaan ja asetetaan holdingyhtiön määräysvaltaan, ii) Azores Airlinesin toimintojen uudistaminen tehokkaammalle pohjalle, mukaan lukien mahdolliset korvaukset julkisen palvelun velvoitteista tai tappiollisten julkisen palvelun velvoitteiden lakkauttaminen ja mahdollisesti toiminnan monipuolistaminen uusiin, elinkelpoisiin toimintoihin, sekä iii) rakenneuudistuskauden aikana toteutettavan luovutuksen tarkistettu aikataulu, komissio ei enää epäile sitä, voidaanko luovutuksella puuttua tehokkaasti Azores Airlinesin osakkeenomistajien mahdollisesti ristiriitaisista eduista johtuviin vaikeuksiin (johdanto-osan 75 kappale).

Uuden maahuolintayksikön myynti

(270) Toiseksi johdanto-osan 260 kappaleen b alakohdassa tarkoitettu toimenpide koskee toista, pienempää luovutusta: uutta maahuolintayksikköä, joka liittyy vertikaalisesti SATA-lentoyhtiöiden päätoimintoihin. Tämä luovutus tapahtuisi [...]. Se sisällytettäisiin rakenteellisten toimenpiteiden pakettiin ajankohtana, jona tuensaaja voisi saavuttaa tämän maahuolintatoiminnan osalta toistuvasti noin [...] miljoonan euron vuotuisen käyttökatteen. Lisäksi uutta maahuolintayksikköä koskevien ennusteiden mukaan yksikön liikevoitto olisi positiivinen [...] alkaen (ks. taulukko 1.A). Rakenneuudistuksen jälkeen on siis odotettavissa, että myös tämä uusi maahuolintayksikkö koostuisi elinkelpoisista, itsenäisistä liiketoiminnoista.

Rakenteellisia toimenpiteitä koskevat päätelmät

(271) Komissio toteaa, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla SATAlle myönnettävä rakenneuudistustuki on tarkoitus myöntää tilanteessa, jossa unionin jäsenvaltioiden taloudessa on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vakava häiriö. Covid-19-pandemian taloudelliset vaikutukset ovat maaliskuusta 2020 alkaen kohdistuneet erityisesti lentoliikenne- ja matkailupalvelujen tarjontaan ja kysyntään. ([178]) Lisäksi rakenneuudistustukea myönnetään tukialueella sijaitsevalle toimijalle. Tuen tarkoituksena on varmistaa, että SATA, joka nykyisellään vastaa Azorien yhteisölle tarjottavista julkisen palvelun velvoitteista ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvistä palveluista, voi edelleen taata Azorien alueellisen jatkuvuuden sekä sisäisesti että mantereen ja Madeiran sekä muiden jäsenvaltioiden välillä.

(272) SATA on pieni alueellinen lentoyhtiö, jonka liiketulos oli negatiivinen jo ennen covid-19-pandemiaa ja jonka toiminta heikkeni pandemian myötä entisestään (2.3.1.4 jakso). Myytävien liiketoimintojen eli Azores Airlinesin ja maahuolintatoimintojen osuus tuensaajan tuloista on [50–60] prosenttia. Rakenneuudistuskauden lopussa, johon mennessä luovutus on saatettava päätökseen, tämän osuuden arvioidaan olevan [...] prosenttia (tai [...]). Kun otetaan huomioon SATAn nykyinen taloudellinen tilanne, komissio katsoo, että SATA ei kestä uusia luovutuksia tai kapasiteetin lisäpoistoja ilman, että yhtiön elinkelpoisuuden palautuminen vaarantuu.

(273) Lisäksi suunnitellut luovutukset vaikuttavat riittäviltä tasapainottamaan SATAn vähäistä omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuksen kustannuksista. Se on tässä tapauksessa poikkeuksellisesti hyväksytty, kuten johdanto-osan 231–236 kappaleessa selitetään, seuraavista syistä:

— kokonaan Azorien omistuksessa olevan tuensaajan suhteellisen pieni koko ja erityisolosuhteet

— sosioekonomiset vaikeudet, erityisesti vaikeudet saada uutta markkinarahoitusta, tällä unionin syrjäisimmällä alueella, joka on myös unionin tukialue

— se, että covid-19-kriisi on entisestään pahentanut näitä vaikeuksia, koska Azorien talous on erittäin riippuvainen matkailusta.

([178]) Tilapäisten puitteiden 1–4 kohta.

Toimintaa säätelevät toimenpiteet

(274) Kaluston kokoa koskevan ylärajan (johdanto-osan 260 kappaleen c alakohta) myötä SATA vähentää kalustoaan merkittävästi (7 %) verrattuna tilanteeseen vuonna 2019 (ennen rakenneuudistuksen aloittamista). Tämä vähennys helpottaa mahdollista ylitarjontaa Portugalin lentomatkustusmarkkinoilla, joilla SATA jatkaa toimintaansa siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista, kun otetaan huomioon sen suhteellisen vähäinen asema kyseisillä markkinoilla. Pienennetyn, rajallisen kaluston vuoksi SATA pystyy palvelemaan asiakkaita ja kestämään kilpailua sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joihin ei sovelleta vastaavia rajoituksia, vain jos se pystyy käyttämään ilma-aluksiaan tehokkaammin, suuremmalla käyttöasteella ja tiheämmin.

(275) SATAn mahdollisuuksia kasvattaa toimintaansa hankkimalla omistukseensa kilpailijoita tai yhtiön omaa tarjontaa täydentävien tuotteiden tai palvelujen toimittajia rajoitetaan rakenneuudistussuunnitelman päättymiseen saakka, paitsi jos tällaiset hankinnat ovat välttämättömiä SATAn pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi (johdanto-osan 260 kappaleen e alakohta). Tällöin Portugalin on ilmoitettava suunnitellusta hankinnasta komissiolle, perusteltava sen välttämättömyys ja pidättäydyttävä hankinnan toteuttamisesta, kunnes komissio vahvistaa, että hankinta on välttämätön SATAn pitkän aikavälin elinkelpoisuuden turvaamiseksi.

(276) Lisäksi SATA pidättäytyy mainostamasta valtiontukea kilpailuetuna markkinoidessaan edellä mainittuja tuotteitaan ja palvelujaan (johdanto-osan 260 kappaleen d alakohta).

Päätelmät toimenpiteistä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi

(277) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 83 kohdan mukaisesti näillä toimenpiteillä varmistetaan, että tuki käytetään ainoastaan rahoittamaan yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen. Sitä ei käytetä väärin vakavien, jatkuvien markkinarakenteen vääristymien pitkittämiseen tai tuensaajan suojaamiseen terveeltä kilpailulta.

(278) Näin ollen komissio katsoo, että kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet vähentävät rakenneuudistustuen kielteisiä vaikutuksia asianmukaisesti.

5.4.3.6 Avoimuus

(279) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan g alakohdan mukaan jäsenvaltioilla, komissiolla, talouden toimijoilla ja kansalaisilla on oltava mahdollisuus saada helposti käyttöönsä kaikki tarvittavat säädökset ja muut myönnettyä tukea koskevat tarpeelliset tiedot. Näin ollen Portugalin viranomaiset sitoutuvat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 96 kohdan mukaisesti täyttämään avoimuusvaatimukset ja asettamaan asiaa koskevat tiedot saataville seuraavalle verkkosivustolle:

https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais.

6. PÄÄTELMÄ TUEN SOVELTUVUUDESTA SISÄMARKKINOILLE

(280) Asetuksen (EU) 2015/1589 9 artiklan 6 kohdan mukaan päätökset lopettaa muodollinen tutkintamenettely on tehtävä heti, kun ilmoitetun tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevia epäilyjä ei enää ole.

(281) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että sen aloittamispäätöksessä esittämiä epäilyjä ei enää ole. Myös rakenneuudistustuen kielteiset vaikutukset lentoliikennealaan ovat vähäiset, kun otetaan huomioon SATAn pieni koko sekä kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, joiden täytäntöönpano Portugalin olisi varmistettava. Näin ollen edellyttäen, että Portugali varmistaa rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon, rakenneuudistustuen myönteiset vaikutukset taloudellisen toiminnan kehitykseen – Azorien yhteydet varmistavan lentoliikenteen sekä siitä hyötyvän toiminnan osalta – ylittävät mahdolliset kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan, joihin tuki ei näin ollen vaikuta yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Tästä syystä Portugalin antamat sitoumukset olisi vahvistettava tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytyksinä.

(282) Komissio katsoo kokonaisarvioinnissaan näin ollen, että rakenneuudistustuki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen. Se edistää alueellisen lentoliikenteen ja siihen liittyvän toiminnan, erityisesti matkailualan, kehitystä eikä vääristä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(283) Lopuksi komissio muistuttaa Portugalin velvollisuudesta huolehtia siitä, että tuensaaja toteuttaa rakenneuudistussuunnitelman kokonaisuudessaan ([179]). Portugalin on myös toimitettava kertomuksia rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta säännöllisesti kuuden kuukauden välein rakenneuudistuskauden loppuun saakka. Kertomuksissa olisi täsmennettävä erityisesti Portugalin myöntämän rahoituksen maksamispäivämäärät ja tuensaajan oma rahoitusosuus, SATAn kaluston ja kapasiteetin kehitys, mahdolliset poikkeamiset rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toiminnallisista kehityspoluista rakenneuudistustoimenpiteillä saavutettujen tulojen, kustannusten hallinnan ja kustannusvähennysten ja tuottojen osalta sekä Portugalin tai tapauksen mukaan tuensaajan harkitsemat tai toteuttamat korjaavat toimenpiteet.

(284) Pelastamistuesta komissio toteaa, että Portugali peruutti kyseistä tukea koskevan ilmoituksensa eikä pelastamistukea näin ollen ole myönnetty. Tämän seurauksena pelastamistukea koskeva muodollinen tutkintamenettely on muuttunut aiheettomaksi (johdanto-osan 136 kappale).

(285) Aiempien pääomankorotusten osalta komissio katsoo, että ne ovat sääntöjenvastaista tukea ja että tällainen tuki ei sovellu sisämarkkinoille (johdanto-osan 245 kappale). Koska Portugali on kuitenkin perinyt tukea vastaavan määrän takaisin korkoineen, komissio katsoo, että se voi päättää aiempia pääomankorotuksia koskevan tutkinnan määräämättä niitä perittäväksi takaisin,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Rakenneuudistustuki, jonka Portugali aikoo myöntää SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:lle ja sen määräysvallassa oleville tytäryhtiöille 318,25 miljoonan euron suuruisina oman pääoman ehtoisina toimenpiteinä ja 135 miljoonan euron lainatakauksena, soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti edellyttäen, että 2 artiklassa vahvistetut ehdot täyttyvät.

2 artikla

1. Portugali varmistaa, että SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., ja/tai tapauksen mukaan sen tytäryhtiöt, toteuttavat tässä päätöksessä vahvistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet kaikilta osin asiaankuuluvissa määräajoissa.

2. Portugali varmistaa, että SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., ja/tai tapauksen mukaan sen tytäryhtiöt, toteuttavat kaikilta osin asiaankuuluvissa määräajoissa ja viimeistään ennen rakenneuudistuskauden päättymistä 31 päivänä joulukuuta 2025 tässä päätöksessä kuvatut kilpailun vääristymistä rajoittavat seuraavat toimenpiteet:

a) luovutaan kokonaan vähintään 51 prosentin osuudesta SATA Internacional – Azores Airlines, S.A:n osakepääomasta;

b) luovutaan kokonaan liiketoimintayksiköstä, joka nykyisellään tarjoaa maahuolintapalveluja Azorien lentoasemille ja -kentille SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n yksinomaisessa määräysvallassa;

c) noudatetaan SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n määräysvallassa olevalle ilma-aluskalustolle asetettua ylärajaa, joka on enintään 14 ilma-alusta ja a alakohdassa tarkoitetun SATA Internacional – Azores Airlines, S.A:n osakkeiden myynnin jälkeen 6 ilma-alusta;

d) pidättäydytään hankkimasta yritysten osakkeita, paitsi jos se on välttämätöntä SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n, ja/tai tapauksen mukaan sen tytäryhtiöiden, pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi, missä tapauksessa hankinnalle on saatava komission ennakkohyväksyntä; ja

([179]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 122 kohta.

e) pidättäydytään mainostamasta valtiontukea kilpailuetuna markkinoitaessa SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n, ja/tai sen tytäryhtiöiden, tuotteita ja palveluja.

3. Portugalin on toimitettava komissiolle kertomuksia rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisesta säännöllisesti kuuden kuukauden välein tämän päätöksen hyväksymispäivästä alkaen rakenneuudistuskauden päättymiseen eli 31 päivään joulukuuta 2025. Näissä kertomuksissa on annettava tiedot erityisesti Portugalin myöntämän rahoituksen tosiasiallisista maksamispäivämääristä ja tuensaajan omasta rahoitusosuudesta, SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n reittiverkon, markkina-aseman, ilma-alusten ja lentokaluston kapasiteetin kehityksestä, mahdollisista poikkeamista rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toiminnallisista kehityspoluista rakenneuudistustoimenpiteillä saavutettujen tulojen, kustannusten hallinnan ja kustannusvähennysten ja tuottojen osalta sekä Portugalin tai tapauksen mukaan tuensaajan harkitsemista tai toteuttamista korjaavista toimenpiteistä.

3 artikla

Päätetään muodollinen tutkintamenettely valtiontuesta, joka myönnettiin valtiontakauksena 169 miljoonan euron pankkilainalle SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n pelastamiseksi sillä perusteella, että kyseinen menettely on muuttunut aiheettomaksi, koska Portugali on peruuttanut kyseistä valtiontukea koskevan ilmoituksen panematta tukea täytäntöön.

4 artikla

1. Portugalin vuodesta 2017 merkitsemät SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A:n kolme pääomankorotusta, joiden kokonaismäärä on 72,6 miljoonaa euroa, ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2. Valtiontuki, jonka Portugali otti sääntöjenvastaisesti käyttöön SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan määräyksiä rikkoen, ei sovellu sisämarkkinoille.

3. Koska Portugali on jo perinyt tuensaajalta takaisin sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen korkoineen, joka on laskettu siitä päivästä alkaen, jona tuki saatettiin tuensaajan käyttöön, tuen tosiasialliseen takaisinperintään saakka, komissiolla ei ole syytä vaatia tuen takaisinperintää.

5 artikla

Portugalin on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta toimenpiteet, jotka se on toteuttanut tai jotka se aikoo toteuttaaa päätöksen noudattamiseksi.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Portugalin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 7 päivänä kesäkuuta 2022.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen

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

Euroopan unionin
julkaisutoimisto
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

FI