

**KOMMISSIONENS BESLUT**

av den 11 juni 2014

**om det statliga stöd SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 & NN 32/10) som Italien har genomfört till förmån för företaget SO.G.A.S. som förvaltar Strettoflygplatsen**

[delgivet med nr C(2014) 3571]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2014/944/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig <sup>(1)</sup> och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

**1. FÖRFARANDE**

- (1) Den 27 oktober 2008 anmälde de italienska myndigheterna till kommissionen regionen Kalabriens avsikt att bevilja stöd i form av kapitaltillskott för att täcka rörelseförlusterna i SO.G.A.S. SpA Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto (nedan kallat SO.G.A.S. eller *mottagaren*). SO.G.A.S. är det företag som förvaltar Strettoflygplatsen ("stretto" betyder "sund") i Reggio Calabria.
- (2) Under den inledande undersökningen fick kommissionen kännedom om andra åtgärder till förmån för samma mottagare som tycktes utgöra olagligt statligt stöd. Kommissionen lät därför granskningen omfatta även de åtgärderna.
- (3) Eftersom kommissionen hade uppgifter som tydde på att det statliga stödet i själva verket beviljats innan kommissionen kunnat bedöma dess förenlighet med den inre marknaden registrerades ärendet som icke-anmält stöd med nummer NN 32/10.
- (4) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar om den anmälda åtgärden den 27 november 2008, den 23 februari 2009 och den 19 maj 2009. Italien svarade den 14 januari 2009, den 26 mars 2009 och den 9 oktober 2009.
- (5) Genom en skrivelse av den 20 juli 2010 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende stödet till SO.G.A.S. (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*).
- (6) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* <sup>(2)</sup>. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.
- (7) Genom en skrivelse av den 19 november 2010 lämnade mottagaren synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet. Den 20 december 2010 översände kommissionen mottagarens synpunkter till de italienska myndigheterna och gav dem tillfälle att bemöta dem. Kommissionen skickade en påminnelse den 8 mars 2011 och mottog Italiens kommentarer den 29 april 2011. Kommissionen har inte mottagit några andra synpunkter från berörda parter.
- (8) De italienska myndigheterna lämnade sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet genom skrivelser av den 23 september 2010 och den 15 december 2010.

<sup>(1)</sup> EUT C 292, 28.10.2010, s. 30.<sup>(2)</sup> Se fotnot 1.

- (9) Genom en skrivelse av den 30 mars 2012 begärde kommissionen ytterligare upplysningar om de åtgärder som är föremål för granskning. De italienska myndigheterna lämnade de begärda upplysningarna i en skrivelse av den 30 april 2012.

## 2. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

### 2.1 Mottagaren

- (10) Stödmottagaren är företaget SO.G.A.S., som förvaltar flygplatsen i Reggio Calabria.
- (11) SO.G.A.S. är ett aktiebolag som bildades enligt italiensk lag i mars 1981 och som i sin helhet ägs av offentliga organ.
- (12) Trafikvolymen på flygplatsen har ökat från 272 859 passagerare 2004 till 571 694 passagerare 2012 <sup>(3)</sup>.

### 2.2 De omtvistade åtgärderna

- (13) Den åtgärd som anmälts av Italien är ett kapitaltillskott från regionen Kalabrien på 1 824 964 euro för att täcka SO.G.A.S. förluster 2004 och 2005.
- (14) I juni 2005 och juni 2006 beslutade SO.G.A.S. offentliga aktieägare att täcka SO.G.A.S. förluster de två föregående åren (1 392 900 euro 2004 och 2 257 028 euro 2005) genom proportionella kapitaltillskott. Vid den tiden ägde regionen Kalabrien 50 % av aktierna i företaget, och återstoden innehades av kommunen Reggio Calabria, provinsen Reggio Calabria, provinsen Messina, kommunen Messina, Reggio Calabrias handelskammare och Messinas handelskammare.
- (15) Enligt de uppgifter som kommissionen hade tillgång till vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet hade proportionella kapitaltillskott redan genomförts av provinsen Reggio Calabria, kommunen Messina, kommunen Reggio Calabria och Messinas handelskammare.
- (16) SO.G.A.S. gjorde 2006 ytterligare förluster på 6 018 982 euro. I december 2007 beslutade SO.G.A.S. aktieägare att omvandla företagens reserver till kapital och att minska kapitalet för att täcka de återstående förlusterna. Detta skulle dock innebära att kapitalet hamnade under den miniminivå som föreskrivs i italiensk lag för företag som förvaltar flygplatser. För att se till att kapitalkraven uppfylldes enades SO.G.A.S. aktieägare om att öka kapitalet med 2 742 919 euro. Kapitaltillskottet skedde genom konvertering av obligationer som vissa av aktieägarna redan tecknat sig för, för totalt 2 274 919 euro. Regionen Kalabrien tillhörde inte de aktieägare som hade konvertibla obligationer, och dess andel av företagens kapital minskade från 50 % till 6,74 %.

### 2.3 Beviljande myndighet

- (17) Den beviljande myndigheten för de aktuella åtgärderna är regionen Kalabrien.
- (18) Såsom förklaras ovan fick SO.G.A.S. offentliga medel även av provinsen Reggio Calabria, kommunen Reggio Calabria, provinsen Messina, kommunen Messina, Reggio Calabrias handelskammare och Messinas handelskammare, i form av proportionella kapitaltillskott för att täcka förlusterna 2004, 2005 och 2006 och se till att kapitalkraven uppfylldes.

### 2.4 Budget

- (19) De italienska myndigheterna anmälde kapitaltillskotten på 1 824 964 euro, motsvarande regionen Kalabriens andel i SO.G.A.S., som hade godkänts i juni 2005 och juni 2006. Därutöver hade, såsom förklaras ovan, även de övriga offentliga aktieägarna täckt förluster på 1 824 964 euro. Ytterligare ett kapitaltillskott på 2 742 919 euro genomfördes i december 2007.
- (20) Den totala budgeten för de åtgärder som är föremål för granskning är därmed 6 392 847 euro.

<sup>(3)</sup> Enligt offentligt tillgängliga uppgifter.

## 2.5 Nationellt domstolsförfarande

- (21) Regionen Kalabrien beslutade att inte genomföra de kapitaltillskott som aktieägarna fattat beslut om i juni 2005 och juni 2006 förrän kommissionen beslutat att godkänna dem, och SO.G.A.S. väckte talan mot regionen vid Reggio Calabrias allmänna domstol (*Tribunale*). Domstolen dömde till förmån för SO.G.A.S., och ett överklagande från regionens sida avvisades i maj 2009.
- (22) Domstolen erkände kommissionens behörighet att avgöra om en statlig stödåtgärd var förenlig med den inre marknaden men ansåg att nationella domstolar var behöriga att avgöra om en åtgärd utgjorde statligt stöd. Domstolen slog fast att den offentliga finansiering som beviljats i detta fall inte utgjorde statligt stöd eftersom den inte riskerade att snedvrیدا konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna. Domstolen konstaterade också att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi var uppfylld eftersom det vid den tidpunkt då stödet beviljades, trots förlusterna 2004 och 2005, fanns rimliga utsikter till lönsamhet på lång sikt.
- (23) Regionen överklagade domstolens avgörande med hänvisning till att åtgärden utgjorde statligt stöd och därmed inte fick genomföras förrän kommissionen antagit ett beslut om godkännande. I december 2009 underrättade de italienska myndigheterna kommissionen om att överklagandet hade avvisats och att inga ytterligare processuella åtgärder kunde vidtas mot beviljandet av det offentliga bidraget till SO.G.A.S.

## 3. SKÄL TILL ATT INLEDA DEN FORMELLA GRANSKNINGEN

- (24) I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att de proportionella kapitaltillskott som genomförts av regionen och de övriga offentliga aktieägarna för att täcka förlusterna 2004 och 2005 och det kapitaltillskott som SO.G.A.S. aktieägare beslutat om i december 2007 utgjorde statligt stöd av följande skäl:
- a) De bestod i en överföring av medel till SO.G.A.S. från ett antal regionala och lokala myndigheter, nämligen regionen Kalabrien, provinsen Reggio Calabria, kommunen Messina och kommunen Reggio Calabria, eller lokala autonoma offentlighetsorgan, nämligen Reggio Calabrias handelskammare och Messinas handelskammare; de inbegrep därför statliga medel och kunde tillskrivas staten.
- b) De var inte förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi och medförde därför en selektiv fördel för SO.G.A.S.
- c) De riskerade att snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (25) Kommissionen ansåg preliminärt att de omtvistade åtgärderna var oförenliga med den inre marknaden. För det första hade Italien uttryckligen uppgett att SO.G.A.S. inte anförtröts att tillhandahålla någon tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. För det andra hade de italienska myndigheterna bekräftat att åtgärderna inte avsåg någon specifik flygplatsinvestering, och kommissionen slog därför preliminärt fast att åtgärdernas förenlighet inte kunde bedömas enligt de kriterier som anges i riktlinjerna för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (nedan kallade *2005 års riktlinjer för luftfartssektorn*)<sup>(4)</sup>. För det tredje hade de italienska myndigheterna också, trots påståendet att SO.G.A.S. var ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (nedan kallade *riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*)<sup>(5)</sup>, uppgett att åtgärderna inte ingick i någon omstruktureringsplan och att någon sådan plan inte fanns. Slutligen ansåg kommissionen att åtgärderna inte var förenliga med riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2007–2013 (nedan kallade *riktlinjerna för regionalstöd*)<sup>(6)</sup>, som låg till grund för bedömningen av stöd som beviljats i enlighet med artikel 107.3 a och c i EUF-fördraget.
- (26) Vad beträffar de rättsliga åtgärder som inletts vid de italienska domstolarna mot regionens vägran att betala sitt proportionella bidrag i avvaktan på kommissionens godkännande enligt reglerna om statligt stöd, ansåg kommissionen, med tanke på EU-rättens företräde framför nationell rätt och så länge anmälan inte formellt återkallats, att Italien var skyldigt att rätta sig efter genomförandeförbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg därför, med hänvisning till att genomförandeförbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget har företräde, att de nationella domstolarnas ståndpunkt skulle ha lämnats utan avseende och att de italienska myndigheterna inte borde ha genomfört den anmälda åtgärden så länge förfarandet avseende statligt stöd pågick.

<sup>(4)</sup> EUT C 312, 9.12.2005, s. 1, punkterna 53–63.

<sup>(5)</sup> EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

<sup>(6)</sup> EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.

#### 4. SYNPKUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (27) Den enda berörda part som lämnade synpunkter till kommissionen var mottagaren, SO.G.A.S., som stödde och kompletterade de argument som de italienska myndigheterna anfört under den formella granskningen.

##### 4.1 Förekomst av stöd

- (28) SO.G.A.S. menade att de åtgärder som är föremål för granskning inte utgjorde statligt stöd eftersom samtliga kriterier i artikel 107.1 i EUF-fördraget inte var uppfyllda. SO.G.A.S. hävdade närmare bestämt att åtgärden i) inte påverkade handeln mellan medlemsstaterna, eller alternativt ii) inte medförde någon selektiv ekonomisk fördel för SO.G.A.S., och iii) inte snedvred eller hotade att snedvrida konkurrensen.
- (29) SO.G.A.S. menade att de omtvistade åtgärderna beviljats under normala marknadsförhållanden och därför var förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. De var förenliga med artiklarna 2446 och 2447 i den italienska civillagen, enligt vilka aktieägarna i ett aktiebolag som förlorat mer än en tredjedel av kapitalet ska ersätta förlusterna för att undvika likvidation av företaget. Om aktieägarna inte hade kunnat täcka flygplatsförvaltaren SO.G.A.S. förluster skulle det ha medfört ett återkallande (enligt artikel 13 i ministerföreskrift (DM) nr 521 av den 12 november 1997) av delförvaltningen av Strettoflygplatsen, som anförtrots SO.G.A.S. enligt artikel 17 i förordning nr 67 från 1997, vilket skulle ha gjort det omöjligt att i framtiden säkra hela koncessionen för förvaltningen av flygplatsen, för vilken en ansökan lämnats till transportministeriet. Det var därför rimligt att anta att en privat investerare ställd inför ett liknande val skulle ha agerat på samma sätt för att öka aktieinnehavets värde.
- (30) Mottagaren påpekade att den allmänna domstolen i Reggio Calabria i juni 2008 hade beställt en oberoende värdering av företaget, enligt vilken företagets värde uppgick till mellan 12 miljoner och 17 miljoner euro.
- (31) För att styrka företagets lönsamhetsutsikter lämnade mottagaren till kommissionen en affärsplan som en extern konsult upprättat för SO.G.A.S. räkning i oktober 2008 och som visade att företagets lönsamhet skulle återställas 2013.
- (32) Utbudandet till försäljning i samband med delprivatiseringen av SO.G.A.S. hade offentliggjorts i juli 2007. Ett bud avseende förvärv av 35 % av SO.G.A.S. kapital hade lämnats av ett italiensk-argentinskt konsortium (*associazione temporanea di imprese*, nedan kallat ATI). Budet betraktades som ekonomiskt ofördelaktigt av SO.G.A.S. aktieägare. I mars 2010 offentliggjordes en ny försäljning av 35 % av aktierna i SO.G.A.S. Enligt SO.G.A.S. visade de två intresseanmälningar som inkom, tillsammans med det första budet från konsortiet, att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi var uppfylld.
- (33) SO.G.A.S. menade också att det var fel av kommissionen att dra slutsatsen att passagerare som utnyttjar Strettoflygplatsen också, beroende på var de är bosatta, skulle kunna utnyttja flygplatserna Catania, Lamezia Terme eller Crotone, och att de omtvistade åtgärderna följaktligen hade potential att snedvrida konkurrensen mellan flygplatsförvaltare.
- (34) För det första är Strettoflygplatsen och flygplatserna Catania, Lamezia Terme och Crotone regionala punkt-till-punkt-flygplatser vars upptagningsområden inte överlappar varandra. Strettoflygplatsen konkurrerar inte heller med någon annan flygplats i Italien eller EU. Kalabriens särdrag med avseende på geografi och infrastruktur utesluter all överlappning mellan upptagningsområdena för Strettoflygplatsen och närliggande italienska flygplatser. Flygplatsen Lamezia Terme ligger mer än 130 km bort, omkring en timmes körtid från Stretto. Det finns inte någon snabb direktförbindelse mellan Stretto och Crotone, som ligger över tre timmar bort. Flygplatsen Catania ligger i ett annat geografiskt område mer än 130 km bort, en sträcka som med bil tar mellan 1 timme och 30 minuter och 1 timme och 40 minuter.
- (35) SO.G.A.S. lämnade en tabell som visade ett korrelationsindex mellan flödet av inkommande passagerare på Strettoflygplatsen och flygplatserna Lamezia Terme, Crotone och Catania. Tabellen uppgavs visa att passagerare som reser via Strettoflygplatsen var ett nytt inslag i den regionala trafiken. Om flygplatsen stängdes skulle det därför leda till att en del av efterfrågan på lufttransporttjänster gick förlorad i stället för att omfördelas till andra flygplatser. SO.G.A.S. lämnade också en tabell som visade att de åtgärder som är föremål för granskning faktiskt hade skapat ny efterfrågan på lufttransporttjänster i området, vilket fått positiva effekter både för lufttrafikföretag med intresse av att starta nya rutter mellan Stretto och andra flygplatser i Italien och EU, och för andra flygplatser som fått en ökad efterfrågan att tillgodose.

- (36) SO.G.A.S. avisade kommissionens preliminära slutsats att åtgärderna hade potential att snedvrیدا konkurrensen mellan flygbolag. Den offentliga finansieringen hade inte överförts till något lufttrafikföretag i form av lägre landningsavgifter eller andra fördelaktiga villkor. Landningsavgifter och andra driftsvillkor på flygplatsen fastställdes av den behöriga myndigheten utan någon handlingsfrihet för flygplatsförvaltaren. SO.G.A.S. hävdade slutligen att Stretto främst betjänades av Alitalia (med sex av de åtta dagliga flygningarna) och att det inte fanns något tecken på att charter- eller lågprisbolag var intresserade av att starta nya rutter från Strettoflygplatsen.
- (37) SO.G.A.S. menade att kommissionen, vid bedömningen av åtgärdens effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna, borde ha tagit större hänsyn till de specifika omständigheterna och borde ha kommit fram till att åtgärden inte utgjorde statligt stöd.

#### 4.2 Stödets förenlighet med den inre marknaden

- (38) När det gäller frågan om huruvida åtgärderna kunde anses vara förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget hävdade SO.G.A.S. att den offentliga finansiering som är föremål för granskning syftade till att upprätthålla flygplatsförvaltarens driftskontinuitet och utvecklingen av viss ekonomisk verksamhet. Detta mål motiverades med att små flygplatser inte i allmänhet genererar tillräckliga inkomster för att täcka kostnaderna för att fullgöra säkerhetskraven. Strettoflygplatsen skulle dessutom, med tanke på hur flygplatsinfrastrukturen ser ut och de restriktioner som därför införts av den nationella luftfartsmyndigheten ENAC <sup>(7)</sup>, ha mycket svårt att hysa charter- och lågprisbolag.
- (39) Framför allt klassificeras Strettoflygplatsen enligt ENAC:s parametrar som en nivå II-flygplats. Denna klassificering grundas på infrastrukturens dimensioner snarare än på passagerarvolym och medför samma kostnader för att uppfylla säkerhetskraven för flygplatser med små passagerarvolym som för flygplatser med över en miljon passagerare.
- (40) Utan den offentliga finansiering som är föremål för granskning skulle flygplatsen ha tvingats bort från marknaden, med negativa konsekvenser för invånarnas rörlighet på regional nivå. Det skulle också ha inneburit att aktieägarna inte fått någon avkastning på sin investering.
- (41) SO.G.A.S. hävdade slutligen eller som ett alternativ att kommissionens beslut 2005/842/EG <sup>(8)</sup> om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse var tillämpligt i det aktuella fallet, och att åtgärderna under alla omständigheter kunde anses förenliga med den inre marknaden och därmed undantagna från kravet på anmälan.
- (42) SO.G.A.S. menade att eftersom trafikvolymen på flygplatsen inte översteg en miljon passagerare per år under referensperioden var förvaltningen av flygplatsen en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 2.1 d i beslut 2005/842/EG. SO.G.A.S. påpekade att lokala myndigheter, enligt förordning nr 250 av den 25 juli 1997, endast kunde äga aktier i företag som anförtröts en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. SO.G.A.S. hade alltid ägts av lokala myndigheter i Kalabrien och Messina, vilket utgjorde ett sannolikhetsbevis för att förvaltningen av flygplatsen skulle betecknas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. För att visa att förvaltningen av flygplatsen faktiskt var en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse lämnade SO.G.A.S. beslut av kommunen Reggio Calabria av den 27 juli 2010 och den 19 juni 2010, där det talades om vikten av flygplatstjänster på regional nivå.
- (43) Ersättningen för offentliga tjänster begränsades till flygplatsförvaltarens förluster i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och var därför förenlig med nödvändighets- och proportionalitetsprinciperna i artikel 5.1 i beslut 2005/842/EG. När det gäller avsaknaden av en handling genom vilken flygplatsförvaltaren faktiskt anförtröts tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse föreslog SO.G.A.S. att ett avtal skulle upprättas för att undanröja alla tvivel på att de fyra Altmarkvillkoren <sup>(9)</sup> var uppfyllda i fallet Strettoflygplatsen.

<sup>(7)</sup> Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

<sup>(8)</sup> Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67).

<sup>(9)</sup> Domstolens dom i mål C-280/00, Altmark, REG 2003, s. I-7747.

## 5. KOMMENTARER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA

- (44) I beslutet om att inleda förfarandet noterade kommissionen att Italien hade bekräftat att SO.G.A.S. inte formellt anförtrotts tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket innebar att de omtvistade åtgärdernas förenlighet inte kunde bedömas enligt reglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

### 5.1 Frågan om huruvida flygplatsens verksamhet utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

- (45) Under granskningens lopp hävdade Italien att de aktuella åtgärderna utgjorde ersättning för SO.G.A.S. tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I avsaknad av uppgifter som pekade på motsatsen menade de italienska myndigheterna att en bedömning i efterhand skulle kunna visa att EU-kraven för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse var uppfyllda i SO.G.A.S. fall.
- (46) Italien ansåg att kommissionens ståndpunkt innebar att otillbörligt stor vikt lades vid de formella i stället för de faktiska kraven för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. För att styrka detta påstående lämnade Italien en ytlig bedömning av de fyra Altmarkkriterierna. Italien hävdade att SO.G.A.S. i själva verket anförtrotts att tillhandahålla offentliga tjänster. Detta bekräftades, direkt och indirekt, av flera förvaltningshandlingar som utfärdats av de lokala myndigheterna. Italien lämnade protokollet från ett möte i Reggio Calabrias kommunstyrelse den 17 oktober 2007, där man beslutade att subventionera flygplatsförvaltarens förluster, och protokollet från möten i samma organ den 16 juni 2009 och den 31 december 2009, som uppgavs visa att flygplatsens verksamhet faktiskt utgjorde tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I protokollet från mötet den 17 oktober 2007 anges att "regionen Kalabrien ansett att viss verksamhet vid Reggio Calabrias flygplats var nödvändig för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och hade medfört ett antal skyldigheter att tillhandahålla offentliga tjänster för SO.G.A.S., för att det allmänna intresset skulle tillgodoses; i sådana fall kan myndigheterna subventionera flygplatsförvaltarens extra kostnader i samband med fullgörandet av dessa skyldigheter, som var av sådan art att det inte kunde uteslutas att den övergripande förvaltningen av flygplatsen kunde betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse".
- (47) Mer generellt var regionen Kalabrien part i ett protokoll om utveckling av flygplatserna Lamezia Terme, Crotone och Reggio Calabria, där det klargjordes att flygplatstjänster var offentliga tjänster av grundläggande betydelse för regionens ekonomiska och sociala utveckling och följaktligen kunde finansieras med EU-medel eller nationella eller regionala medel.
- (48) Italien betonade också att flygplatsförvaltaren den 28 december 2008 bett aktieägarna att täcka dess förluster med specifik hänvisning till dess skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster, och hävdade att ingen privat aktör skulle tillhandahålla flygplatsförvaltningstjänsten på rent kommersiella villkor. Det första Altmarkkriteriet var därmed uppfyllt.
- (49) De parametrar som låg till grund för beräkningen av ersättningen kunde enkelt hämtas från SO.G.A.S. balansräkning, där driftskostnaderna tydligt framgick. Den offentliga finansieringen begränsades till förlustbeloppet, utan någon extra marginal till mottagaren.
- (50) När det gäller det tredje Altmarkkriteriet hävdade Italien att en offentlig aktieägars agerande inte kan jämföras med en privat investerares agerande när det gäller offentliga tjänster. Ett offentligt organs agerande kan motiveras med mål av allmänt intresse som gör att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi inte kan tillämpas. I detta fall motiverades de offentliga aktieägarnas agerande inte av kommersiella överväganden och kunde alltså inte jämföras med agerandet hos en investerare i en marknadsekonomi. Italien drog slutsatsen att det tredje Altmarkkriteriet, som tycktes kräva tillämpning av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, inte var relevant i det aktuella fallet.
- (51) Italien menade att SO.G.A.S. verksamhet utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att kapitaltillskotten därför, på grundval av en bedömning i efterhand, kunde betraktas som ersättning för tillhandahållande av sådana tjänster och därför inte utgjorde statligt stöd.

### 5.2 Stödets förenlighet med den inre marknaden

- (52) Italien menade att åtgärderna, om de skulle betraktas som statligt stöd, ändå borde anses förenliga med den inre marknaden enligt artikel 2.1 i beslut 2005/842/EG.

### 5.3 Ingen snedvridning av konkurrensen

- (53) Italien hänvisade till punkt 39 i 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn, enligt vilken "finansieringen av små regionala flygplatser (kategori D) knappast förmodas snedvrیدا konkurrensen eller påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset".
- (54) De italienska myndigheterna hävdade vidare att flygplatsens verksamhet inte var lönsam. Det bevisades av att förfarandet för att delprivatisera företaget i slutändan hade misslyckats, trots att den ursprungliga avsikten getts omfattande publicitet. Med tanke på att det framgick av den affärsplan som offentliggjordes i samband med försäljningen att potentiella investerare måste åta sig att täcka de påföljande årens förväntade förluster, och med tanke på att det enda bud som mottagits inte ansågs ekonomiskt fördelaktigt, stod det klart att verksamheten till sin natur var förlust-bringande. Dessutom bevisade det faktum att budgivarna inte var beredda att täcka potentiella framtida förluster i obegränsad utsträckning utan bara upp till på förhand fastställda gränser att marknaden inte var attraktiv för investerare, vilket i sin tur betydde att åtgärderna inte kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna.

### 6. ITALIENS KOMMENTARER TILL SYN-PUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

- (55) Genom en skrivelse av den 27 april 2012 lämnade de italienska myndigheterna för regionen Kalabriens räkning SO.G.A.S. synpunkter till kommissionen.
- (56) Italien ställde sig bakom SO.G.A.S. argument, inklusive SO.G.A.S. påstående att de åtgärder som är föremål för granskning avsåg en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket enligt Italiens mening betydde att de inte kunde betraktas som statligt stöd.
- (57) Italien hävdade också att åtgärderna inte snedvred konkurrensen eller påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

### 7. BEDÖMNING AV STÖDET

#### 7.1 Förekomst av stöd

- (58) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är "om inte annat föreskrivs i fördragen [...] stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrیدer eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- (59) Kriterierna i artikel 107.1 är kumulativa – de åtgärder som är föremål för granskning utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget endast om samtliga villkor enligt ovan är uppfyllda. Det ekonomiska stödet måste följaktligen
- a) beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel,
  - b) gynna vissa företag eller viss produktion,
  - c) snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen, och
  - d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (60) I sin dom i målet gällande flygplatsen Leipzig-Halle <sup>(10)</sup> ansåg tribunalen att byggande och drift av en civil flygplats utgjorde en ekonomisk verksamhet. Det enda undantaget gäller viss verksamhet som i regel åligger de offentliga myndigheterna och således inte kan betraktas som ekonomisk verksamhet. Statlig finansiering av sådan verksamhet omfattas inte av reglerna om statligt stöd. Det råder därför ingen tvekan om att SO.G.A.S. är ett företag i den mening som avses i lagstiftningen om statligt stöd, eftersom det förvaltar Strettoflygplatsen och erbjuder flygplatstjänster mot ersättning till de ekonomiska aktörer (främst flygbolag) som är verksamma på flygplatsen.

#### 7.1.1 Statliga medel

- (61) Begreppet statligt stöd avser alla direkta eller indirekta förmåner som finansieras med statliga medel och beviljas av staten själv eller av en mellanhand som agerar med stöd av befogenheter den tilldelats av staten. Det avser därmed alla förmåner som beviljas av regionala eller lokala organ i medlemsstaterna, oberoende av deras rättsliga ställning och benämning <sup>(11)</sup>.

<sup>(10)</sup> Tribunalens dom i de förenade målen T-443 och T-455/08, Freistaat Sachsen m.fl. mot kommissionen, REG 2011, s. II-1311.

<sup>(11)</sup> Domstolens dom i mål 248/84, Tyskland mot kommissionen, REG 1987, s. 4013; tribunalens dom i de förenade målen T-267/08 och T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais och Communauté d'agglomération du Douaisis mot kommissionen, REG 2011, s. II-1999, punkt 108.

- (62) I punkterna 27 och 28 i beslutet om att inleda förfarandet noterade kommissionen att de åtgärder som är föremål för granskning bestod i en överföring av medel till SO.G.A.S. från ett antal regionala och lokala myndigheter, nämligen regionen Kalabrien, provinsen Reggio Calabria, kommunen Messina och kommunen Reggio Calabria. Kommissionen ansåg därför att de omtvistade åtgärderna inbegrep statliga medel och kunde tillskrivas staten. Kommissionen ansåg att även medlen från de italienska handelskammarna utgjorde statliga medel. Handelskammarna är offentliga organ som regleras i offentlig rätt, enligt vilken de tillhör den offentliga förvaltningen och fullgör offentliga funktioner, och kommissionen ansåg därför att handelskammarnas beslut kunde tillskrivas Italien. Medlen från Messinas handelskammare var följaktligen statliga medel, och överföringen av dem kunde tillskrivas staten. Under granskningens lopp ifrågasatte varken Italien eller någon berörd part denna preliminära slutsats.
- (63) Kommissionen bekräftar därför att samtliga åtgärder som är föremål för granskning beviljades med hjälp av statliga medel och kan tillskrivas staten.

#### 7.1.2 Selektiv ekonomisk fördel

- (64) Den offentliga finansieringen är selektiv eftersom den gynnar ett enda företag, SO.G.A.S. Den täcker SO.G.A.S. förluster i samband med den normala verksamheten.
- (65) Eftersom byggande och drift av flygplatsinfrastruktur är en ekonomisk verksamhet anser kommissionen att offentlig finansiering till SO.G.A.S., en förvaltare av sådan infrastruktur, som täcker kostnader som flygplatsförvaltaren normalt skulle ha fått stå för själv, medför en ekonomisk fördel för SO.G.A.S. eftersom den stärker företagets marknadsställning och förhindrar marknadskrafterna från att verka fullt ut <sup>(12)</sup>.
- (66) Italien uppgav inledningsvis att flygplatsen inte formellt anförtrots att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, men kommissionen noterar att Italien efter antagandet av beslutet om att inleda förfarandet omprövade sin ståndpunkt och hävdade att den omtvistade offentliga finansieringen i själva verket utgjorde offentlig ersättning i samband med skyldigheter att tillhandahålla offentliga tjänster <sup>(13)</sup>.
- (67) I sin dom i Altmarkmålet angav domstolen följande kriterier för att avgöra om ersättning för tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse medförde en fördel enligt artikel 107 i EUF-fördraget <sup>(14)</sup>:
- 1) Det mottagande företaget ska faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade (nedan kallat *det första Altmarkkriteriet*).
  - 2) De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivet och öppet sätt (nedan kallat *det andra Altmarkkriteriet*).
  - 3) Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter (nedan kallat *det tredje Altmarkkriteriet*).
  - 4) När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, ska storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (nedan kallat *det fjärde Altmarkkriteriet*).

#### 7.1.2.1 Det första Altmarkkriteriet

- (68) Kravet i det första Altmarkkriteriet överensstämmer med kravet enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget på att tjänsten tydligt ska anförtros det berörda företaget och ska vara klart definierad <sup>(15)</sup>.

<sup>(12)</sup> Domstolens dom i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307, punkt 41.

<sup>(13)</sup> De synpunkter som de italienska myndigheterna lämnade i samband med den formella granskningen av de aktuella åtgärderna skiljer sig från de argument de framfört innan kommissionen beslutade att inleda den formella granskningen. I beslutet om att inleda förfarandet uppgav kommissionen i synnerhet att Italien hade bekräftat att SO.G.A.S. inte formellt anförtrots att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, och att de omtvistade åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden därför inte kunde bedömas enligt reglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Under loppet av granskningen uppgav Italien att SO.G.A.S. i själva verket hade anförtrots att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, och hävdade att de åtgärder som var föremål för kommissionens analys utgjorde laglig ersättning för tillhandahållande av en offentlig tjänst.

<sup>(14)</sup> Mål C-280/00, REG 2003, s. I-7747.

<sup>(15)</sup> Meddelande från kommissionen: Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster, punkt 47 (EUT C 8, 11.1.2012).



- (69) För det första gäller artikel 106.2 i EUF-fördraget endast "företag som anförtrots att tillhandahålla" en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Domstolen har alltid framhållit behovet av en handling varigenom företaget anförtros att tillhandahålla tjänsten <sup>(16)</sup>. En sådan handling är nödvändig för att företagets och statens skyldigheter ska kunna definieras. I avsaknad av en sådan officiell handling är företagets specifika uppgift inte känd, och det kan inte avgöras vilken ersättning som skulle kunna vara skäligen <sup>(17)</sup>. Behovet av en tydlig definition av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ligger därför i begreppet anförtroende och kan inte skiljas från det, och det härrör därför direkt från artikel 106.2 i EUF-fördraget. När ett företag anförtros att tillhandahålla en tjänst är det logiskt att tjänsten också måste definieras.
- (70) Redan i 2001 års meddelande om tjänster i allmänhetens intresse uppmärksammade kommissionen sambandet mellan definitionen av anförtroende och nödvändigheten och proportionaliteten hos ersättningen för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget <sup>(18)</sup>. Enligt punkt 22 i meddelandet måste alltid, "för att undantaget i artikel 86.2 i fördraget ska vara tillämpligt [...] uppdraget att utföra en tjänst i allmänhetens intresse vara klart definierat och uttryckligen ha tilldelats av en offentlig myndighet ... Detta är nödvändigt för att garantera en god rättssäkerhet liksom klarhet och öppenhet gentemot medborgarna. Kravet behövs också för att kommissionen ska ha möjlighet att bedöma den statliga inblandningens proportionalitet." Anförtroende och definition är alltså en logisk förutsättning för en meningsfull bedömning av den proportionerliga nivån för eventuell ersättning. EU:s domstolar har alltid framhållit behovet av en tydlig definition av skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för tillämpningen av både Altmarkundantaget och artikel 106.2 i EUF-fördraget <sup>(19)</sup>.
- (71) Detta synsätt bekräftas i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster från 2005 <sup>(20)</sup>. Enligt punkt 8 i rambestämmelserna kan ersättning för offentliga tjänster som utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget förklaras förenligt med den inre marknaden om de villkor som anges i rambestämmelserna är uppfyllda. Ett av dessa villkor är att tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som bland annat ska innehålla uppgift om den exakta innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster och skyldigheternas varaktighet, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen och åtgärder för att hindra och återbetala eventuell överkompensation (punkt 12 i rambestämmelserna).
- (72) I 2011 års meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(21)</sup> anges också att tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ska vara tydligt definierade i förväg. Enligt punkt 51 i meddelandet måste "för att artikel 106.2 i fördraget ska vara tillämplig [...] tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse anförtros ett eller flera företag. De berörda företagen måste därför ha anförtrots ett särskilt uppdrag av staten. Också det första Altmarkkriteriet kräver att företagen har en skyldighet att tillhandahålla en allmännyttig tjänst. För att rättspraxis i Altmarkdomen ska följas krävs det att det berörda företagets och myndighetens skyldigheter fastställs i uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster." Enligt punkt 52 ska uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster tilldelas företagen genom en eller flera handlingar som åtminstone ska innehålla uppgift om innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet, innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget av myndigheten i fråga, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen och åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

<sup>(16)</sup> Mål 127/73, *Belgische Radio en Televisie mot SABAM och Fonior*, REG 1974, s. 313, punkterna 19 och 20; mål 66/86, *Ahmed Saeed Flugreisen och Silver Line Reisebüro mot Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*, REG 1989, s. 803, punkterna 55–57; mål 7/82, *GVL mot kommissionen*, REG 1983, s. 483; mål 172/80, *Züchner mot Bayerische Vereinsbank*, REG 1981, s. 2021.

<sup>(17)</sup> Punkt 5.1 i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 20 november 2007, *Frequently asked questions in relation with Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest, and of the Community Framework for State aid in the form of public service compensation – Accompanying document to the Communication on "Services of general interest, including social services of general interest: a new European commitment"*, finns på <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

<sup>(18)</sup> Meddelande från kommissionen om tjänster i allmänhetens intresse i Europa (nedan kallat *2001 års meddelande om tjänster i allmänhetens intresse*) (EGT C 17, 19.1.2001, s. 4).

<sup>(19)</sup> Mål C-280/00, *Altmark*, REG 2003, s. I-7747, punkt 87; mål T-137/10, *CBI mot kommissionen*, 7 november 2012, ännu ej offentliggjort, punkterna 97 och 98.

<sup>(20)</sup> EUT C 297, 29.11.2005, s. 4.

<sup>(21)</sup> EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

- (73) De italienska myndigheterna hävdar dock att kommissionens synsätt är alltför formalistiskt, och att SO.G.A.S. faktiskt anförtrotts att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse – i det sammanhanget hänvisas främst till handlingar som är daterade efter godkännandet av de aktuella åtgärderna.
- (74) Enligt Italien kan det faktum att förvaltningen av Strettoflygplatsen utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse härledas från flera regionala beslut där det hänvisas till det allmänna intresse som är knutet till flygplatstjänster och deras bidrag till regionens ekonomiska utveckling. Dessa regionala beslut innehåller emellertid inte någon uttrycklig definition av den påstådda tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som anförtrotts flygplatsförvaltaren eller några regler om ersättning. Handlingarna i fråga antogs dessutom från 2007 och framåt och kom alltså efter det att tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse ska ha börjat tillhandahållas, dvs. efter flygplatsens verksamhet 2004–2006. Italien har inte heller gett kommissionen tillgång till något annat dokument daterat före 2004 som beskriver omfattningen av de påstådda skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.
- (75) Kommissionen anser därför att de påstådda tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse inte i detta fall korrekt har anförtrotts mottagaren.
- (76) Kommissionen kan inte godta de italienska myndigheternas argument att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse legitimt kan ersättas även om tjänsten inte i förväg har definierats som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och anförtrotts mottagaren på den grunden. Om så var fallet skulle det stå medlemsstaterna fritt att efter eget godtycke i efterhand ompröva behovet av att införa skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. När ett företag drabbats av rörelseförluster skulle medlemsstaterna kunna anförtro det företaget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och bevilja ersättning som ett sätt att stödja företaget, oberoende av en eventuell bedömning i förväg av det faktiska behovet av att tillhandahålla tjänsten av allmänt intresse. Detta synsätt är inte förenligt med kravet att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som bland annat ska innehålla uppgift om den exakta innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen och åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation. De italienska myndigheternas påstående att flygplatstjänster är nödvändiga för regionens ekonomiska utveckling är inte tillräckligt för att visa att mottagaren korrekt anförtrotts tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och reglerna om ersättning inte definierats tydligt i förväg.
- (77) Om medlemsstaterna, som de italienska myndigheterna föreslår, i efterhand skulle få anförtro ett företag tjänster av allmänt ekonomiskt intresse skulle det innebära att medlemsstater som brutit mot anmälningskravet och genomförandeförbudet fick en förmånligare behandling. Medlemsstaterna skulle då kunna hävda att stöd som olagligen beviljats ett företag i själva verket var nödvändigt för att täcka kostnaderna för en allmännyttig tjänst som råkade ha tillhandahållits av mottagaren, dock utan att tjänsten i förväg definierats eller anförtrotts företaget. Medlemsstater som föresätter sig att fullgöra sin anmälningskyldighet skulle dock vara tvungna att i förväg tydligt anförtro och definiera tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse för att rätta sig efter reglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och rättspraxis i form av Altmarkdomen.
- (78) Det skulle skapa incitament för medlemsstaterna att inte anmäla nytt statligt stöd, i strid med den väl etablerade principen att medlemsstater som inte anmäler statligt stöd inte får behandlas förmånligare än medlemsstater som gör det <sup>(22)</sup>.
- (79) Sammanfattningsvis konstaterar kommissionen att det första Altmarkkriteriet inte är uppfyllt och anser, av de skäl som anges ovan, att inte heller de övriga Altmarkkriterierna är uppfyllda.

#### 7.1.2.2 Det andra Altmarkkriteriet

- (80) Metoderna för beräkning av ersättningen har inte fastställts i förväg. De handlingar genom vilka de italienska myndigheterna anförtrotts mottagaren tjänsterna innehåller inga uppgifter om de tjänster som mottagaren ska tillhandahålla eller om en mekanism för beviljande av ersättning för den tjänst av allmänt intresse som mottagaren påstås ha anförtrotts.

#### 7.1.2.3 Det tredje Altmarkkriteriet

- (81) Enligt det tredje Altmarkkriteriet får inte ersättningen för fullgörandet av skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter.

<sup>(22)</sup> Mål 301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. 307, punkt 11; de förenade målen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 till 607/97, T-1/98, T-3/98 till 6/98 och T-2323/98, Alzetta Mauro m.fl. mot kommissionen, REG 2000, s. II-2319, punkt 79, med ytterligare hänvisningar; de förenade målen T-394/08, T-408/08, T-453/08 och T-454/08, Regione autonoma della Sardegna m.fl. mot kommissionen, 20 september 2011, ännu ej offentliggjort, punkt 91.

- (82) Kommissionen kan inte godta Italiens argument att finansieringen begränsades till att kompensera rörelseförluster och att flygplatsen därför bara fick den offentliga finansiering som var nödvändig för fullgörandet av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. En grundläggande princip vid bedömningen av ersättningsproportionalitet är att endast den offentliga aktörens kostnader för fullgörandet av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster får ge upphov till ersättning. I avsaknad av en tydlig definition av mottagarens skyldigheter kan kommissionen inte entydigt fastställa vilka kostnader som borde ha beaktats vid beräkningen av ersättningen.
- (83) Även när driften av en flygplats i dess helhet kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse faller viss verksamhet som inte är direkt kopplad till basverksamheten, t.ex. att uppföra, finansiera, driva och hyra ut utrymmen, lokaler och byggnader för kontor, lager, hotell och industriföretag inom flygplatsens område, samt affärer, restauranger och parkeringar, utanför tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse och får följaktligen inte ges stöd enligt reglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De italienska myndigheterna har inte lämnat några uppgifter som visar att det inte förekommit stöd för verksamhet utan direkt koppling till flygplatsens basverksamhet, såsom krävs enligt punkterna 34 och 53 iv i 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn.

#### 7.1.2.4 Det fjärde Altmarkkriteriet

- (84) Enligt det fjärde Altmarkkriteriet ska ersättningen begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att inte inbegripa stöd. Detta kriterium anses vara uppfyllt om mottagaren av ersättningen har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande eller om ersättningen beräknats på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.
- (85) I det aktuella fallet hade mottagaren inte valts ut efter ett offentligt anbudsförfarande. Italien har inte heller lämnat några uppgifter till kommissionen som visar att ersättningen fastställdes på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten. Kommissionen anser därför att det inte kan slås fast att den aktuella offentliga finansieringen fastställdes på grundval av kostnaderna i ett välskött företag.
- (86) Kommissionen kan därför inte anse att mottagaren tillhandahållit tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna.
- (87) För fullständighetens skull konstaterar kommissionen att mottagaren under loppet av granskningen hävdade att åtgärderna var förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Även om flygplatsförvaltaren gjort förluster var det rimligt att anta att verksamheten skulle gå med vinst.
- (88) Kommissionen påpekar för det första, i motsats till vad mottagaren hävdar, att Italien inte i samband med granskningen har gjort gällande att staten investerade i flygplatsförvaltaren med förhoppningen att den skulle bli lönsam, utan i själva verket har vidhållit att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi inte är tillämplig i det aktuella fallet (se skäl 49).
- (89) För det andra är det, för att kunna göra en bedömning med utgångspunkt i principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, nödvändigt att slå fast om en privat investerare under liknande omständigheter skulle ha agerat på samma sätt. Domstolen har ansett att en privat investerares agerande, med vilket agerandet hos en offentlig investerare som eftersträvar ekonomisk-politiska mål ska jämföras, visserligen inte nödvändigtvis är detsamma som den vanlige investerarens, vilken placerar kapital för att det ska ge avkastning på relativt kort sikt, men åtminstone måste motsvara agerandet hos ett privat holdingbolag eller en privat koncern, som för en allmän eller sektoriell strukturpolitik och styrs av mer långsiktiga lönsamhetsperspektiv<sup>(23)</sup>. Det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det ska bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt, och all bedömning som grundar sig på senare förhållanden ska undvikas<sup>(24)</sup>. Enligt etablerad rättspraxis är det, om en medlemsstat under det administrativa förfarandet åberopar principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, denna medlemsstat som – om tvivel därom råder – entydigt ska visa, med stöd av objektiva och kontrollerbara omständigheter, att åtgärden vidtagits av staten i dess egenskap av aktieägare. Dessa omständigheter ska klart och tydligt ge vid handen att den berörda medlemsstaten – innan eller samtidigt som den ekonomiska fördelen beviljades – fattat beslutet om att investera i det offentliga företaget genom den faktiskt vidtagna åtgärden<sup>(25)</sup>.

<sup>(23)</sup> Se i synnerhet de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkterna 20–22.

<sup>(24)</sup> Dom i målet Stardust Marine, punkt 71.

<sup>(25)</sup> Se mål C-124/10 P, kommissionen mot EDF, punkterna 82 och 83, och de förenade målen T-268/08 och T-281/08, Land Burgenland (Österrike) och Österrike mot kommissionen, punkt 155.

- (90) Kommissionen kan inte godta mottagarens påstående att de åtgärder som är föremål för granskning styrdes av företagets lönsamhetsutsikter enligt den affärsplan för att återställa lönsamheten som upprättades 2008, efter det att åtgärderna i fråga hade antagits. Kommissionen anser att en privat investerare skulle skjuta till nytt kapital i ett företag vars kapital sjunkit under den lagstadgade gränsen, såsom skett i SO.G.A.S., endast om investeraren vid tidpunkten för kapitaltillskottet kunde förvänta sig att företaget inom rimlig tid skulle bli lönsamt igen. Eftersom varken de italienska myndigheterna eller SO.G.A.S. lämnat några konkreta uppgifter som daterar sig från tiden då åtgärderna genomfördes och som visar att de offentliga myndigheterna ville investera och rimligen kunde förvänta sig en ekonomisk avkastning på sin investering skulle ha varit godtagbar för en privat investerare, och eftersom Italien uttryckligen har bekräftat att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi inte är tillämplig i det aktuella fallet, slår kommissionen fast att åtgärderna inte är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

#### 7.1.2.5 Slutsats

- (91) Kommissionen konstaterar att inget av de fyra kriterier som domstolen angett i Altmarkmålet är uppfyllt i detta fall, och att åtgärderna inte är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Kommissionen drar därför slutsatsen att de omtvistade åtgärderna, dvs. kapitaltillskotten för att täcka SO.G.A.S. förluster 2004, 2005 och 2006, ger SO.G.A.S. en ekonomisk fördel.

#### 7.1.3 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

- (92) När det gäller snedvridning av konkurrensen påpekar Italien att "finansieringen av små regionala flygplatser (kategori D) knappast förmodas snedvrida konkurrensen eller påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset", enligt 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn. Denna bestämmelse avser dock bedömningen av förenligheten med den inre marknaden hos statligt stöd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget och ska inte tolkas som att offentlig finansiering av små flygplatser inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1.
- (93) I punkt 40 i 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn anges vidare att det "utöver dessa generella synpunkter är [...] omöjligt att ställa en diagnos som skulle kunna gälla för alla tänkbara situationer, särskilt för flygplatserna i kategorierna C och D. Alla åtgärder som skulle kunna utgöra statliga stöd måste därför anmälas så det blir möjligt att granska hur konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas och huruvida åtgärderna är förenliga med fördraget eller inte."
- (94) Strettoflygplatsen ligger längst söderut på den italienska halvön och är en av tre flygplatser i regionen Kalabrien. Trafikvolymen på flygplatsen har konstant legat under en miljon passagerare <sup>(26)</sup>. När de åtgärder som är föremål för granskning trädde i kraft tillhörde flygplatsen därför kategori D, "små regionala flygplatser", enligt 2005 års riktlinjer för luftfartssektorn. Passagerartrafiken på flygplatsen fördubblades dock mellan 2004 och 2012.
- (95) Marknaden för förvaltning och drift av flygplatser, även små regionala flygplatser, är öppen för konkurrens, och ett antal privata och offentliga företag är verksamma på den marknaden i unionen. Detta illustreras av det faktum att Italien avsåg att delprivatisera Strettoflygplatsen och i det syftet 2007 offentliggjorde en försäljning som var öppen för företag från EU:s alla medlemsstater (se skäl 32). Offentlig finansiering av en flygplatsförvaltare kan därför snedvrida konkurrensen på marknaden för drift och förvaltning av flygplatsinfrastruktur. Flygplatser kan konkurrera med varandra för att dra till sig trafik även om de har olika upptagningsområden. Olika destinationer är, i viss utsträckning och för en del passagerare, utbytbara. Offentlig finansiering av flygplatser kan därför snedvrida konkurrensen och påverka handeln på lufttransportmarknaden i hela unionen.
- (96) Vid den aktuella tidpunkten betjänade Strettoflygplatsen främst inrikes destinationer och dessutom två internationella rutter – Paris och Malta – och tack vare de medel som beviljades kunde flygplatsen hålla sig kvar på marknaden och väsentligt utöka sin verksamhet; kommissionen anser därför att de aktuella åtgärderna kan ha snedvridit konkurrensen och påverkat handeln mellan medlemsstaterna.

#### 7.1.4 Slutsats om förekomsten av stöd

- (97) Kommissionen drar slutsatsen att de kapitaltillskott som SO.G.A.S. beviljats av sina offentliga aktieägare för att täcka förlusterna 2004, 2005 och 2006 utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

<sup>(26)</sup> Offentliga siffror.

## 7.2 Stödets laglighet

- (98) De åtgärder som är föremål för granskning genomfördes innan kommissionen gett sitt formella godkännande, och Italien bröt därmed mot genomförandeförbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

## 7.3 Stödets förenlighet med den inre marknaden

### 7.3.1 Förenlighet enligt reglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

- (99) SO.G.A.S. hävdar att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (100) Enligt artikel 106.2 ska "företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller som har karaktären av fiskala- monopol [...] vara underkastade reglerna i fördragen, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse."
- (101) Den artikeln ger möjlighet till undantag från förbudet mot statligt stöd enligt artikel 107 i EUF-fördraget om stödet är nödvändigt och proportionerligt för att garantera fullgörandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse på ekonomiskt godtagbara villkor. Enligt artikel 106.3 ska kommissionen säkerställa att bestämmelserna i den artikel tillämpas, bland annat genom att ange under vilka omständigheter den anser att nödvändighets- och proportionalitetskriterierna är uppfyllda.
- (102) Före den 31 januari 2012 beskrevs kommissionens hållning i fråga om tillämpning av undantaget i artikel 106.2 i EUF-fördraget i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (nedan kallade 2005 års rambestämmelser) <sup>(27)</sup> och i beslut 2005/842/EG.
- (103) Den 31 januari 2012 trädde ett nytt paket gällande tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i kraft, som innefattade Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011) (nedan kallade 2011 års rambestämmelser) <sup>(28)</sup> och kommissionens beslut 2012/21/EU <sup>(29)</sup>.

### 7.3.1.1 Förenlighet med den inre marknaden enligt beslut 2005/842/EG

- (104) Åtgärderna genomfördes i juni 2004, juni 2005 och december 2007. Mottagaren hävdar att åtgärderna var undantagna från anmälningskravet genom beslut 2005/842/EG.
- (105) Enligt beslut 2005/842/EG är statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse förenligt med den inre marknaden om det uppfyller villkoren i beslutet. I beslutet förklaras i synnerhet att statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster till flygplatser i) där det genomsnittliga antalet passagerare per år inte överstiger en miljon, eller ii) med en årsomsättning före skatt på mindre än 100 miljoner euro under de två räkenskapsår som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtroddes företaget, om företaget mottar en årlig ersättning för tjänsten i fråga på mindre än 30 miljoner euro, är förenligt med den inre marknaden <sup>(30)</sup>.
- (106) Beslut 2005/842/EG gäller endast stöd i form av ersättning för offentliga tjänster i samband med tillhandahållande av verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. För att kunna omfattas av undantaget måste ersättning för offentliga tjänster i samband med tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse även uppfylla de närmare villkoren i artiklarna 4–6 i beslutet <sup>(31)</sup>.
- (107) Enligt artikel 4 i beslut 2005/842/EG ska tjänster av allmänt ekonomiskt intresse anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som bland annat ska innehålla uppgift om den exakta innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster och skyldigheternas varaktighet, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen och åtgärder för att hindra och återbetala eventuell överkompensation. Enligt artikel 5 i beslutet ska ersättningen inte vara större än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som orsakats av fullgörandet av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av offentliga tjänster, med hänsyn till intäkterna i samband med detta och till en rimlig avkastning. Slutligen ska medlemsstaterna, enligt artikel 6 i beslutet, regelbundet kontrollera att företagen inte får ersättning som överstiger det belopp som fastställts i enlighet med artikel 5.

<sup>(27)</sup> EUT C 297, 29.11.2005.

<sup>(28)</sup> EUT C 8, 11.1.2012.

<sup>(29)</sup> Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>(30)</sup> Artikel 2.1 a.

<sup>(31)</sup> Se artikel 10 i beslutet för ikraftträdandedatum, särskilt datum för tillämpning av artikel 4 c, d och e och artikel 6.

- (108) Kommissionen konstaterar, av de skäl som anges i avsnitt 7.1.2.1, att varken mottagaren eller de italienska myndigheterna har visat att SO.G.A.S. anförtrotts att tillhandahålla tydligt definierade offentliga tjänster. De har inte heller visat att det i de handlingar varigenom tjänsten ska ha anförtrotts mottagaren anges några metoder för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen eller några åtgärder för att hindra och återbetala eventuell överkompensation. Kraven i artiklarna 4–6 i beslut 2005/842/EG när det gäller innehållet i sådana handlingar är därmed inte uppfyllda.
- (109) Kommissionen anser följaktligen att ersättningen för att täcka förlusterna för det företag som förvaltar Strettoflygplatsen inte var förenlig med den inre marknaden eller undantagen från anmälningskravet enligt beslut 2005/842/EG.
- (110) I avsaknad av en tydlig definition av de skyldigheter att tillhandahålla offentliga tjänster som SO.G.A.S. ålagts kan åtgärden inte heller anses förenlig med den inre marknaden och undantagen från kravet på förhandsanmälan på grundval av artikel 10 b i beslut 2012/21/EU. Kommissionen har därför undersökt om åtgärden kan anses förenlig med den inre marknaden på grundval av punkt 69 i 2011 års rambestämmelser, enligt vilka "kommissionen kommer att tillämpa de principer som anges i detta meddelande på olagligt stöd om vilket den fattar beslut efter den 31 januari 2012, även om stödet beviljades före detta datum".

### 7.3.1.2 Förenlighet med den inre marknaden enligt 2011 års rambestämmelser

- (111) I punkt 16 i 2011 års rambestämmelser anges kraven för att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska anses ha anförtrotts ett företag på ett giltigt sätt. Enligt punkt 16 a ska den handling varigenom tjänsten anförtros ett företag innehålla uppgift om innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet. Av de skäl som anges i avsnitt 7.1.2.1 kan de aktuella stödåtgärderna därför inte anses vara förenliga enligt 2011 års rambestämmelser. Framför allt har inte den övergripande förvaltningen av flygplatsen tydligt anförtrotts mottagaren som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Ingen rättsakt har lämnats till kommissionen där den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som anförtrotts mottagaren eller mottagarens rätt till ersättning tydligt definieras. Kommissionen har inte fått några uppgifter som visar att punkterna 17 och 18 i 2011 års rambestämmelser har följts.
- (112) Kommissionen anser därför att den stödåtgärd som är föremål för granskning inte kan förklaras förenlig med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (113) För fullständighetens skull vill kommissionen påpeka att ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som beviljas företag i svårigheter enligt punkt 9 i 2011 års rambestämmelser ska bedömas enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (nedan kallade *riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*).
- (114) Italien hävdade till en början att SO.G.A.S. var ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Italien vidhöll emellertid också att de åtgärder som är föremål för granskning inte ingick i någon omstruktureringsplan och att någon sådan plan inte fanns. I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen därför att åtgärderna inte kunde anses förenliga med riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
- (115) Under loppet av den formella granskningen hävdade Italien inte längre att flygplatsförvaltaren var i svårigheter när stödåtgärderna genomfördes och att stödet därmed kunde anses förenligt med den inre marknaden enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
- (116) Det finns därför inga uppgifter som skulle kunna göra det möjligt för kommissionen att bedöma åtgärdernas förenlighet med utgångspunkt i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, och kommissionen kan således inte förklara dem förenliga med den inre marknaden enligt de riktlinjerna.

### 7.3.2 Förenlighet med den inre marknaden enligt de nya riktlinjerna för luftfartssektorn

- (117) Den 31 mars 2014 antog kommissionen ett meddelande med riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (nedan kallade *de nya riktlinjerna för luftfartssektorn*)<sup>(32)</sup>. De nya riktlinjerna för luftfartssektorn gäller driftstöd till flygplatser som beviljas före den 31 mars 2014.

<sup>(32)</sup> EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (118) Driftstöd som beviljats innan de nya riktlinjerna för luftfartssektorn trädde i kraft kan förklaras vara förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
- *Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse*: detta villkor är uppfyllt bland annat om stödet ökar rörligheten för unionens medborgare och regioners anslutbarhet eller underlättar regional utveckling <sup>(33)</sup>.
  - *Behov av statligt ingripande*: en statlig stödåtgärd ska vara inriktad på en situation där stödet kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand <sup>(34)</sup>.
  - *Förekomst av en stimulans effekt*: detta villkor är uppfyllt om det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen, i avsaknad av driftstöd och med beaktande av den möjliga förekomsten av investeringsstöd och trafikvolymen, skulle vara avsevärt mindre <sup>(35)</sup>.
  - *Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum)*: för att driftstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt måste det vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum <sup>(36)</sup>.
  - *Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel* <sup>(37)</sup>.
- (119) Enligt de italienska myndigheterna står regionen Kalabrien inför kritiska svårigheter på grund av sitt avsides geografiska läge och den underutvecklade rörligheten för gods, vilket i hög grad är ett resultat av att lämplig infrastruktur saknas. Italien har uppgett att de åtgärder som är föremål för granskning ingår i ett större projekt för att förbättra transportnätet i Kalabrien. Åtgärderna skulle göra det möjligt för SO.G.A.S. att förbättra den infrastruktur och de tjänster som flygplatsen erbjuder, mot bakgrund av den nya regionala strategin för att förbättra transportnätet och göra regionen mer lättillgänglig.
- (120) Kommissionen anser följaktligen att driftstödet till SO.G.A.S. har bidragit till uppnåendet av ett mål av gemensamt intresse genom att förbättra tillgängligheten, anslutbarheten och den regionala utvecklingen genom uppbyggnad av en säker och tillförlitlig luftfartsinfrastruktur.
- (121) Enligt de nya riktlinjerna för luftfartssektorn kan mindre flygplatser ha svårt att finansiera sin verksamhet utan offentlig finansiering. Enligt punkt 118 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn kan flygplatser med under 700 000 passagerare per år sakna möjlighet att täcka en betydande del av sina driftskostnader. Trafikvolymen på Strettoflygplatsen har konstant legat under 700 000 passagerare. Kommissionen anser därför att stödet var nödvändigt, i och med att det möjliggjorde en förbättring av anslutbarheten för regionen Kalabrien som marknaden inte skulle ha klarat på egen hand.
- (122) Utan stödet skulle mottagarens verksamhet ha varit avsevärt mindre eller kanske ha upphört helt och hållet. Samtidigt översteg inte stödet det belopp som krävdes för att täcka rörelseförluster och därmed inte heller det lägsta belopp som krävdes för att den understödda verksamheten skulle äga rum.
- (123) I det aktuella upptagningsområdet finns ingen annan flygplats <sup>(38)</sup> – som framgår ovan ligger den närmaste flygplatsen mer än 130 km bort. Italien har dessutom bekräftat att flygplatsinfrastrukturen har ställts till förfogande för alla flygbolag på icke-diskriminerande villkor. Varken de uppgifter som kommissionen har tillgång till eller de synpunkter som lämnats av berörda parter under loppet av granskningen tyder på att någon diskriminering förekommit när det gäller tillgång till infrastrukturen.
- (124) Kommissionen drar slutsatsen att villkoren för förenlighet med den inre marknaden i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn är uppfyllda.

### 7.3.3 Slutsats om stödets förenlighet med den inre marknaden

- (125) Kommissionen drar slutsatsen att den anmälda stödåtgärden är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

<sup>(33)</sup> Punkterna 137 och 113 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

<sup>(34)</sup> Punkterna 137 och 116 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

<sup>(35)</sup> Punkterna 137 och 124 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

<sup>(36)</sup> Punkterna 137 och 125 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

<sup>(37)</sup> Punkterna 137 och 131 i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

<sup>(38)</sup> *Upptagningsområdet för en flygplats* definieras i de nya riktlinjerna för luftfartssektorn som flygplatsens geografiska marknad, vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen.

- (126) Denna slutsats grundar sig på reglerna om statligt stöd och påverkar inte tillämpningen av andra bestämmelser i EU-lagstiftningen, t.ex. EU:s miljölagstiftning.

#### 8. SLUTSATSER

- (127) Kommissionen konstaterar att Italien har genomfört stödet i fråga olagligt, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Mot bakgrund av bedömningen enligt ovan har kommissionen dock beslutat att inte göra invändningar mot stödet eftersom det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget och de nya riktlinjerna för luftfartssektorn.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för företaget SO.G.A.S. SpA som förvaltar Strettoflygplatsen, till ett belopp av 6 392 847 euro, är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

#### *Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 11 juni 2014.

*På kommissionens vägnar*

Joaquín ALMUNIA

*Vice ordförande*

---