II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/1861,

29. juuli 2016,

milles käsitletakse riigiabi SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itaalia – Sardiinia lennujaamadele antav hüvitis avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest (üldist majandushuvi pakkuv teenus)

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 4862 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 30. novembril 2011 teatas Itaalia Sardiinia lennujaamakäitajate suhtes seoses avaliku teenindamise kohustustega kohaldatavast hüvitiste kavast, mille eesmärk on tugevdada ja arendada lennutransporti. See teade edastati komisjoni elektroonilise teavitussüsteemi kaudu.

(2) Komisjon nõudis 2012. aasta 30. jaanuari, 24. aprilli ja 12. juuli kirjaga Itaalialt teate kohta lisateavet. Itaalia vastas nendele teabenõuetele 2012. aasta 24. veebruari, 30. mai ja 9. augusti kirjaga.

(3) Tuginedes saadud teabele, mille kohaselt Itaalia võis olla rakendanud meedet enne, kui komisjon oli võtnud vastu seda meedet lubava otsuse, on komisjon otsustanud uurida kõnealust meedet nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([2]) III peatüki alusel, milles käsitletakse ebaseaduslikku riigiabi.

(4) 30. novembril 2012 palus Itaalia komisjonil nimetada otsuse tegemise aja ja esitada menetluse kohta teatavad selgitused. Komisjon vastas kirjaga, mis edastati Itaaliale 7. detsembril 2012.

(5) 23. jaanuari 2013. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaaliat oma otsusest algatada teatatud kava suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus“).

([1]) ELT C 152, 30.5.2013, lk 30.

([2]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

(6) Itaalia esitas menetluse algatamise otsuse kohta oma märkused 21. märtsil 2013 (lisad saadi 22. märtsil 2013).

(7) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 30. mail 2013. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama väidetavate abimeetmete kohta märkusi.

(8) 10. aprillil 2013 sai komisjon juhtumi kohta märkused ettevõtjalt Ryanair Ltd. kui huvitatud isikult. Komisjon edastas need märkused Itaaliale 3. mai 2013. aasta kirjaga. Itaalia ei ole esitanud Ryanairi märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(9) Seejärel sai komisjon märkused järgmistelt huvitatud isikutelt:

a) Ryanair ja tema nimel tegutsev konsultatsioonifirma (28. juunil 2013);

b) Olbia lennujaama käitaja GEASAR S.p.A. (1. juulil 2013);

c) Alghero lennujaama käitaja SOGEAAL S.p.A. (29. juulil 2013);

d) Cagliari lennujaama käitaja SOGAER S.p.A. (30. juulil ja 2. augustil 2013);

e) easyJet (30. juulil 2013).

(10) 31. juulil 2013 edastas komisjon GEASARi ja SOGEAALi märkuste mittekonfidentsiaalsed versioonid Itaaliale, kellele anti võimalus vastata. Komisjon edastas Itaaliale SOGAERi ja Ryanairi märkused 2. augustil 2013 ning easyJeti omad 7. augustil 2013.

(11) 27. septembril 2013 teatas Itaalia komisjonile, et tal ei olnud kolme lennujaamakäitaja märkuste kohta ühtki tähelepanekut. 20. ja 21. novembril 2013 saatis Itaalia komisjonile tähelepanekud Ryanairi märkuste kohta. EasyJeti märkuste kohta ei esitanud Itaalia ühtki tähelepanekut.

(12) 20. detsembril 2013 esitas Ryanair lisamärkused, mis edastati Itaaliale 9. jaanuaril 2014. Itaalia ei esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(13) 17. ja 31. jaanuaril 2014 esitas Ryanair uued märkused, mis edastati Itaaliale 12. jaanuaril 2015. Itaalia ei esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(14) 25. veebruari 2014. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaaliat 2014. aasta lennundussuuniste ([3]) vastuvõtmisest 20. veebruaril 2014 ja sellest, et need suunised muutuvad vaatlusaluse juhtumi suhtes kohaldatavaks alates suuniste avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon andis Itaaliale võimaluse esitada suuniste ja nende kohaldamise kohta märkusi 20 tööpäeva jooksul pärast nende avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(15) 24. veebruari 2014. aasta kirjadega teavitas komisjon ka huvitatud isikuid 2014. aasta lennundussuuniste vastuvõtmisest ja sellest, et need suunised muutuvad vaatlusaluse juhtumi suhtes kohaldatavaks alates suuniste avaldamisest *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon andis huvitatud isikutele võimaluse esitada suuniste ja nende kohaldamise kohta märkusi 20 tööpäeva jooksul pärast nende avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

(16) 2014. aasta lennundussuunised avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 4. aprillil 2014. Nendega asendati 1994. aasta lennundussuunised ([4]) ja 2005. aasta lennundussuunised ([5]).

(17) 15. aprillil 2014 avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* teade, milles kutsuti liikmesriike ja huvitatud isikuid üles esitama ühe kuu jooksul alates 2014. aasta lennundussuuniste avaldamisest märkusi 2014. aasta lennundussuuniste kohaldamise kohta käesoleva juhtumi puhul ([6]).

([3]) Suunised lennujaamadele ja -ettevõtjatele antava riigiabi kohta (ELT C 99, 4.4.2014, lk 3).
([4]) EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).
([5]) Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta (ELT C 312, 9.12.2005, lk 1).
([6]) ELT C 113, 15.4.2014, lk 30.

(18) 13. juunil 2014 esitas SOGAER juhtumi kohta märkused seoses uute suuniste vastuvõtmisega. GEASAR ja SOGEAAL esitasid oma märkused 16. juunil 2014 ning easyJet esitas need 4. juulil 2014. Komisjon edastas SOGAERi, GEASARi, SOGEAALi ja easyJeti märkused Itaaliale 9. juulil 2014. Itaalia ei ole esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(19) 12. ja 26. septembril 2014 esitas Ryanair juhtumi kohta lisamärkused. Komisjon edastas need märkused Itaaliale 28. oktoobril 2014. Itaalia ei ole esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(20) 26. jaanuaril 2015 esitasid Ryanair ja tema nimel tegutsev konsultatsioonifirma uued märkused, mis edastati Itaaliale 4. veebruaril 2015. Itaalia ei ole esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(21) 27. veebruaril ja 2. märtsil 2015 esitasid Ryanair ning tema nimel tegutsev konsultatsioonifirma veel märkusi, mis edastati Itaaliale 24. märtsil 2015. Itaalia ei ole esitanud nende märkuste kohta ühtki tähelepanekut.

(22) 18. märtsil 2015 palus komisjon Itaalial esitada juhtumi kohta lisateavet. Itaalia vastas 11., 18. ja 19. mail 2015.

(23) 31. märtsil 2015 esitas easyJet lisamärkused, mis täiendasid tema 30. juulil 2013 esitatud algset teavet. 1. ja 14. mail 2015 esitasid easyJet ning tema nimel tegutsev konsultatsioonifirma juhtumi kohta uued märkused. 1. juunil 2015 esitas easyJet juhtumi kohta veel märkusi. Kõik need märkused edastati Itaaliale 6. juulil 2015. 17. septembril 2015 esitas Itaalia oma tähelepanekud easyJetilt ja easyJeti nimel tegutsevalt konsultatsioonifirmalt saadud märkuste kohta.

(24) 29. juunil 2015 palus komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia andis osalise vastuse 14. juulil 2015, edastades selle vastuse lisad 10. septembril 2015.

(25) 17. juulil 2015 palus komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia vastas 11. septembril 2015.

(26) 8. ja 14. oktoobril 2015 palus komisjon Itaalialt veel teavet. Itaalia vastas 5. novembril 2015.

(27) 24. novembril 2015 esitas Itaalia juhtumi kohta uut teavet.

(28) 24. novembril 2015 palus komisjon Itaalialt lisaselgitusi. Itaalia vastas 27. novembril 2015.

(29) 4. detsembril 2015 esitasid Ryanair ja tema nimel tegutsev konsultatsioonifirma juhtumi kohta lisateavet, mis edastati Itaaliale 8. detsembril 2015. Itaalia vastas 16. detsembril 2015, märkides, et tal ei ole nende dokumentide kohta ühtki tähelepanekut.

(30) 11., 16. ja 17. detsembril 2015 esitas Itaalia juhtumi kohta lisamärkused.

2. **ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS**

2.1. *MEEDE JA SELLE EESMÄRGID*

(31) Teatatud kava alusel antakse Sardiinias asuvate lennujaamade käitajatele hüvitist avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest eesmärgiga tugevdada ja arendada lennutransporti. Itaalia väitel on kõnealused avaliku teenindamise kohustused seotud üldist majandushuvi pakkuva teenusega. Kõnealune kava on kehtestatud Sardiinia 13. aprilli 2010. aasta piirkondliku seaduse nr 10 ([7]) (edaspidi „seadus 10/2010“) artikli 3 alusel.

(32) Selles artiklis on kindlaks määratud kõnealuse kava eesmärk, milleks on tugevdada lennutransporti Sardiiniasse ja Sardiiniast, laiendades lennundustegevust nii talvehooajal tehtavate lendude sageduse kui ka teenindatavate sihtkohtade arvu suurendamisega. Selleks pidid Sardiinia lennujaamad suunama kõnealused avaliku sektori vahendid avaliku teenuse eest makstava hüvitisena lennuettevõtjatele.

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

(33) Kava laiem eesmärk on tugevdada piirkonna majandust, suurendades turistide voogu, eeskätt väljaspool suvehooaega.

2.2. *ABI ANDJA*

(34) Abi andja on Sardiinia maakond (edaspidi „maakond“). Maakonnal on Itaalias autonoomse piirkonna eristaatus.

2.3. *ÕIGUSLIK RAAMISTIK*

(35) Seaduse 10/2010 artikliga 3 on nähtud ette Sardiinia lennujaamakäitajate rahastamine ajavahemikul 2010–2013 avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest hüvitise maksmise teel. Seadust 10/2010 rakendatakse maakonna-valitsuse vastuvõetud otsustega.

(36) 17. mai 2010. aasta piirkondlikus dekreedis nr 122/347 ([8]) on öeldud, et seaduses 10/2010 kindlaks määratud summad eraldatakse maakonna eelarvest.

(37) Sardiinia maakonna valitsus on vastu võtnud mitu rakendusakti, milles seaduse 10/2010 kohastele rahalistele vahenditele ligipääsemise tingimused ja kord on kindlaks määratud järgmiselt:

a) 29. juuli 2010. aasta otsusega nr 29/36 ([9]) on kindlaks määratud sellise transporditeenuse kriteeriumid, laad ja kestus, mille jaoks võib anda rahalisi vahendeid, ning sätestatud lennujaamade tegevuskavade (*programmi di attività*) koostamise ja hindamise suunised;

b) 6. detsembri 2010. aasta otsusega nr 43/37 ([10]) on kiidetud heaks lennujaamakäitajate 2010. aasta tegevuskavad ja iga tegevuskava jaoks 2010. aastaks antav konkreetne summa;

c) 23. detsembri 2011. aasta otsusega nr 52/117 ([11]) on kindlaks määratud iga-aastased summad, mille maakond annab lennujaamakäitajatele ajavahemikuks 2011–2013 lennujaamakäitajate 2011. aastal esitatud tegevuskavade alusel.

(38) 19. jaanuari 2011. aasta piirkondliku seadusega nr 1 ([12]) vähendati maakonnalt lennujaamadele antavaid seaduses 10/2010 kindlaks määratud toetusi 2011. aasta puhul 21 100 000 eurole ning 2012. ja 2013. aasta puhul 21 500 000 eurole.

(39) 30. juuni 2011. aasta piirkondliku seadusega nr 12 ([13]) kehtestati ettemaksete mehhanism, mille rakendamiseks tuli luua SFIRSi ([14]) juurde ajutine fond. SFIRS on Sardiinia maakonna finantsettevõtja, kes on saanud maakonna finantsvahendaja ja operatiivharuna maakonnalt ülesande luua piirkondlik fond, et teha aktsionäride intressi kandvate rahastamisvahendite eraldamise vormis ettemakseid, ja seda fondi hallata ([15]). SFIRS on maakonna otsese kontrolli ja juhtimise all. Selle ülesanne on hallata kavu, strateegiaid ja programme, mille maakond on koostanud piirkonna majanduslikuks ja sotsiaalseks arendamiseks. Selle direktorite nõukogu määrab maakond. 9. augusti 2011. aasta aktiga nr 15 ([16]) anti SFIRSile ülesanne luua lennujaamade piirkondlik fond ([17]) (edaspidi „piirkondlik fond“), et teha maakonna antavate toetuste ettemakseid, ja seda fondi hallata. 9. augusti 2011. aasta otsusega nr 500 ([18]) kiideti heaks piirkondliku fondi rakendamise üksikasjalikud eeskirjad. 30. jaanuari 2012. aasta otsusega nr 22 ([19]) täiendati 9. augusti 2011. aasta otsuses nr 500 sätestatud eeskirju.

([8]) Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.5.2010.
([9]) Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 29.7.2010 – Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.
([10]) Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 6.12.2010 – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.
([11]) Deliberazione No 52/117 del 23.12.2011 – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011–2013.
([12]) Legge Regionale 19 gennaio 2011, n.1 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).
([13]) Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.
([14]) Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – 1. septembri 1993. aasta seadusandliku dekreedi nr 385 artiklitele 106 ja 107 kohane finantsvahendaja.
([15]) Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso.
([16]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([17]) Fondo regionale aeroporti.
([18]) Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.
([19]) Determinazione No 22 del 30.1.2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

(40) 7. augusti 2012. aasta piirkondliku seadusega nr 15 ([20]) muudeti 30. juuni 2011. aasta piirkondlikku seadust. 2. oktoobri 2012. aasta otsusega nr 694 ([21]) rakendati 7. augusti 2012. aasta piirkondlikku seadust ning täiendati ja muudeti piirkondliku fondi rakendamise eeskirju, pikendades 30. juuni 2011. aasta seaduse rakendamist 2012. ja 2013. aastale.

(41) 5. veebruari 2014. aasta otsusega nr 4/34 ([22]) muudeti piirkondlike toetuste maksmist 2013. aasta jaoks, võttes arvesse meetmete seaduse 10/2010 kohaseks rahastamiseks ette nähtud maakonna eelarves kindlaks määratud piirkondlike toetuste vähenemist ning kolme lennujaamakäitaja tegelikke kulusid.

2.4. *ASJAOMANE KAVA*

(42) Teatatud kava eesmärk on arendada lennutransporti ning vähendada Sardiinia lennuühenduse hooajalisust, mis aitab saavutada üldised eesmärgid meelitada ligi turiste ja tugevdada piirkonna majandust. Selleks on seadusega 10/2010 nähtud ette Sardiinia lennujaamakäitajate rahastamine ajavahemikul 2010–2013 avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest hüvitise maksmise teel.

(43) Rakendusotsustes on selgitatud, et seaduse 10/2010 eesmärk – vähendada hooajalisust – tähendab lennuhooaja pikendamist. See hõlmab lendude sageduse suurendamist keskhooajal (st suvehooajaga külgnevatel kuudel ehk aprillis, mais, septembris ja oktoobris) või talvehooajal ning uute liinide avamist kohtadesse ja kohtadest, millel praegu ühendus Sardiiniaga puudub. Kava põhjendatakse vajadusega edendada piirkondlikku lennutranspordipoliitikat, mis tugevdab asjaomaste kogukondade majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, leevendades ebasoodsamat olukorda, milles on Sardiinia saarena ligipääsetavuse seisukohast.

(44) Jaotises 2.3 osutatud otsustega on kindlaks määratud järgmised kolm meedet.

a) *Lennuettevõtjate poolne lennuliikluse suurendamine (1. meede).* Lennuettevõtjad ja lennujaamakäitajad peavad üksikasjalikes tegevuskavades kindlaks määrama strateegiad, et suurendada lennuliiklust ja vähendada turismivoogude hooajalisust, määrates kindlaks strateegilist huvi pakkuvad liinid, lendude sageduse, veomahud ning edasised lennuliiklusega seotud eesmärgid. Kui need eesmärgid täidetakse, saadakse rahalist hüvitist; eesmärkide täitmata jätmise korral tuleb maksta trahvi.

b) *Sardiinia kui turismisihtkoha lennuettevõtjate poolne reklaamimine (2. meede).* Eespool nimetatud tegevuskavades peaksid lennuettevõtjad ja lennujaamakäitajad määrama kindlaks ka konkreetse turundus- ja reklaamitegevuse, mille eesmärk on suurendada reisijate arvu ning lennujaama teeninduspiirkonda.

c) *Täiendav reklaamitegevus, mille lennujaamakäitajad teevad maakonna nimel ülesandeks muudele teenuseosutajatele kui lennuettevõtjad (3. meede)* ([23]).

(45) Kui maakond on tegevuskavad heaks kiitnud, olles hinnanud neis kavandatud meetmete majanduslikku mõju lennujaamale ja Sardiinia majandustegevusele tervikuna, jagab ta välja iga aasta ja iga lennujaama jaoks kättesaadavaks tehtud rahalised vahendid.

(46) Lennujaamakäitajatele antava hüvitise väljaarvutamisel lähtutakse lennuettevõtjate hinnangulistest kuludest strateegilistel riigisisestel ja rahvusvahelistel liinidel lendamisel ning asjaomaseks aastaks püstitatud reisijatega seotud eesmärkide täitmisest. Kui reisijatega seotud eesmärgid on kindlaks määratud, valivad lennujaamakäitajad välja lennuettevõtjad, kellel palutakse pakkuda kõnealuseid teenuseid. Väljavalitud lennuettevõtjad saavad hüvitist, mis katab nende tegevuskulude ja piletimüügist saadava tegeliku või eeldatava tulu vahe.

(47) Itaalia esitatud teates on öeldud, et maakond peaks heaks kiitma hankemenetluse, mille lennujaamakäitaja on korraldanud huvitatud lennuettevõtjate väljavalimiseks. Komisjoni ei ole teavitatud ühestki lennujaamakäitajate

([20]) Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.
([21]) Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, No 15, art. 2 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.
([22]) Deliberazione No 4/34 del 5.2.2014 – Legge regionale 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.
([23]) Nt turismiagentuuride reklaamitegevus.

korraldatud hankest. Itaalia sõnul on lennuettevõtjate väljavalimisel aluseks võetud kõige atraktiivsemad äripakkumised, mis on esitatud lennujaamakäitajatele nende veebisaitidel avaldatud teadete peale. Mis puudutab lennujaamu, siis abikava on välja töötatud selleks, et kooskõlastada piirkondliku lennujaamasüsteemi arengut, võimaldades piirkondlikel lennujaamadel üksteist täiendada ([24]).

2.5. *LENNUETTEVÕTJATE TURUNDUSTEGEVUS*

(48) Seaduses 10/2010 sätestatu kohaselt peavad lennujaamakäitajad sõlmima 2. meetme raames lennuettevõtjatega turunduslepinguid, et reklaamida Sardiiniat kui turismisihtkohta. Seepärast tuleb tegevuskavades kindlaks määrata konkreetne turundus- ja reklaamistrateegia, mille eesmärk on suurendada reisijate arvu ja lennujaama teeninduspiirkonda.

(49) Lennujaamakäitajad on sõlminud olenevalt lennuettevõtjast kaht liiki lepinguid: ühtse lepingu, mis hõlmab nii lennujaama- kui ka turundusteenuseid, või kaks eraldi lepingut, nagu Ryanairi puhul, kus lennujaamateenuste leping on sõlmitud Ryanairiga ja turundusteenuste leping täielikult Ryanairile kuuluva turundusettevõtjaga AMS (Airport Marketing Services). Lepingud, milles seotakse omavahel lennuliikluse suurendamise ja turundusmeetmed, põhinevad toetuste süsteemil, mis lähtub lennuliikluse suurendamise meetmete edukusest. Lepingute alusel peab lennuettevõtja täitma kindlaksmääratud lennuplaani ning samal ajal töötama välja turundus- ja reklaamikava.

(50) Turundustegevuse jaoks on lennuettevõtja veebisaidil lennujaama pakutava sihtkoha kohta eraldi leht, kust mõnikord leiab reisijuhi. Turundustegevuse eesmärk on reklaamida piirkonna atraktiivseid turismi- ja äriobjekte ning maksimeerida välisriikidest saabuvate reisijate osakaalu.

2.6. *ASJAOMASED LENNUJAAMAD*

(51) 2010. aastal loeti Sardiinias kokku viis lennujaama:

a) Alghero, mida käitab SO.GE.A.AL S.p.A. (edaspidi „SOGEAAL“);

b) Cagliari-Elmas, mida käitab So.G.Aer. S.p.A. (edaspidi „SOGAER“);

c) Olbia, mida käitab GEASAR S.p.A. (edaspidi „GEASAR“);

d) Tortoli, mida käitab GE.AR.TO. S.p.A. (edaspidi „GEARTO“), ja

e) Oristano, mida käitab SO.GE.A.OR. S.p.A. (edaspidi „SOGEAOR“).

(52) Kõik need äriühingud on piiratud vastutusega äriühingud. SOGEAAL ja SOGAER on riigi omanduses. GEASARi kontrollib lennuettevõtja Meridiana.

(53) Itaalia kinnitas, et ehkki seaduses 10/2010 on viidatud kõikidele Sardiinia lennujaamadele, ei saanud saare kaks väiksemat lennujaama – Oristano ja Tortolì-Arbatax (kus on aastas alla 200 000 reisija) ([25]) – kõnealuse seaduse alusel mingeid rahalisi vahendeid.

(54) Alghero asub Sardiinia loodeosas, Olbia kirdeosas ja Cagliari lõunaosas. Kõnealuste lennujaamade vahelised vahemaad ja sõiduajad on maanteed mööda järgmised ([26]):

Cagliari-Alghero 247 km – 2 tundi ja 40 minutit

Cagliari-Olbia 273 km – 2 tundi ja 51 minutit

Olbia-Alghero 136 km – 1 tund ja 53 minutit

([24]) Deliberazione No 29/36 del 29. juuli 2010, lk 1.
([25]) Oristano lennujaama, mille tegevus 2011. aastal peatati, kasutas 2010. aastal umbes 7 000 reisijat ja 2011. aastal umbes 1 300 reisijat. Tortolì-Arbataxi lennujaama kasutas 2010. aastal umbes 13 500 reisijat ja 2011. aastal umbes 2 800 reisijat.
([26]) *Allikas:* Google Maps.

2.6.1. CAGLIARI LENNUJAAM

(55) Lennujaama käitaja SOGAER on riigi omandis, kuivõrd enamik aktsiatest kuulub Cagliari kaubanduskojale (C.C.I.A. Cagliari), nagu on näidatud tabelis 1. Maakond ei oma Cagliari kaubanduskoja üle kontrolli, ([27]) kaubanduskoja rahastamine on tänu äriühingutest liikmete tasutavale aastamaksule autonoomne. Kaubanduskoda on autonoomne avaliku sektori asutus, mille ülesanne on pakkuda oma äriühingutest liikmetele kõikvõimalikke teenuseid ([28]).

Tabel 1

SOGAERi aktsiate jagunemine ([1])

(%)

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

([1]) Lennujaama põhiaktsionäril on kavas müüa lähitulevikus 40 % oma aktsiatest (*allikas:* 2013. aasta aruanne).

(56) 2014. aastal teenindas lennujaam 3 639 627 reisijat ([29]). Lennujaam asub saare lõunaosas ja on lennuliikluse mahu poolest saare põhilennujaam. Alates 2007. aastast on lennujaama haldamise kontsessioon kuulunud tervikuna SOGAERile. Lennujaam teenindab riigisiseseid ja rahvusvahelisi lende ning peamised lennujaamas esindatud lennuettevõtjad on Ryanair, Meridiana, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea ja Air Berlin. Aastatel 2007–2009 registreeriti 69 % lennujaama kaudu toimunud reisijateveost ajavahemikus aprillist oktoobrini.

(57) 31. detsembril 2013 registreeris SOGAER 26,8 miljoni euro suuruse käibe ja 1,7 miljoni euro suuruse puhaskasumi. Koguvara ulatus 125,5 miljoni euroni.

2.6.2. ALGHERO LENNUJAAM

(58) Alghero lennujaama käitaja SOGEAAL kuulub 80,20 % ulatuses Sardiinia maakonnale ja 19,80 % ulatuses SFIRSile (maakonnale kuuluv ettevõtja) ([30]). SOGEAAL alustas oma tegevust 1995. aastal osalise ja ajutise kontsessiooni alusel, mis muudeti 2007. aastal täielikuks kontsessiooniks ([31]).

([27]) *Allikas:* teave, mille Itaalia esitas komisjonile 5. mail 2016.
([28]) Itaalia kaubanduskodade staatus on reguleeritud 29. detsembri 1993. aasta seadusega nr 580.
([29]) *Allikas:* Wikipedia.
([30]) See SOGEAALi aktsiate jagunemine kajastab 2010. aasta jooksul toimunud muutusi. Praegu leiab aset lennujaama erastamine.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) Lennujaam asub saare loodeosas. Itaalia sõnul katab lennujaama teeninduspiirkond ligikaudu 35 % saarest ning sinna kuulub 450 000 – 600 000 Sassari, Oristano ja Nuoro provintsi elanikku. Kommertsreisijateveo poolest on Alghero Sardiinia suuruselt kolmas lennujaam, mida kasutas 2014. aastal kokku 1 639 374 reisijat ([32]).

(60) Lennujaamas tegutsevad kolme liiki lennuettevõtjad: traditsioonilised lennuettevõtjad, nagu Alitalia, Meridiana, Iberia ja Lufthansa, odavlennuettevõtjad, nagu easyJet ja Ryanair, ning tellimuslende tegevad lennuettevõtjad, nagu Tui Fly ja Jet Time. Aastatel 2007–2009 registreeriti 75 % lennujaama kaudu toimunud reisijateveost ajavahemikus aprillist oktoobrini.

(61) 31. detsembril 2013 registreeris SOGEAAL 15,9 miljoni euro suuruse käibe ja 1,5 miljoni euro suuruse puhaskahjumi. Koguvara ulatus 42 miljoni euroni.

2.6.3. OLBIA LENNUJAAM

(62) Olbia lennujaama käitaja GEASARi aktsionäridest on enamik eraaktsionärid, ([33]) nagu on näidatud tabelis 2.

Tabel 2

GEASARi aktsiate jagunemine

(%)

Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Sardiinia maakond	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

(63) GEASAR alustas oma tegevust 1989. aastal, omades Olbia lennujaama haldamiseks osalist kontsessiooni. Olbia asub Sardiinia kirdeosas. Lennujaam pakub tegutsemisvõimalust traditsioonilistele lennuettevõtjatele, nagu Alitalia ja Lufthansa, odavlennuettevõtjatele, nagu easyJet ja Vueling, ning tellimuslende tegevatele lennuettevõtjatele, nagu Smartwings ja Mistral Air.

(64) 2014. aastal kasutas lennujaama 2 127 718 reisijat ([34]). Lennujaam on keskendunud peamiselt riigisisesele ja rahvusvahelisele kommertsreisijateveole. Lennujaama kasutavad eeskätt turistid, sest see teenindab atraktiivset turismipiirkonda *Costa Smeraldat*. Seepärast on lennuliiklus koondunud eelkõige ajavahemikku maist oktoobrini: aastatel 2007–2009 registreeriti 84 % lennujaama kaudu toimunud reisijateveost ajavahemikus aprillist oktoobrini.

(65) 31. detsembril 2013 registreeris GEASAR 27 miljoni euro suuruse käibe ja 2,8 miljoni euro suuruse puhaskasumi. Koguvara ulatus 57,3 miljoni euroni.

2.7. *SARDIINIA MAAKONNA SISSESEATUD RAHASTAMISE MEHHANISM JA STRUKTUUR*

2.7.1. SARDIINIA MAAKONNA ETTE NÄHTUD TOETUSTE KOGUSUMMA

(66) Seaduse 10/2010 artikli 3 alusel oli maakonnal algul lubatud anda lennujaamakäitajatele 2010. aasta jaoks 19 700 000 eurot ning nii 2011., 2012. kui ka 2013. aasta jaoks 24 500 000 eurot.

([32]) *Allikas:* lennujaama ametlik veebisait.
([33]) Societa per azioni costituita nel 1985.
([34]) *Allikas:* Wikipedia.

(67) Võttes arvesse omavahendeid ja lennujaamade esitatud tegevuskavu, vähendas maakond kõnealuse ajavahemiku vältel järk-järgult algul kava rahastamiseks ette nähtud summasid, nagu on näidatud tabelis 3.

Tabel 3

Sardiinia lennujaamadele aastateks 2010–2013 ette nähtud hüvitised

(eurodes)

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

(68) 5. veebruari 2014. aasta otsusega nr 4/34 muudeti 2013. aasta jaoks kindlaks määratud piirkondlikku toetust, nähes kolmele lennujaamakäitajale 2013. aastaks ette kokku 17 500 000 eurot, nagu on näidatud tabelis 4.

Tabel 4

Sardiinia lennujaamadele 2013. aastaks ette nähtud hüvitised (vastavalt 5. veebruari 2014. aasta otsusele

(eurodes)

	Aasta 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Kokku	17 500 000

(69) Eri muudatuste tulemusel kujunenud lõplikud toetused, mille Sardiinia maakond kolmele lennujaamale tegelikult välja maksis, on esitatud tabelis 5 ([35]).

Tabel 5

Sardiinia lennujaamadele aastateks 2010–2013 eraldatud lõplikud hüvitised

(eurodes)

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

([35]) Nagu on selgitatud põhjenduses 53, oli rahaline hüvitis algul ette nähtud kõikidele Sardiinia lennujaamadele, sealhulgas Oristano lennujaamale, kuid seejärel see tühistati.

(70) Meetme kohaldamisel annab maakond otsetoetusi Sardiinia lennujaamakäitajatele, kes edastavad asjaomased summad lennuettevõtjatele ja muudele seotud üksustele. Toetusi rahastatakse otse maakonna eelarvest. Lennujaamakäitajad peavad pidama eraldi raamatupidamisarvestust, et omada ülevaadet saadud summadest.

2.7.2. TEGEVUSKAVAD JA STRATEEGILIST HUVI PAKKUVAD LIINID

(71) Sardiinia lennujaamade käitajad peavad koostama tegevuskavad ja esitama need heakskiitmiseks maakonnale. Need kavad peavad hõlmama Sardiinia lennujaamade ning riigisiseste ja Euroopa sihtkohtade vahelise lennuühenduse sisseseadmist, mis saavutatakse lennuettevõtjatega sõlmitavate lepingute kaudu. Selleks tuleb kavas märkida, milliseid loetletud meetmetest ([36]) peavad lennujaamakäitajad elluviidavaks, pidades silmas seaduses 10/2010 sätestatud eesmärke edendada lennutransporti ja vähendada selle hooajalisust.

(72) Kavas tuleb kindlaks määrata strateegilist huvi pakkuvad liinid (riigisisesed ja rahvusvahelised) ning aastaeesmärgid, mis on seotud lendude sageduse, lennukite täitumuse, uute liinide, reisijate arvu ja turundustegevusega.

(73) Tegevuskavas tuleb järgida järgmiseid põhimõtteid:

a) strateegilist huvi pakkuvad liinid ei tohi kattuda liinidega, mida juba käitatakse avaliku teenindamise kohustuse alusel ([37]) kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ([38]);

b) igale subsideeritud liinile antav rahaline toetus peaks aja jooksul vähenema;

c) lennuettevõtjatega sõlmitav rahastamisleping peaks sisaldama piirkonna reklaamimise kava, mis on vastavuses maakonna turismialase kommunikatsioonistrateegiaga;

d) kui lennujaamade taotletavate hüvitiste kogusumma on suurem kui maakonna eelarves heaks kiidetud kogusumma, eelistatakse riigisisestele liinidele (v.a arvatud sihtkohad, kus teenindatakse enam kui 3 miljonit elanikku) rahvusvahelisi ühendusi; liine, mis tagavad ühenduse suurte keskustega; liine, millel on head väljavaated suurendada lennuliiklust; liine, millel tuleb osutada teenuseid aasta ringi, mitte hooajaliselt, ning ettevõtjaid, kes otsustavad rajada oma baasi kohalikku lennujaama.

(74) Strateegilist huvi pakkuvate liinide käitamine on üldist majandushuvi pakkuv teenus, mida lennuettevõtjad peaksid pakkuma hüvitise vastu (mille saamise tingimus on reisijateveoga seoses püstitatud eesmärkide täitmine). Tegevuskavad peaksid tuginema nõuetekohastele majandus- ja finantsprognoosidele, mis kajastavad kõnealuste algatuste kasumlikkuse väljavaateid ning milles on määratud iga asjaomase aasta jaoks kindlaks meetmetega seonduvad finantsnõuded. Need nõuded hõlmavad lennujaamakäitaja investeeritavate omavahendite taset ja lennuliikluse suurenemisest kasu saavate kolmandate isikute investeeringute taset.

(75) Tegelikud tegevuskavad, mille Itaalia esitas ametliku menetluse käigus, on kooskõlas põhjenduses 73 kirjeldatud põhimõtetega. Kavad sisaldavad maakonna nõutavat kohustuslikku teavet, nagu subsideeritud transpordipakkumise tutvustus, antava hüvitisega seotud üksikasjalikud arvutused ja avaliku sektori toetusest tulenev eeldatav majanduslik kasu.

(76) Kui tegevuskava on heaks kiidetud, teeb maakond otsuse anda lennujaamale asjaomaste aastate jaoks rahalised vahendid, lähtudes kavandatud meetmete hindamisel nende mõjust majandustegevusele Sardiinias.

([36]) Vt põhjendus 44.

([37]) Alates 2000. aastast on Sardiinia lennujaamade ja Itaalia maismaaosas asuvate lennujaamade vahelistel riigisisestel liinidel määratud kooskõlas ELi lennutranspordieeskirjadega avaliku teenindamise kohustusi.

([38]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

(77) Tegevuskavu rahastatakse järgmiselt:

a) hüvitise saavale lennujaamakäitajale tehakse ettemaksena esimene osamakse, mis moodustab kavas ettenähtud kogusummast 20 %;

b) 60 % vahendite kogusummast makstakse vahemaksena kvartaliaruande laekumisel;

c) viimane osamakse tehakse 60 päeva jooksul alates asjakohaste dokumentide laekumisest pärast seda, kui maakond on kontrollinud meetme elluviimist, saavutatud tulemusi ja tekkinud kulusid.

(78) Tegevuskavad kiideti heaks Sardiinia maakonna kahe otsusega:

a) 6. detsembri 2010. aasta otsusega nr 43/37 kiideti heaks Cagliari, Olbia, Alghero ja Oristano lennujaama käitajate esitatud 2010. aasta tegevuskavad ning nende jaoks antavad konkreetsed summad ([39]);

b) 23. detsembri 2011. aasta otsusega nr 52/117 kiideti heaks Cagliari, Olbia ja Alghero lennujaama käitajate esitatud tegevuskavad aastateks 2011–2013. Otsuses on määratud kindlaks iga lennujaama asjaomastel aastatel saavutatavad reisijatega seotud eesmärgid ja hüvitise jagamine kolme lennujaama vahel. Edasi on otsuses selgitatud, et 2011. aasta tegevuskavad tuleb lugeda lõplikuks, sest neis on käsitletud meetmeid, mis on juba võetud, samal ajal kui kahe järgmise, 2012. ja 2013. aasta kavu saab muuta.

2.7.3. JÄRELEVALVEMENETLUS

(79) Lennujaamakäitajate ülesanne on koostada tegevuskavad kooskõlas seadusega 10/2010 ja selle eri rakendusaktidega. Nad peavad suhtlema selle käigus lennuettevõtjatega ja lõplikud tegevuskavad peab heaks kiitma maakond. Kui maakond ei ole tegevuskavaga nõus või märkab selles ebakõlasid seadusega 10/2010, võib ta nõuda kava muutmist.

(80) Maakond nõuab, et lennujaamakäitajad jälgiksid lennuettevõtjate tegevust ning kohaldaksid karistusi eelnevalt kindlaks määratud eesmärkide, eeskätt lendude sageduse ja reisijatega seotud eesmärkide täitmata jätmise korral. See karistusmehhanism tuleb ette näha lennuettevõtjatega sõlmitavates lepingutes.

(81) Maakonnavalitsuse otsustes, millega rakendatakse seadust 10/2010, on kavandatud maakonna sisseseatav järelevalvemehhanism, mille eesmärk on vältida kõnealuste meetmetega seoses prognoositud asjaomaste aastate kulude liigset hüvitamist. Maakond peab määrama eelnevalt kindlaks kontrollimeetmed, neid kohaldama ning lõpuks tagasi nõudma mis tahes ülemäärase hüvitise, eeskätt kontrollides lendude ja reisijate tegelikku arvu.

(82) Maakond kontrollib lennujaamakäitajate tegelikke kulusid kõnealuste meetmete elluviimisel, vaadates läbi asjakohased dokumendid ja iga-aastased kuluaruanded (lennuettevõtjate arved lennujaamakäitajatele). Lennujaamakäitajad peavad andma maakonnale aru meetmete rahastamisest, võttes aluseks töövõtjatelt (1. ja 2. meetme puhul lennuettevõtjatelt ning 3. meetme puhul muudelt ettevõtjatelt) saadud arved. Samuti kontrollib maakond, et liin, mille jaoks antakse hüvitist, ei oleks hõlmatud määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel avaliku teenindamise kohustusega.

(83) Seaduse 10/2010 kohaseid piirkondlikke rahastamisvahendeid võib anda üksnes seoses eespool nimetatud tegevuskavadega, mille maakond peab olema heaks kiitnud. Kuna kõnealused kavad koostati enne seaduses 10/2010 ette nähtud meetmete võtmist, võib nende elluviimisel esineda teatavaid muudatusi. Seepärast on maakonna kasutusele võetud mehhanismi raames ette nähtud, et maakond peaks kohandama oma lõplikku toetust vastavalt meetmete elluviimisel või lennujaamade kuludes tehtud muudatustele ([40]). Seetõttu võtab

([39]) Seoses Tortolì-Arbataxi lennujaamaga on otsuses öeldud, et lennujaama käitaja esitas kava, mis hõlmas *kolme aastat* (mitte üksnes 2010. aastat).

([40]) Oma 11. septembril 2015 komisjonile saadetud kirjas (põhjendus 14) tõi Itaalia näiteks GEASARi, kes oli 2013. aastal vähendanud oma turundustegevust võrreldes algul ettenähtuga (maakonna rahastatava 2. meetme raames). Selle tagajärjel vähendas maakond oma lõplikku toetust.

maakond lõpliku toetuse kohta otsuse tegemisel arvesse tegevuskavade tegelikku elluviimist ning seda, kas meetmed, mille jaoks rahalisi vahendeid taotletakse, on kooskõlas seaduse 10/2010 eesmärkidega ja maakonna turismialase turunduskavaga. Ebakõlade ilmnemise korral kohandab maakond lõplikku toetust ([41]).

(84) Itaalia esitatud dokumentidest nähtub, et lennuettevõtjad on tõepoolest andnud maakonnale aru saadud avaliku sektori vahenditest (sh edastanud tõendid, näiteks kantud kuludega seotud arved) ning esitanud tõendid turundus- ja reklaamitegevuse kohta. Maakond on seda teavet kontrollinud ja on teinud lennujaamakäitajatele allesjäänud osamaksed.

2.7.4. ETTEMAKSED JA PIIRKONDLIKU FONDI ROLL

(85) Nagu jaotises 2.3 on juba märgitud, loodi 30. juuni 2011. aasta piirkondliku seadusega SFIRSi hallatav ja maakonna rahastatav piirkondlik fond ([42]).

(86) Rahastamismehhanism, mille maakond lõi vastavalt seadusele 10/2010, on järgmine.

a) Lennujaamakäitajad edastavad kolme meetme elluviimisega seotud rahalised vahendid asjaomastes lennujaamades tegutsevatele lennuettevõtjatele (1. ja 2. meetme puhul) ja muudele asjaomastele teenuseosutajatele (3. meetme puhul).

b) Igal aastal otsustab maakond pärast lennujaamakäitajate eelrahastamistaotlusi, et SFIRS peaks tegema – piirkondliku fondi kaudu – lennujaamadele ettemaksed. Seejärel antakse lennujaamakäitajatele piirkondlikust fondist tasu eest (vahendustasu ja intress) seaduse 10/2010 kohaselt ette nähtud summa ettemaksena rahalised vahendid. Ettemakse peaks moodustama kõige enam 85 % ([43]) toetusest, mille maakond on lennujaamakäitajatele ette näinud. Ettemaksega seoses maksavad lennujaamakäitajad SFIRSile intressi (2010. aasta puhul 6 kuu EURIBOR + 2 % ja 2011.–2013. aasta puhul 6 kuu EURIBOR + 1,5 %) ning vahendustasu (2010. aasta puhul 1 % ja 2011.–2013. aasta puhul 0,5 %).

c) Seejärel kinnitab maakond lennujaamakäitajatele antavad lõplikud summad (maakonna toetus), võttes arvesse kättesaadavate vahendite suurust ja summasid, mille lennujaamakäitajad kolme meetme elluviimisel tegelikult maksid. Selleks esitavad lennujaamakäitajad asjakohased aruanded, milles on i) esitatud saavutatud tulemused ja mõjuanalüüs ning ii) üksikasjalikult kirjeldatud lennujaamale elluviidud algatustega seoses tegelikult tekkinud kulusid ja esitatud vajalikud tõendavad dokumendid (arved vms).

d) Piirkondlik fond lahutab maakonna toetusest 4 % suuruse kinnipidamismaksu, mis makstakse maakonnale tagasi. Pärast lõpliku toetuse kindlaksmääramist annab piirkondlik fond lennujaamakäitajale rahastamisvahendite ülejäänud osa ([44]). Fond peaks andma kõnealuse ülejäänud osa lennujaamakäitajale kuue kuu jooksul pärast tegevuskava elluviimist.

2.8. *RAHAVOOD*

2.8.1. MAAKONNALT LENNUJAAMAKÄITAJATELE SUUNATUD RAHAVOOD

(87) Ehkki maakond oli kohustunud eraldama ajavahemikul 2010–2013 kokku 76 654 887 eurot (vt tabel 5), andis ta lennujaamakäitajatele kolme meetme seaduse 10/2010 kohaseks rahastamiseks tegelikult 68 510 256 eurot ([45]) (vt tabel 6, veerg A): 35 516 988 eurot SOGEAALile, 19 250 617 eurot SOGAERile ja 13 742 651 eurot GEASARile.

([41]) Itaalia toob siinkohal näiteks Oristano lennujaama, mille tegevuskavas kavandatud liini ei kiitnud maakond heaks (Itaalia 5. mai 2015. aasta kiri komisjonile, lk 5–6).
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.
([43]) 2011. aasta puhul 90 % – Cf. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2.10.2012.
([44]) See summa võrdub maakonna kindlaks määratud toetusega, millest on lahutatud 4 % suurune kinnipidamismaks ja lennujaamakäitajale juba tehtud ettemakse.
([45]) Itaalia esitas komisjonile tabelid, kuhu oli märgitud maakonna eraldatud lõplik summa.

(88) Piirkondlikust fondist lennujaamakäitajatele tehtud ettemaksete kogusumma ulatus 42 987 645 euroni (tabel 6, veerg B). Fond arvutab ettemakse põhjal vahendustasu ja intressimakse ning arvab selle lennujaamakäitajale ettemakse tegemisel maha. Kinnipidamismaks moodustab maakonna ettenähtud toetusest 4 % ja fond arvab selle toetussummast maha, kui ta maksab välja allesjäänud osa maakonnalt lennujaamale antavast toetusest (pärast ettemakse tegemist) ([46]).

(89) Seepärast saab lennujaamakäitaja saadava netosumma (tabel 6, veerg C) arvutada maakonna toetusena, millest on maha arvatud kolm finantskulu (vahendustasu, intressimakse ja kinnipidamismaks). Summad, millest Itaalia teatas kui lennujaamakäitajate tegelikult saadud netosummadest (tabel 6, veerg D), on teoreetilistest summadest pisut erinevad:

a) SOGEAALi puhul selgitab Itaalia, et lennujaamakäitajal on saada maakonnalt seoses 2013. aasta toetusega veel 167 661 eurot;

b) SOGAERile ja GEASARile 2013. aasta jaoks antavate piirkondlike toetuste kohta (vastavalt 4 946 576 eurot ja 3 795 930 eurot) tegi maakond otsuse vastavalt 19. juunil 2014 ja 10. juunil 2014, kuid neid toetusi ei makstud kunagi välja ([47]). Itaalia tunnistab, et maakonna otsus on õiguslikult siduv kohustus kõnealused summad maksta, millele saab tugineda riigi kohtus. Sellegipoolest otsustas Itaalia oodata, kuni pooleliolevad riigiabimenetlused on lõppenud.

([46]) Komisjon märgib, et Itaalia ametiasutused ei ole selgitanud, miks tabelites esitatud ettemaksed mõnikord ületavad maakonna kindlaksmääratud toetust. Abimeetmete hindamisel ei ole need erinevused siiski tähtsad, kuna komisjon võtab vaatluse alla üksnes eelarvelise kulukohustuse (tabel 14, veerg A) ja lennujaamakäitajate tegelikult saadud summa (tabel 14, veerg B).

([47]) *Disposti ma non erogati*.

Tabel 6

Maakonnalt lennujaamakäitajatele tegelikult suunatud rahavood

SOGEAAL – ALGHERO

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)		Ettemakse (B)		Finantskulud			Lennujaamakäitaja saadav summa (C)	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	*Vahe (C)–(D)*
	Summa	Kulukohustuse võtmise kuupäev	Summa	Maksekuupäev	Kinnipidamismaks 4 %	Vahendustasu	Intressimakse			
2010	8 517 963	7.11.2012	[…] (*)	20.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	9 041 162	12.11.2012	[…]	8.2.2012 ja 23.8.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	9 062 413	3.6.2013	[…]	22.10.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	8 895 449	27.10.2014	[…]	17.10.2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Ärisaladus.

SOGAER – CAGLIARI

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)		Ettemakse (B)		Finantskulud			Lennujaamakäitaja saadav summa (C)	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	*Vahe (C)–(D)*
	Summa	Kulukohustuse võtmise kuupäev	Summa	Maksekuupäev	Kinnipidamismaks 4 %	Vahendustasu	Intressimakse			
2010	4 657 311	7.11.2012	[…]	10.9.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	4 777 320	7.11.2012	[…]	15.6.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Kokku	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)		Ettemakse (B)		Finantskulud			Lennujaamakäitaja saadav summa (C)	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	*Vahe (C)–(D)*
	Summa	Kulukohustuse võtmise kuupäev	Summa	Maksekuupäev	Kinnipidamismaks 4 %	Vahendustasu	Intressimakse			
2010	3 972 223	7.11.2012	[…]	19.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2011	2 945 363	7.11.2012	[…]	1.6.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	0
2013	3 795 930	10.6.2014	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Kokku	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. LENNUJAAMAKÄITAJATELT LENNUETTEVÕTJATELE JA MUUDELE TEENUSEOSUTAJATELE KOLME MEETME RAHASTAMISEKS SUUNATUD RAHAVOOD

(90) Alghero, Cagliari ja Olbia lennujaama käitajad on andnud lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele rahalisi vahendeid 1., 2. ja 3. meetme elluviimiseks ajavahemikul 2010–2013. Itaalia sõnul on hüvitis, mille lennujaamakäitajad maakonnalt 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks ajavahemikul 2010–2013 said, lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele edasi antud. Lennuettevõtjad said vahendeid 1. ja 2. meetme rahastamiseks, olles välja valitud kõige atraktiivsema äripakkumise alusel ([48]). Turundusmeetmete eest vastutavad muud teenuseosutajad, nagu reklaami- või turismiagentuurid, said vahendeid 3. meetme rahastamiseks.

(91) Tabelis 7 on kokku võetud lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks suunatud rahavood.

Tabel 7

Lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks suunatud rahavood

SOGEAAL – ALGHERO

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	**Meetmete rahastamine**		
	1. ja 2. meede	**3. meede**	**Kokku (A)**
2010	[…]	[…]	8 517 963
2011	[…]	[…]	9 041 162
2012	[…]	[…]	9 062 413
2013	[…]	[…]	8 895 449
Kokku	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER – CAGLIARI

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	**Meetmete rahastamine**		
	1. ja 2. meede	**3. meede**	**Kokku (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410
2013	[…]	[…]	4 946 576
Kokku	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Vt põhjendus 47: ehkki Sardiinia õigusraamistikus olid ette nähtud hanked, ei korraldatud lennuettevõtjate väljavalimiseks ühtki hanget.

GEASAR – OLBIA

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Meetmete rahastamine		
	1. ja 2. meede	3. meede	Kokku (A)
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…] [1]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Kokku	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

[1] Oma 11. septembri 2015. aasta kirjas väidab Itaalia, et 3. meetme rahastamiseks anti 2011. aastal […] eurot. 16. detsembril 2015 edastas Itaalia konsultatsioonifirma Deloitte Financial Advisory S.r.l. aruande, kus on viidatud […] euro suuruse summa asemel […] euro suurusele summale, mida Itaalia ei põhjenda.

(92) Tabelis 8 on kokku võetud maksed, mis lennujaamakäitajad tegid lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks.

Tabel 8

Lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks suunatud rahavood

SOGEAAL – ALGHERO

(eurodes)

	2010	2011	2012	2013	Kokku
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EasyJet	—	—	[…]	[…]	[…]
Volotea	—	—	—	[…]	[…]
Alitalia	[…]	—	—	—	[…]
Meridiana	[…]	—	[…]	—	[…]
Wizzair	—	—	[…]	[…]	[…]
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	**35 221 513**

SOGAER – CAGLIARI

(eurodes)

	2010	2011	2012	2013	Kokku
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EasyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(eurodes)

	2010	2011	2012	2013	Kokku
Air Berlin	—	—	—	[…]	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	**19 018 170**

GEASAR – OLBIA

(eurodes)

	2010	2011	2012	2013	Kokku
Meridiana Fly	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Air Italy	[…]	[…]	–	–	[…]
Air Berlin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EasyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Norwegian	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2.com	—	[…]	[…]	[…]	[…]
NIKI	—	—	[…]	—	[…]
Vueling	—	—	—	[…]	[…]
Air Baltic	—	—	—	[…]	[…]
Volotea	—	—	[…]	[…]	[…]
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	**12 683 623**

2.8.3. KOKKUVÕTE

(93) Nagu on näidatud tabelis 6, on maakonna ette nähtud rahalised vahendid täielikult edastatud lennujaamakäitajatele, kes ise on eraldanud isegi rohkem vahendeid, kui nad said maakonnalt, et viia oma tegevuskavade alusel ellu 1., 2. ja 3. meede. (1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks tegelikult eraldatud vahendite (tabel 9 veerg B) ning nende meetmete elluviimiseks maakonnalt lennujaamakäitajatele tegelikult antud summa (tabel 9 veerg C) vahe ulatub 12 733 760 euroni).

Tabel 9

Seaduse 10/2010 alusel kolme meetme elluviimiseks maakonnalt saadud rahaliste vahendite ja lennujaamakäitajate antud summade võrdlus

(eurodes)

	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)	Lennujaama antud kogusumma kolme meetme rahastamisel (B)	Vahe (A)–(B)	Lennujaamakäitajate maakonnalt tegelikult saadud netosumma (C)	Vahe (B)–(C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(eurodes)

	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)	Lennujaama antud kogusumma kolme meetme rahastamisel (B)	Vahe (A)–(B)	Lennujaamakäitajate maakonnalt tegelikult saadud netosumma (C)	Vahe (B)–(C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
KOKKU	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Peale selle, nagu on näha tabelis 8, on vahendid, mis maakond andis lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme jaoks, edastatud järgmistele lennuettevõtjatele:

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

3. **MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED JA KOMISJONI ESIALGNE HINNANG**

(95) Vastavalt menetluse algatamise otsusele hõlmas ametlik uurimismenetlus järgmist:

a) rahaline hüvitis, mille maakond andis kolmele lennujaamakäitajale (SOGEAAL, GEASAR ja SOGAER) 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks ajavahemikus 2010–2013, ning

b) rahaline hüvitis, mille kolm lennujaamakäitajat andsid lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks ajavahemikus 2010–2013 ([49]).

(96) Menetluse algatamise otsuses on märgitud, et kuna komisjon juba uuris riigiabijuhtumi SA.23098 ([50]) raames Alghero lennujaama käitaja antud võimalikku ebaseaduslikku abi, hõlmab käesolev juhtum vaid neid abimeetmeid, mida nimetatud juhtumi raames ei uurita ([51]).

([49]) Menetluse algatamise otsus ei hõlmanud võimalikku abi, mida lennujaamakäitajad andsid muudele teenuseosutajatele kui lennuettevõtjatele 3. meetme jaoks. Seepärast ei saa komisjon selles küsimuses seisukohta võtta.

([50]) Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2015/1584 riigiabi SA.23098 (C 37/07 (ex NN 36/07) kohta, mida Itaalia rakendas ettevõtja Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. ja mitme Alghero lennujaamas tegutseva lennuettevõtja suhtes (ELT L 250, 25.9.2015, lk 38).

([51]) Vt põhjendused 48–52.

(97) Seoses rahalise hüvitisega, mida maakond andis kolmele lennujaamakäitajale, jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et Sardiinia lennujaamadele antud hüvitis kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja et Itaalia ei olnud kõnealuse hüvitise puhul kinni pidanud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud rakendamiskeelust.

(98) Komisjon kahtles, kas lennujaamakäitajate suhtes kohaldatud hüvitiste kava on siseturuga kokkusobiv. Eeskätt jõudis komisjon esialgsele seisukohale, et kõnealust hüvitist ei saa pidada hüvitiseks, mida makstakse lennujaamakäitajatele ülesandeks tehtud tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest.

(99) Seoses rahalise hüvitisega, mida kolm lennujaamakäitajat andsid lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks, leidis komisjon, et see võib hõlmata riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning et seda võib lugeda ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel ebaseaduslikuks, kuivõrd tundub, et hüvitise andmisel rikuti rakendamiskeeldu. Eelkõige leidis komisjon, et maakonnal oli kontroll vaatlusaluste vahendite üle, mis olid selgelt eraldatud maakonna eelarves konkreetse eesmärgi jaoks, muu hulgas selleks, et toetada lennujaamadesse suunatud ja sealt lähtuvaid lennuliine. Seepärast leidis komisjon, et vahendite üleandmine lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele oli seostatav riigiga ja hõlmas riigi ressursse. Samuti leidis komisjon, et tänu saadud rahalistele vahenditele kaetakse kulud, mille lennuettevõtjad peaksid sama lennuplaani alusel lennates katma muidu oma vahenditest, ja järeldas, et lennuettevõtjad olid saanud majandusliku eelise.

(100) Peale selle kahtles komisjon, kas Alghero, Cagliari ja Olbia lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele makstud rahalist hüvitist saab pidada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt siseturuga kokkusobivaks. Eelkõige väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas hüvitis on kokkusobiv vastavalt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta otsusele ([52]) koostoimes määrusega (EÜ) nr 1008/2008, üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevale 2011. aasta raamistikule ([53]) koostoimes määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ja 2005. aasta lennundussuunistele.

4. ITAALIA MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

4.1. *SEADUS 10/2010*

(101) Itaalia toob ajavahemikus 2010–2013 toimunud seaduse 10/2010 kohase rahalise sekkumise põhjuseks Sardiinia ning riigisiseste ja Euroopa sihtkohtade vahelise lennutranspordi arendamise eesmärgiga suurendada – eeskätt väljaspool suvehooaega – turismivooge, mis on Sardiinia majanduse jaoks väga oluline.

(102) Seaduses omistatakse lennujaamakäitajatele konkreetne vastutus seaduse eesmärgi täitmise ning selle tingimuste ja kriteeriumide väljatöötamise eest. Eeskätt peavad lennujaamakäitajad koostama maakonna heakskiidetavad tegevuskavad, milles määratakse kindlaks tegevused, mis viiakse ellu hooajalisuse vähendamiseks ja lennutranspordi suurendamiseks. Need tegevuskavad sisaldavad finantsäriplaani, milles kirjeldatakse eeldatavaid tulemusi ja määratakse kindlaks eesmärgi saavutamiseks vajaminevad rahalised vahendid.

(103) Tegevuskavad peavad vastama järgmistele tingimustele:

a) kavaga hõlmatud liinid peavad erinema liinidest, millega seoses juba antakse avaliku teenuse eest makstavat hüvitist;

b) uute liinide või lennuhooaja pikendamise puhul tuleks ette näha saare piisav reklaamimine.

(104) Kui vajaminevad rahalised vahendid ületavad maakonna eelarvet, tuleks vajalikud vahendid eraldada vastavalt maakonna 29. juuli 2010. aasta otsuses nr 29/36 ([54]) kindlaks määratud kriteeriumidele (pidades kõige olulisemaks rahvusvahelisi liine, oluliste keskuste teenindamist, hooajalisuse vähendamist, suurimaid lennusagedusi jne).

([52]) Komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3).

([53]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011)“ (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

([54]) Vt joonealune märkus 4.

(105) Seaduses 10/2010 on sätestatud kolm maakonna rahastatavat meedet, millele on osutatud põhjenduses 44 jj.

(106) Mitmesuguseid lennujaamakäitajate kavandatud meetmeid on kirjeldatud üksikasjalikult iga lennujaama tegevuskavas ning Itaalia on esitanud komisjonile tabelid, kus on kokku võetud elluviidud meetmed ja asjakohased piirkondlikud rahastamisvahendid. Itaalia väidab, et meetmetel oli maakonnale soodne mõju, sest lennuliiklus ja reisijate sissevool vaatlusalusel ajavahemikul suurenes.

(107) Itaalia täpsustab, et seaduse 10/2010 kohastest piirkondlikest rahastamisvahenditest saavad kasu eeskätt lennuettevõtjad. Tõepoolest, seadusega 10/2010 on ette nähtud Sardiinia lennujaamade kaudu rahaliste vahendite andmine lennuettevõtjatele, kes on valmis avama või edendama uusi liine, ja olemasolevate liinide hooajalisuse vähendamine ajavahemikus 2010–2013.

4.2. *ETTEMAKSED*

(108) 30. juuni 2011. aasta piirkondlikus seaduses nr 12 ([55]) on öeldud, et seaduses 10/2010 sätestatud ettemaksetelt tuleb arvestada intressi. Seepärast andis maakond 9. augustil 2011 ([56]) SFIRSile ülesande luua nende ettemaksete haldamiseks piirkondlik fond ja seda fondi hallata.

(109) Itaalia väitel on kõnealused ettemaksed turutingimustel antud laenud: fondi tegevust reguleerivate eeskirjade kohaselt kohaldatakse finantslaenude suhtes intressimäära, mis oli 2010. aastal 6 kuu EURIBOR + 2 % ning 2011. ja 2012. aastal 6 kuu EURIBOR + 1,5 %. Peale selle tuleb lennujaamakäitajatel maksta haldustasu, mis moodustab 2010. aasta puhul ettemaksest 1 % ja 2011. aasta puhul 0,5 %. Itaalia leiab, et hinnates ettemaksete vastavust turutingimustele, tuleks kasutada sünteetilist kulunäitajat, ([57]) milles on arvesse võetud kõiki lennujaama kaetavaid laenudega seotud kulusid. Itaalia on edastanud komisjonile tabeli, kus on esitatud iga tehtud ettemakse puhul sünteetilise kulunäitaja üksikasjalikud andmed. SOGAERile tehtud ettemaksega seotud sünteetiline kulunäitaja on teistest sünteetilistest kulunäitajatest kõrgem ja on kõrgem ka turutingimustele vastavast näitajast, kuna ettemakse tehti 2012. aasta septembris ning sünteetiline kulunäitaja arvutatakse kogu 2012. aasta kohta.

(110) Itaalia on edastanud tabelis 10 esitatud teabe ettemaksete kohta, mis tehti kolmele lennujaamakäitajale seoses 2010. ja 2011. aastaga, ning järeldab, et ettemaksed tehti finantstingimustel, mis olid kooskõlas sarnaste turul toimunud tehingute tingimustega. Itaalia täpsustab, et 2010. ja 2011. aasta puhul oli laenude eesmärk hüvitada lennujaamakäitajatele summad, mille nad olid lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme elluviimiseks juba üle andnud.

Tabel 10

Kolmele lennujaamakäitajale 2010. ja 2011. aasta jaoks tehtud ettemaksed

Anticipazioni annualità 2010

Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	1.7.2011	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	25.9.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	27.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]

Anticipazioni annualità 2011

Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	2.1.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	5.7.2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	20.7.2012	[…]	[…]	[…]	[…]

([55]) Vt joonealune märkus 8.
([56]) Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.
([57]) ISC – Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. *MUU TEAVE*

(111) Itaalia märgib, et 17. mai 2010. aasta piirkondlik dekreet nr 122/347 ([58]) on haldusakt, mis võimaldab kanda seadusega 10/2010 eraldatud vahendid maakonna eelarvesse.

(112) Itaalia täpsustab, et ehkki seaduses 10/2010 on osutatud kõikidele Sardiinia lennujaamadele, olid lennujaama-käitajad, kes olid huvitatud meetmetest kasu saamisest, Alghero, Olbia ja Cagliari. 22. septembril 2010 esitas Oristano lennujaama käitaja tegevuskava ja maakond kiitis heaks 300 000 euro eraldamise 2010. aasta jaoks. Paraku Oristano lennujaama käitaja 2011. aasta mais likvideeriti ja lennujaam on nüüd suletud.

(113) Itaalia esitas komisjonile tabelid, milles on antud ülevaade elluviidud meetmetest ja asjakohastest piirkondlikest rahastamisvahenditest ning SFIRSi ja lennujaamakäitajate vahel sõlmitud lepingutest.

(114) Itaalia väitel ([59]) oli riigi sekkumine vajalik, sest lennujaamad ei oleks suutnud kanda kulusid, mis tekkisid seaduse 10/2010 kohasel meetmete rahastamisel. Kolm lennujaamakäitajat ei oleks suutnud ellu viia ja rahastada seadusega 10/2010 ette nähtud meetmeid ei oma vahenditest ega panga rahaliste vahendite abil.

a) Cagliari lennujaam: ettevõtja majandusnäitajad olid ajavahemikus 2007–2009 negatiivsed ja positiivsest EBITDAst ([60]) hoolimata ei kaetud äritegevusega amortisatsioonikulusid, mis tõi kaasa negatiivse EBITi ([61]). Ettevõtjat iseloomustas kõnealusel ajavahemikul pidev majanduslik ja rahaline tasakaalustamatus, mis seadis ohtu tema krediidivõimelisuse. 2008. aastal oli vaja suurendada kapitali 4,4 miljoni euro võrra, et katta kogunenud kahjum. Selle keerulise finantsseisundi tõttu ei suutnud lennujaamakäitaja katta seaduse 10/2010 kohaste meetmete elluviimisel tekkivaid kulusid oma vahenditega. Samuti ei olnud tal võimalik leppida kokku täiendavas välisrahastamises finantseerimisasutustega, sest rahavoogude ebapiisava loomise tõttu ei oleks ta suutnud saadavaid vahendeid tagasi maksta. Ajavahemikus 2010–2013 langes lennujaamakäitaja tegevusmarginaal EBITi seisukohast 40 % ning 2013. aasta finantsaruandes on osutatud ettevõtja alakapitali-seeritusele ja finantsseisundile, mis muutub kriitiliseks, kui maakond jätab ootuspärased rahalised vahendid 2014. aasta jaoks eraldamata ([62]).

b) Alghero lennujaam: ajavahemikus 2007–2009 esinesid tõsised majanduslikud ja rahalised raskused – puhaskahjum ületas aktsionäride omakapitali, mis tõi 2009. aastal kaasa ettevõtja rekapitaliseerimise. Maakonna hallatud ettemaksete süsteem oli mõeldud eeskätt SOGEAALi jaoks, võimaldades ellu viia seadusega 10/2010 ette nähtud meetmed, tekitamata sealjuures ettevõtjale lisakoormust. Lennujaama EBITDA oli positiivne üksnes 2007. aastal ja EBIT oli kogu ajavahemiku jooksul negatiivne, langedes 2009. aastal tasemele – 11,3 miljonit eurot. Omakapital vähenes vaatlusalusel ajavahemikul pidevalt, kahanedes 2009. aastal negatiivse summani – 4,8 miljonit eurot. Seepärast ei saanud ettevõtja rahastada kõnealuseid meetmeid oma vahenditega ega kasutada lisaks väliseid pankade rahastamisvahendeid, sest ta ei olnud võimeline võetavat laenu tagasi maksma. Ajavahemikus 2010–2013 oli tegevusmarginaal EBITi seisukohast pidevalt negatiivne: 2010. aastal oli EBIT – 3,6 miljonit eurot ja 2013. aastal – 1,5 miljonit eurot. Kapitalistruktuur vaatlusalusel ajavahemikul halvenes, kuna omakapital vähenes enam kui poole võrra, kahanedes 2013. aastal 41,9 miljoni euro suuruse koguvara juures 2,4 miljonile eurole ([63]).

c) Olbia lennujaam: kogu ajavahemiku 2007–2009 jooksul registreeris lennujaamakäitaja märkimisväärse majanduskasvu aeglustumise, mis oli peamiselt seotud reisijate arvu vähenemisega. EBITDA vähenes vaatlusalusel ajavahemikul 22,8 % ja EBIT 41,3 %. Hoolimata puhaskasumist ei loonud ettevõtja ajavahemikus 2007–2009 käibekapitali suurenemise ja kaaluka investeerimisprogrammi tõttu (13,2 miljonit eurot) positiivseid netorahavooge. Koguvõlg suurenes vaatlusalusel ajavahemikul 2 miljoni euro võrra ja uute võlakohustuste võtmine finantseerimisasutuste ees oli äärmiselt ebatõenäoline, sest see oleks võinud ohtu

([58]) Vt joonealune märkus 3.
([59]) Itaalia edastas komisjonile kolm aruannet, kus oli esitatud seadusega 10/2010 ette nähtud meetmeid käsitlev lennujaamade majandus- ja finantsanalüüs. Komisjon tugineb oma analüüsis nendele aruannetele.
([60]) Intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelne kasum.
([61]) Intressi- ja maksueelne kasum.
([62]) *Allikas:* SOGAERi 2010.–2013. aasta finantsaruanded.
([63]) *Allikas:* SOGEAALi 2010.–2013. aasta finantsaruanded.

seada ettevõtja rahalise tasakaalu ([64]). Peale selle ei olnud lennujaamakäitaja oma finantsseisundi tõttu võimeline rahastama meetmeid oma vahenditega, sest rahavooge ei loodud piisavalt, et katta investeeringud käibekapitali ja põhivarasse. Kolmas võimalus oleks olnud aktsionäridepoolne kapitali suurendamine, et tagada vajalik likviidsus seadusega 10/2010 ette nähtud kolme meetme rahastamiseks. Selle võimaluse väärtuse hindamisel vaadeldi vajaminevat investeeringut turumajanduse tingimustes tegutseva investori vaatenurgast. GEASARi analüüsist, ([65]) mis põhineb investeeringu kasumlikkuse hindamise standardmetoodikal, nähtub, et lennujaamakäitaja ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingute nüüdispuhasväärtus (NPV) ja sisemine tulumäär (IRR) olid negatiivsed, mis välistab igasuguse aktsionäride huvi võimaliku kapitali suurendamise vastu. EBITDA püsis ajavahemikus 2010–2013 võrdlemisi muutumatuna 5,9 miljoni euro tasemel. Kuigi EBIT ja puhastulem vaatlusalusel perioodil veidi suurenesid, oli ettevõtjal käibekapitali ja investeeringute kasvu tõttu siiski keeruline luua positiivseid netorahavooge ([66]).

5. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

5.1. *RYANAIRI MÄRKUSED*

5.1.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

5.1.1.1. ***Üldised märkused***

(115) Ryanair juhib tähelepanu asjaolule, et ta lendab üksnes Algherosse ja Cagliarisse ning mitte teistesse Sardiinia lennujaamadesse. Ettevõtja rõhutab, et tema õigust esitada märkusi piirab talle antud väidetava abi piisavalt üksikasjaliku kirjelduse puudumine, eriti Cagliari lennujaama puhul. Seepärast ei saa AMS ja Ryanair esitada märkusi, milles käsitletakse igakülgselt Ryanairi, AMSi ja Cagliari lennujaama vahelisi kokkuleppeid.

(116) Ryanair tellis konsultatsioonifirmalt turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte ([67]) järgimist käsitleva üksikasjaliku võrdleva analüüsi, millest on näha, et tasud, mida Ryanair Cagliari lennujaamas maksab, on sama suured või suuremad kui tasud, mida Ryanair maksab võrreldavates eraõiguslikes või avalik-eraõiguslikes lennujaamades, ja on seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega.

(117) Ryanair väidab, et ta ei olnud Cagliari ja Algheroga kokkuleppeid sõlmides teadlik Sardiinia piirkondliku seaduse 10/2010 olemasolust. Ryanairi väitel pidas AMS lennujaamakäitajatega läbirääkimisi ärilistel alustel, tuginedes (Ryanairi puhul) tingimustele, mida kohaldati võrreldavates lennujaamades üle kogu Euroopa, ja võttes (AMSi puhul) arvesse tollal kohaldatud asjakohast AMSi hinnakirja.

(118) Ryanair väidab, et väidetava abi puhul olid Sardiinia lennujaamad otsesed abisaajad ja lennuettevõtjad olid kaudsed abisaajad. Ryanair märgib, et komisjoni eelduse kohaselt on lennujaamadele abi andmisel kasutatud valemit, paraku on menetluse algatamise otsuses esitatud üksnes selle valemi osad, mitte valem ise. See teabe puudumine ei lase Ryanairil kasutada oma õigust esitada selle kohta märkusi.

(119) Peale selle, isegi kui lennujaamad on saanud abi, ei saa komisjon lihtsalt järeldada, et see on edasi antud lennuettevõtjatele, ilma et tal oleks selle järelduse toetuseks ühtki konkreetset tõendit. Ryanair täpsustab, et komisjon ei ole teinud Cagliari lennujaama ja Ryanairi/AMSi vahel sõlmitud lepingutes kindlaks ühtki elementi, mis võiks kujutada endast riigiabi.

(120) Lõpetuseks vaidlustab Ryanair 2005. aasta lennundussuuniste kasutamise menetluse algatamise otsuses selle kindlaksmääramisel, kas lennujaamadele anti abi. 2005. aasta suunistes ei ole esitatud usaldusväärset võrdlusraamistikku, mis võimaldaks hinnata väidetava riigiabi andmist lennujaamadele ja odavlennuettevõtjatele.

([64]) GEASAR esitas komisjonile finantssimulatsiooni olukorra kohta, kus ettevõtja võtab meetmete seaduse 10/2010 kohaseks rahastamiseks uue võlakohustuse, ja järeldas, et ettevõtja peamised finantsnäitajad halvenevad.

([65]) „Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010“, Deloitte Financial Advisory S.r.l., 15. detsember 2015.

([66]) *Allikas:* GEASARi 2010.–2013. aasta finantsaruanded.

([67]) MEIP (Market Economy Investor Principle).

5.1.1.2. ***Ryanairi kokkulepped lennujaamadega***

(121) Seoses lennujaamadega sõlmitud kokkulepetega rõhutab Ryanair, et ta peab lennujaamadega läbirääkimisi tõeliselt ärilistel alustel, mis seletab, miks läbirääkimiste tulemused on lennujaamati erinevad. Ryanair märgib, et hinnates Ryanairi kokkuleppeid lennujaamadega, peab komisjon

a) arvesse võtma kõiki asjakohaseid tegureid, vaadeldes lennujaamadega sõlmitud lepinguid hinnates lennundusega mitteseotud tulu mõju ja võrgu välismõju;

b) tuginema võrreldavatele lennujaamadele;

c) arvesse võtma nende ärilistel alustel loodud ja hallatavate Euroopa piirkondlike lennujaamade turupositsiooni, mis on rohkem avatud naaberlennujaamade poolsele tugevale konkurentsile;

d) arvesse võtma lennujaamade tegevuse pikaajalist kavandamist: piirkondlikud lennujaamad ei kasuta standardset viieaastast äriplaani;

e) rakendama ühe kassa (*single till*) lähenemisviisi, võttes arvesse nii lennujaama lennundusega seotud tegevusest kui ka lennundusvälisest tegevusest saadavat tulu;

f) arvese võtma võrgu välismõju: lennujaamakasutajate arvu suurenemine muudab lennujaama teiste võimalike kasutajate jaoks väärtuslikumaks ja seega suurendab lennujaama koguväärtust;

g) arvesse võtma seda, et Ryanairi lepingud lennujaamadega ei ole ainuõiguslikud: vaatluse alla võetud lennujaamades on tavaliselt rohkelt vaba läbilaskevõimet, et pakkuda tegutsemisvõimalust teistele lennuettevõtjatele.

(122) Hinnates tasusid, mida Ryanair lennujaamadele saadavate teenuste eest maksab, tuleb arvesse võtta Ryanairi vajadusi, mis on tulenevalt Ryanairi ärimudelist teiste lennuettevõtjatega võrreldes oluliselt väiksemad, ja märkimisväärset lennundusega mitteseotud tulu, mida lennujaamad tänu Ryanairile saavad.

5.1.1.3. ***Turundusleping***

(123) Ryanair kordab, et AMS peab lennujaamadega turunduslepingute üle läbirääkimisi ja sõlmib neid eraldi lepingutest, mille sõlmib samade lennujaamadega Ryanair. Eelkõige täpsustavad Ryanair ja AMS, et AMSil ei ole mingit eelist, sest AMS sõlmib turunduslepinguid nii riiklike kui ka eralennujaamadega. Seepärast konkureerivad avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud isikud veebisaidil ryanair.com pakutava piiratud reklaamipinna pärast. Seega ei saa AMS riigiabiõiguse kohaselt mingit eelist, sest kõnealuste lepingute sõlmimisel on järjekindlalt järgitud turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet.

(124) Peale selle väidab Ryanair, et komisjon ei esitanud ühtki õiguslikku ega faktilist alust, mis oleks seadnud kahtluse alla Alghero ja Cagliari lennujaama käitajate veebisaidil ryanair.com reklaami avaldamise otsuse ärilise põhjendatuse olukorras, kus AMS pakub oma teenuseid turuhinnaga. Seetõttu ei saa AMS kasutada oma kaitseõigust.

(125) Lisaks esitas Ryanair kaks uuringut muutuste kohta lennujaamade tuludes. Lennujaamad on aastate jooksul märkimisväärselt suurendanud tulu, mida nad teenivad lennundusega mitteseotud teenuste pakkumisel. Ryanairi sõnul suurendab reklaam Ryanairi veebisaidil saabuvate reisijate osakaalu ja seega lennundusega mitteseotud tulu.

(126) Ryanair väidab, et turundus ja reklaam kõikide lennuettevõtjate veebisaitidel on muutunud üldiseks tavaks; seda eelkõige lennujaamakäitajate seas, kes on hakanud reklaamima oma kaubamärki internetis eeskätt lennuettevõtjate veebisaitide kaudu.

(127) Ryanair täpsustab, et AMS ei kohtle lennujaamu, avalik-õiguslikke asutusi ega muid lennujaamaga mitteseotud kliente erinevalt. Eraisikule kuuluvad või eraisiku kontrolli all olevad lennujaamad ja muud eraõiguslikud isikud on sõlminud AMSiga lepinguid sarnastel mittediskrimineerivatel tingimustel.

5.1.1.4. ***Riigiabiküsimused***

(128) Ryanair on arvamusel, et vaatlusalune meede ei ole seostatav riigiga: Sardiinia ametiasutuste poolne lennujaamade tegevuskavade pelk heakskiitmine ei ole piisav, et seostada meedet riigiga.

(129) Ryanair rõhutab, et lennuettevõtjate väljavalimine äripakkumiste alusel, mis esitati lennujaamakäitajatele pärast teadete avaldamist nende veebisaitidel, ongi hankemenetlus. Peale selle ei ole mingit vajadust hanke järele, kui lennujaama ja lennuettevõtja kokkulepe on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega ning lennuettevõtjale ei ole määratud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise või avaliku teenindamise kohustust, nagu käesoleva juhtumi puhul.

(130) Ryanair avaldab kahtlust ka seoses komisjoni väitega kriteeriumide valikulisuse kohta, kuna Alghero või Cagliari lennujaamaga oleks saanud sõlmida kokkulepped ükskõik milline lennuettevõtja, kes oleks soovinud seda teha.

(131) Kokkuvõtteks väidab Ryanair, et Sardiinias valitsev olukord on põhjustatud sellest, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liine reguleerivad eeskirjad ja nende Itaalia ametiasutuste poolne kohaldamine on ebapiisav. Seetõttu seisavad Itaalia lennujaamad järgmiste valikute ees: i) teenindada avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liine, millel lendavad traditsioonilised lennuettevõtjad, kes kasutavad väikeseid lennukeid ja toovad suurte toetuste najal (millest madala piletihinna tagamiseks siiski ei piisa) lennujaama väikese arvu reisijaid; või ii) astuda ärisuhtesse odavlennuettevõtjatega, kes kasutavad suuri lennukeid, toovad lennujaama suure hulga reisijaid, ei saa toetusi ja tagavad madala piletihinna. Sellise valiku ees seistes oleks iga turumajanduse tingimustes tegutsev investor otsustanud teise valikuvõimaluse kasuks.

(132) Neid tähelepanekuid arvesse võttes järeldab Ryanair, et Ryanair ega AMS ei ole saanud riigiabi ja et Sardiinia lennujaamad tegutsesid kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega.

5.1.2. MAJANDUSLIK HINNANG TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA INVESTORI PÕHIMÕTTE JÄRGIMISELE CAGLIARI RAHVUSVAHELISE LENNUJAAMA PUHUL ([68])

(133) Ryanair palus konsultatsioonifirmal koostada turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimist käsitleva üksikasjaliku võrdleva analüüsi, millest on näha, et tasud, mida Ryanair Cagliari lennujaamas maksab, on sama suured või suuremad kui tasud, mida Ryanair maksab võrreldavates eraõiguslikes või avalik-eraõiguslikes lennujaamades, ja on seega kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega. Ryanairi nimel tegutsev konsultatsioonifirma saatis selle aruande täielikult konfidentsiaalse versiooni otse komisjonile.

(134) Analüüsist on näha, et Ryanairi Cagliari lennujaamas makstud tasude üldine tase on keskmiselt kõrgem kui samal ajavahemikul võrdluslennujaamades lennuettevõtja makstud tasude võrreldav tase. Täpsemalt oli keskmine tasu, mida Ryanair Cagliari lennujaamas ajavahemikus 2006/2007–2012/2013 maksis, nii ühe reisija kui ka ühe lennuki teenindamise kohta 2,3–2,4 korda kõrgem kui keskmine tasu, mida Ryanair maksis võrdluslennujaamades.

(135) Uuringus jõutakse järeldusele, et menetluse käigus vaatluse alla võetud lepingutes kindlaks määratud tasud vastavad suuruselt tasudele, mida oleks pakkunud Ryanairile sarnastel tingimustel turumajanduse tingimustes tegutsev lennujaama omanikust investor.

5.1.3. TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA INVESTORI PÕHIMÕTTE JÄRGIMISE KONTROLLIMISEL RAKENDATAVAS VÕRDLEVAS ANALÜÜSIS KASUTATAVATE TURUPÕHISTE VÕRDLUSALUSTE KINDLAKSMÄÄRAMINE ([69])

(136) Ryanairi nimel tegutsev konsultatsioonifirma leiab, et komisjoni lähenemisviis, mille puhul tunnistatakse vastuvõetavaks ainult uurimisaluse lennujaamaga samas teeninduspiirkonnas asuvad võrdluslennujaamad, ei ole korrektne.

(137) Konsultatsioonifirma väidab, et võrdluslennujaamadest saadud turupõhised võrdlushinnad ei ole mõjutatud ümbritsevatele lennujaamadele antud riigiabist. Turupõhist võrdlusalust on võimalik turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimise kontrollimiseks usaldusväärselt hinnata, sest

a) väljaspool riigiabi valdkonda kasutatakse võrdlevaid analüüse turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimise kontrollimiseks laialdaselt;

([68]) Oxera 28. juuni 2013. aasta aruanne.
([69]) Ryanair State aid cases (Ryanairi riigiabi juhtumid), Ryanairi jaoks koostanud Oxera, 9. aprill 2013.

b) ettevõtjad mõjutavad üksteise hinnakujundusotsuseid üksnes juhul, kui nende tooted on vastastikku asendavad või täiendavad;

c) sama teeninduspiirkonna lennujaamad ei pruugi üksteisega konkureerida ja esitatud aruannetes kasutatud võrdluslennujaamad konkureerivad oma teeninduspiirkonnas riiklike lennujaamadega ainult piiratud ulatuses (< 1/3 võrdluslennujaamade teeninduspiirkonna kommertslennujaamadest on täielikult riigi omandis ja ühegi sama piirkonna võrdluslennujaama suhtes ei toimu praegu riigiabiga seotud uurimist (2013. aasta aprilli seisuga));

d) isegi juhul, kui võrdluslennujaamad puutuvad kokku samas teeninduspiirkonnas asuvate riigi omandis olevate lennujaamade poolse konkurentsiga, on põhjust arvata, et nende tegevus on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega (näiteks juhul, kui erasektoril on lennujaamas oluline osalus või kui lennujaama haldab eraettevõtja);

e) turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtet järgivad lennujaamad ei kehtesta hindu, mis on piirkulust madalamad.

5.1.4. TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA INVESTORI PÕHIMÕTTE JÄRGIMISE KONTROLLIMISEKS TEHTUD KASUMLIKKUSE ANALÜÜSI ALUSEKS OLEVAD PÕHIMÕTTED ([70])

(138) Ryanairi nimel tegutsev konsultatsioonifirma väidab, et tema komisjonile esitatud kasumlikkuse analüüsis on järgitud põhimõtteid, mida oleks kohaldanud mõistlik erasektori investor, ja kajastatud lähenemisviisi, mis tuleneb komisjoni varasematest otsustest. Lõppväärtust võib kohandada, lähtudes ettevaatlikust eeldusest tõenäosuse kohta, et Ryanairiga sõlmitud lepingut pikendatakse või teiste lennuettevõtjatega lepitakse kokku sarnastes tingimustes. Ryanairi lepingute kasvavat kasumlikkust lennujaamade jaoks tuleks hinnata nüüdispuhasväärtuse või sisemise tulumäära prognooside põhjal.

5.1.5. KAUBAMÄRGI KUJUNDAMINE: MIKS JA KUIDAS PEAKSID VÄIKESED KAUBAMÄRGID INVESTEERIMA TURUNDUSSE ([71])

(139) Uuringu eesmärk on teha kindlaks äriloogika, mis on aluseks piirkondlike lennujaamade otsusele osta AMSilt reklaampinda veebisaidil ryanair.com.

(140) Kuna on olemas palju tuntud ja harjumuspäraselt kasutatavaid lennujaamu, peavad nõrgemad konkurendid saama võitu tarbijate staatilisest ostukäitumisest, leides võimaluse pidevalt edastada oma kaubamärgisõnumit võimalikult laiale tarbijaskonnale. Tavapärased turunduskommunikatsiooni vormid eeldavad suuri kulutusi, mis ületavad nende ressursse.

(141) AMSi kaudu reklaamimine seevastu

i) annab võimaluse jõuda suure hulga tarbijateni, kes juba kaaluvad reisi ostmist;

ii) toob kaasa suhteliselt madalad kulud (võrguside turutariif);

iii) võimaldab ostuetapis teavet vahetada;

iv) võimaldab luua loovat reklaami.

5.1.6. RYANAIRI 20. DETSEMBRI 2013. AASTA MÄRKUSED

(142) Ryanair esitas 20. detsembril 2013 märkused maksete kohta, mida tehti AMSile, täielikult Ryanairile kuuluvale veebireklaamiga tegelevale tütarettevõtjale.

(143) Ryanair ei nõustu komisjoni hinnanguga, et AMSile tehtud maksed kujutavad endast lennujaama jaoks kulu, väites, et selle lähenemise puhul ei võeta arvesse AMSi teenuste väärtust lennujaama jaoks. Samuti leiab Ryanair, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise analüüsimisel tuleks väärtuslike turundusteenuste ostmist turuhindadega vaadelda sellega seotud lennujaama ja lennuettevõtja vahelisest lepingulisest kokkuleppest eraldi.

(144) Oma väidete toetuseks esitab Ryanair enda nimel tegutseva konsultatsioonifirma analüüsi, milles on võrreldud AMSi hindu teistel reisiteemalistel veebisaitidel pakutavate võrreldavate teenuste hindadega. Analüüsis tehakse järeldus, et AMSi kehtestatud hinnad on võrdlusaluseks võetud veebisaitidel kehtestatud hindade keskmisest madalamad või asuvad keskmises hinnavahemikus.

([70]) „Turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõtte järgimise kontrollimiseks tehtud kasumlikkuse analüüsi aluseks olevad põhimõtted“, Ryanair State aid cases (Ryanairi riigiabi juhtumid), Ryanairi jaoks koostanud Oxera, 9. aprill 2013.

([71]) Ryanairi jaoks koostanud professor D. P. McLoughlin, 10. aprill 2013.

(145) Ryanairi sõnul osutab see sellele, et AMSi hinnad on kooskõlas turuhindadega. Seepärast on riikliku lennujaama otsuse puhul osta AMSi teenuseid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium täidetud.

(146) Ryanair palub komisjonil uuesti hinnata lähenemisviisi, mida kohaldati AMSi lepingute analüüsimisel. Ryanair leiab, et kokkuleppeid AMSiga tuleks vaadelda Ryanairi lennujaamateenuseid käsitlevatest kokkulepetest eraldi ja seepärast tuleks nende puhul kontrollida eraldi ka turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist. Kui komisjon peaks nõudma, et AMSiga sõlmitud kokkuleppeid ja Ryanairi lennujaamateenuseid käsitlevaid kokkuleppeid vaadeldaks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kontrollimisel koos, ei tohiks vähemalt jätta tähelepanuta AMSi teenuste väärtust lennujaama jaoks.

(147) Ryanairi nimel tegutseva konsultatsioonifirma 20. detsembri 2013. aasta aruandes AMSi hindade kohta osutatakse järeldustele, milleni on jõutud varasemates aruannetes, mille on esitanud turunõustajad Mindshare (2004) ja Zenobie Conseil (2011), ning professor McLoughlini aruandes (2012), milles on käsitletud reklaami olulisust väikeste kaubamärkide jaoks. Nendes aruannetes kinnitatakse, et Ryanair omab tugevat üleeuroopalist kaubamärki ja saab küsida oma reklaamiteenuste eest hinnalisandit.

(148) Analüüsis on võrreldud AMSi tasumäärasid reklaamihindadega, mis olid kehtestatud võrdlusaluseks võetud veebisaitidel ajavahemikus 2004–2005, mil AMSi hinnakiri võeti esimest korda kasutusele, ja 2013. aastal. Tulemustest nähtub, et veebisaidil ryanair.com on kuus üle kahe korra rohkem külastajaid kui populaarsuselt järgmisel reisiteemalisel veebisaidil ja et külastajad teevad suurema tõenäosusega ka muid e-kaubanduse tehinguid. Need ainulaadsed omadused koos kaubamärgi suure tuntusega võimaldavad lennuettevõtjal küsida hinnalisandit.

(149) Kokkuvõttes ilmnes mõlema ajavahemiku ja kõikide sektorite puhul, et AMSi tasumäärad jäävad võrdlusrühma veebisaitidel küsitud hindade vahemikku või sellest allapoole.

(150) Selle toetuseks esitas Ryanair andmed oma Ühendkuningriigi veebisaidi külastatavuse kohta ajavahemikus novembrist 2012 kuni novembrini 2013 ja ajavahemikus 2009–2012 ning andmed mitme lennujaama ostetud AMSi teenuste ning AMSi ja kõnealuste lennujaamade vahel sõlmitud kokkulepete kohta.

(151) Ryanairi 20. detsembri 2013. aasta märkuste lisana B.4 on esitatud AMSi 27. märtsi 2009. aasta leping. Eelkõige on selles lepingus sätestatud, et „Airport Marketing Services pakub 29. märtsist 2009 kuni 28. märtsini 2010 turundusteenuste paketti, mille väärtus on 1 600 000,00 eurot. 29. märtsist 2010 kuni 28. märtsini 2014 on internetiteenuste väärtus 2 000 000,00 eurot aastas ja aluseks võetakse ettevõtja Airport Marketing Services kehtiv hinnakiri. […]“

5.1.7. RYANAIRI 17. JAANUARI 2014. AASTA MÄRKUSED

(152) Ryanair esitas konsultatsioonifirma koostatud aruande põhimõtete kohta, mida tema arvates tuleks kohaldada turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kasumlikkuse kriteeriumi täitmise kontrollimisel ning mis hõlmavad nii Ryanairi ja lennujaamade vahel sõlmitud lennuteenuste lepinguid kui ka AMSi ja samade lennujaamade vahel sõlmitud turunduslepinguid. Ryanair rõhutab, et kõnealune aruanne ei mõjuta tema seisukohta, et AMSi lepinguid ja lennuteenuste lepinguid tuleks vaadelda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmise kontrollimisel eraldi.

(153) Aruandes märgitakse, et AMSiga seotud tulu tuleks kanda ühise kasumlikkuse analüüsi raames tulude hulka, samas kui AMSi kulud tuleks kanda kulude hulka. Selleks pakutakse aruandes rahavoogudel põhinevat meetodit, mille kohaselt AMSi kulusid vaadeldakse täiendavate tegevuskuludena.

(154) Aruandes väidetakse, et turundustegevus aitab luua ja suurendada kaubamärgi väärtust, mis tõenäoliselt edendab majandustegevust ning toob tulu nii turunduslepingu kehtivuse ajal kui ka pärast seda. Ryanairiga sõlmitud leping muudab lennujaama teistele lennuettevõtjatele tõenäoliselt atraktiivsemaks, millega suureneb ettevõtjate voog ja lennundusega mitteseotud tulu. Kui komisjon korraldab ühise kasumlikkuse analüüsi, tuleks neid kasutegureid arvesse võtta, käsitledes AMSiga seotud kulusid lisanduvate tegevuskuludena, kusjuures lisakasum tuleks arvutada pärast AMSi maksete mahaarvamist. Peale selle võiks prognoositud lisakasumis sisalduda lõppväärtus, et võtta arvesse väärtust, mis tekib pärast lepingu lõppemist.

(155) Selle lähenemisviisi toetuseks on esitatud aruandes kokkuvõte uuringutulemustest, mis näitavad, kuidas saab reklaami abil luua kaubamärgi väärtust ja suurendada klientide lojaalsust. Eelkõige suurendab reklaam veebisaidil ryanair.com lennujaama kaubamärgi nähtavust. AMSiga reklaamilepinguid sõlmides võivad suurendada oma kaubamärgi väärtust eeskätt väiksemad piirkondlikud lennujaamad, kelle eesmärk on kasvatada oma lennuliikluse mahtu.

(156) Lõpetuseks väidetakse, et rahavoogudel põhinev lähenemisviis on kooskõlas konkurentsi käsitlevate otsustega, mille komisjon on teinud riigiabi valdkonnas ja sellest väljaspool, nimelt BayenLB juhtumiga, mille puhul komisjon märgib, et ta kasutab rahavoogude hindamiseks dividendi diskonteerimise meetodil põhinevat hindamismudelit ja seejärel määrab dividendi prognoositud kasvu alusel lõppväärtuse, ning Telefónicaga seotud liiga väikese hinnavahe juhtumiga, mille puhul komisjon kaasas diskonteeritud rahavoo arvestusse lõppväärtuse.

5.1.8. OXERA 31. JAANUARI 2014. AASTA ARUANNE „AMSi LEPINGUTE KÄSITLEMINE TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA KRITEERIUMI TÄITMISE KONTROLLI RAAMES TEHTAVAS KASUMLIKKUSE ANALÜÜSIS. PRAKTILINE KOHALDAMINE“

(157) 31. jaanuaril 2014 esitas Ryanair teavet komisjoni algatatud riigiabi uurimiste kohta, millesse ta oli ise kaasatud. Konsultatsioonifirmalt tellitud uuringutele tuginedes käsitleb Ryanair AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingute ([72]) ühise kasumlikkuse analüüsi ([73]) praktilisi aspekte ning arutleb – lähtudes enda arusaamast komisjoni lähenemisviisist – selle üle, kuidas AMSi lepingud saaks kaasata kõnealusesse ühisesse analüüsi.

(158) Rakendatud lähenemisviisis võetakse arvesse lennujaamateenuste lepingute ja AMSi lepingute potentsiaali säilitada lennujaama kasum pärast lennujaamateenuste lepingute kavandatud lõppemist.

(159) Ryanair väidab, et tema tegevus lennujaamas võib meelitada lennujaama kasutama teisi reisijaid või lennuettevõtjaid. AMSiga sõlmitud lepingutest tuleneva reklaami- ja edendustegevuse tulemusel võib pärast Ryanairiga sõlmitud lennujaamateenuste lepingu kavandatud lõppemist suureneda Ryanairi või muude lennuettevõtjate reisijate arv. Lisaks võib tänu sellele suureneda lennujaama lennundusega mitteseotud tulu. Ryanairi arvates on selline tulemus etteaimatav, sest peaaegu kõik ettevõtjad investeerivad turundusse, et suurendada toote parema eristumise abil kasumlikkust. Turundusega tavaliselt kaasnevat kasu ja lennujaamade kasvuga seotud võrgumõju arvesse võttes on seetõttu ebaõige eeldada, et ainus AMSi turundustegevusega seostatav lisatulu seisneb Ryanairi reisijates, kes kasutavad lennujaama lennujaamateenuse lepingu kehtivuse ajal.

5.1.9. RYANAIRI 12. SEPTEMBRI 2014. AASTA MÄRKUSED

(160) Ryanair märgib, et lennujaama ja lennuettevõtja kokkuleppe vaatlemisel tuleks analüüsida turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi täitmist, nagu on tunnistatud 2014. aasta lennundussuuniste jaos 3.5.

(161) Peale selle väidab Ryanair, et läbilaskevõimepõhine lähenemine investeerimiskulude jaotamisele on nii õiguslikult korrektne eelneva kasumlikkuse analüüsi alusel kui ka korrektne majanduslikust vaatenurgast. Tõepoolest, tavalises lähenemisviisis ei kajastu vajadus teha turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja eelnev kasumlikkuse analüüs.

5.1.10. INVESTEERIMISKULUDE JAOTAMINE ([74])

(162) Ryanairi nimel tegutseva konsultatsioonifirma aruandes juhitakse tähelepanu uute lennundussuuniste punktile 64 ning öeldakse, et hüpoteetilist uut terminali või uusi rajatisi ei ole vaja vaid ühele konkreetsele lennuettevõtjale, vaid sellest saavad tegelikult kasu ka teised lennuettevõtjad. Selles märgitakse, et ei ole õiglane seostada 100 % kuludest ühe ettevõtjaga, isegi kui tegemist on ainukese lennujaamas tegutseva ettevõtjaga, vaid et kulude arvutamisel oleks hea lähtuda investeeringuga loodud läbilaskevõime kasutamisest.

([72]) Ingl Airport Service Agreements (ASA).
([73]) AMSi lepingute ja lennujaamateenuste lepingute ühine kasumlikkuse analüüs on tehtud kõikide lennujaamade puhul, mille kohta konsultatsioonifirmal õnnestus saada vajalikud andmed.
([74]) Oxera 12. septembri 2014. aasta aruanne.

(163) Ryanair toonitab, et läbilaskevõime kasutamine ja osakaal lennuliikluses on kaks väga erinevat näitajat. Näitena on toodud Angouleme lennujaam, kus Ryanairi lennud moodustasid lennuliiklusest 95–97 %, kuid lennujaama läbilaskevõimest kasutas Ryanair vaid 25–28 %.

(164) Konsultatsioonifirma esitab komisjonile mitu näidet, sealhulgas Alghero juhtumi ([75]). 2004. aastal avati Alghero lennujaamas uus reisiterminal, millega suurenes märkimisväärselt lennujaama läbilaskevõime, kasvades umbes 0,8 miljonilt reisijalt 2,5 miljonile reisijale. Terminali läbilaskevõime suurenemine kajastus SOGEAALi äriplaanides edasi-tagasilendude ja lahkuvate reisijate arvu kasvuna alates 2004. aastast.

(165) Lõpetuseks märgitakse aruandes, et investeerimiskulude jaotamisel on asjakohane lähtuda eeldatavast läbilaskevõime osast, mida konkreetse lennuettevõtjaga sõlmitud leping hõlmab.

5.1.11. AMSi LEPINGUTE POOLT LENNUJAAMAS TOIMUVALE LENNULIIKLUSELE AVALDATAVA LAIEMA MÕJU HINDAMINE ([76])

(166) Ryanairi nimel tegutsev konsultatsioonifirma uuris lepingute kasumlikkuse eeldatavat suurenemist lennujaama vaatenurgast, analüüsides AMSi maksetega seotud kulude kõrval ka lepingutega kaasnevat kasu, mis väljendub lennujaama atraktiivsuse suurenemises, ning nii teiste lennuettevõtjate reisijateveo mahu suurenemise kui ka lennundusega mitteseotud tulu vastava suurenemise väljavaateid.

(167) AMSi lepingute laiema mõju tõendamiseks käsitles konsultatsioonifirma juhtuuringus Alghero lennujaama. Selle analüüsi tulemused osutavad sellele, et AMSiga sõlmitud turunduslepingutel oli SOGEAALile soodne mõju. Eelkõige tuli lennujaamale kasuks i) võimalik lennujaama atraktiivsuse suurenemine teiste lennuettevõtjate silmis, ii) reisijate arvu piiratud vähenemine seoses finantskriisiga ja iii) asjaolu, et AMSi reklaami potentsiaalne sihtauditoorium oli Alitaliaga sõlmitud sarnaste kokkulepetega hõlmatud sihtauditooriumist 50 korda suurem.

(168) Lõpetuseks väidetakse aruandes, et kuna ühtki empiirilist analüüsi veebisaidil ryanair.com avaldatud reklaami mõju kohta ei ole, on ebaõige järeldada, et ainus kõnealusel veebisaidil reklaamimise kasutegur on Ryanairi lennuliikluse suurenemine ja et AMSi lepingute kasulik mõju ei ulatu kaugemale lepingute lõppemise kuupäevast.

5.1.12. VÕRDLEVA ANALÜÜSI ROLL TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE ([77]) JÄRGIMISE HINDAMISEL ([78])

(169) Ryanair väidab, et komisjon ei ole hinnanud kasumlikkuse analüüside tegemisel lennujaamade kulude tõhusust. Seepärast rõhutatakse neis analüüsides, et Ryanairil ei ole teavet selle kohta, kas leping on lennujaama jaoks eeldatavasti kasumlik.

(170) Ryanairi nimel tegutseva konsultatsioonifirma analüüsis rõhutatakse võrdleva analüüsi tähtsust lennujaama tegelike kulude mõistmisel. Selles esitatakse mitu näidet võrdlevate analüüside kohta, mida komisjon on viimastel aastatel kasutanud, ja toonitatakse, et võrdlev analüüs on komisjoni enda sõnul turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimise hindamisel väga tähtis.

(171) Lõpetuseks soovitab Ryanair kasutada võrdlevat analüüsi vähemalt kasumlikkuse analüüsi tulemuste kontrollimiseks.

5.1.13. TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE JÄRGIMISE MAJANDUSLIK HINNANG: AMSi HÕLMAV VÕRDLEV ANALÜÜS ([79])

(172) Ryanairi esitatud uuringus näidatakse, kuidas Lübecki ja Cagliari lennujaama 2012. ja 2013. aasta tulemused ei muutu, kui võrdlevasse analüüsi lisatakse AMSi maksed.

([75]) Vt joonealune märkus 52.
([76]) Oxera 26. septembri 2014. aasta aruanne.
([77]) Ingl Market Economy Operator Principle (MEOP).
([78]) Ryanairi 26. jaanuari 2015. aasta märkused.
([79]) Ryanairi 27. veebruari 2015. aasta märkused.

(173) Selles jõutakse järeldusele, et netotasud, mida Ryanair maksis vaatlusalusel ajavahemikul (2007–2013) Cagliari lennujaamas, olid suuremad kui keskmised tasud võrreldavates lennujaamades. See osutab sellele, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks tõenäoliselt pakkunud Ryanairile samu kokkuleppeid. Eelkõige väidetakse uuringus, et tulemus ei sõltu AMSi maksete käsitlemisest ja et see püsib eri tundlikkusanalüüside tulemusel muutumatuna.

5.1.14. TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE JÄRGIMISE MAJANDUSLIK HINNANG: CAGLIARI LENNUJAAMA KASUMLIKKUSE ANALÜÜS ([80])

(174) Uuringu eesmärk on näidata eelneva analüüsi abil, et SOGAER (Cagliari lennujaama käitaja) pidas 2007. aasta jaanuaris ja detsembris ning 2009. aasta detsembris sõlmitud lennujaamateenuste lepinguid kasumlikuks ning et neid oleks pidanud 2014. aasta lennundussuuniste alusel kasumlikuks ka iga teine haldusettevõte.

(175) NPV arvutustel põhinevas kasumlikkuse analüüsis jõutakse kogu ajavahemiku puhul (2007–2009) positiivse indeksini. Seega tunduvad Cagliari lennujaama kokkulepped olevat kooskõlas turutingimustega.

(176) Tõendid osutavad sellele, et Cagliari lennujaama käitav turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks sarnastel asjaoludel pidanud Ryanairi ja Cagliari lennujaama vahel sõlmitud kokkulepetega sarnanevate kokkulepete sõlmimist kasumlikuks.

5.1.15. RYANAIRI TEGEVUSE MÕJU LENNUJAAMADE LENNUNDUSEGA MITTESEOTUD TULULE ([81])

(177) Ryanairi nimel tegutseva konsultatsioonifirma arvates on sellel, et Ryanair alustas tegevust, märkimisväärne hea mõju lennujaama lennundusega mitteseotud tulule reisija kohta. Selle alusel väidetakse aruandes, et lähenemisviis, mida on seni kasutatud konsultatsioonifirma turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest lähtuvas kasumlikkuse analüüsis ja komisjoni analüüsis, ([82]) on konservatiivne, sest selles ei ole arvesse võetud kõnealust lennujaama tulude suurenemist.

(178) Aruandes tehakse empiiriline analüüs, kasutades valimit, mis koosneb käesoleva uurimise raames hinnatavate lennujaamadega võimalikult sarnasest 57 Euroopa lennujaamast. Analüüsi tulemuse kohaselt suurenes seoses Ryanairi tegevuse algusega ([83]) kõnealustest lennujaamadest 29 lennujaamas lennundusega mitteseotud tulu lahkuva reisija kohta reaalväärtuses (võttes arvesse inflatsiooni) ligikaudu 12,0–13,7 %, mis viitab statistiliselt olulisele mõjule. See on tõenäoliselt põhjustatud sellest, et Ryanairi reisijad kulutavad rohkem kui teiste lennuettevõtjate reisijad – osaliselt seetõttu, et odavlennuettevõtjate lennukite pardal pakutavad toitlustusteenused on piiratud –, ja sellest, et Ryanairi tegevuse algus tõi kaasa terminali arengu, näiteks uute jaemüügiettevõtjate lisandumise.

(179) Aruandes leitakse lisaks seda, et see mõju oli odavlennuettevõtjatel ka üldisemalt. Kuna odavlennuettevõtjate sektor, kus olid esindatud tugevad märkimisväärse reisijateveomahuga kaubamärgid, kasvas, võis odavlennuettevõtja tegevuse algus lennujaamas kaasa tuua lennujaama jõudsa arengu ja seega suurema lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta. Seevastu traditsiooniliste lennuettevõtjate tegevuse algus ei mõjuta vaatlusaluse lennujaamade valimi põhjal märkimisväärselt lennujaama lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta.

([80]) Oxera 2. märtsi 2015. aasta aruanne.

([81]) Ryanairi jaoks koostatud Oxera 4. detsembri 2015. aasta aruanne.

([82]) Konsultatsioonifirma viitab lähenemisviisile, mida komisjon on kasutanud oma Pau' ja Nîmesi lennujaama käsitlevates otsustes, kus eeldatav lennundusega mitteseotud tulu lahkuva reisija kohta on arvutatud enne lepingute sõlmimist lennujaamades kogutud andmete põhjal, tehes inflatsioonist tingitud kohandused.
Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109), eelkõige põhjendus 414.
Komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2016/33 riigiabi SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis Nîmes-Uzès-Le Vigani kaubandus- ja tööstuskojale, ettevõtjale Veolia Transport Aéroport de Nîmes, ettevõtjale Ryanair Limited ja ettevõtjale Airport Marketing Services Limited (ELT L 113, 27.4.2016, lk 32), eelkõige põhjendus 436.

([83]) Konsultatsioonifirma luges Ryanairi tegevuse alguseks aasta, mil Ryanair alustas lennujaamas märkimisväärset tegevust, ehk esimese aasta, mil Ryanairi lahkuvad reisijad moodustasid ajavahemikus 1994–2012 samas lennujaamas ühe aasta jooksul teenindatud Ryanairi lahkuvate reisijate maksimaalsest koguarvust üle 50 %.

(180) Kõnealuse aruande tulemused toovad esile asjaolu, et konsultatsioonifirma turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttest lähtuvas kasumlikkuse analüüsis ja komisjoni analüüsis seni kasutatud lähenemisviis on olnud konservatiivne. Kõnealustes analüüsides ei ole eeldatud, et lennujaamade lennundusega mitteseotud tulu reisija kohta suureneb kiiremini, ja seega ei ole käsitletud Ryanairi tegevuse laiemat kasulikkust lennujaamadele. Analüüsid sisaldavad vaid märksa väiksema inflatsioonimäära põhjal kohandatud prognoose, mis käsitlevad lennundusega mitteseotud tulu lahkuva reisija kohta. Seepärast eeldab konsultatsioonifirma, et tema turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimist käsitlevas analüüsis ja komisjoni analüüsis on Ryanairi lennujaamadega sõlmitud kokkulepete eeldatavat kasumlikkust alahinnatud.

5.2. *EASYJETI MÄRKUSED*

5.2.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

5.2.1.1. ***EasyJeti tegevus Sardiinias***

(181) Ajavahemikus 2010–2013 tegi easyJet lende Cagliari ja Olbia lennujaamast.

Leping Cagliari lennujaamaga

(182) Leping Cagliari lennujaamaga allkirjastati 14. detsembril 2010 ja see kehtis 29. märtsist 2010 kuni 28. märtsini 2013 ([84]). Cagliari lepingu koguväärtus oli […] eurot: lepingus oli sätestatud, et Cagliari lennujaama käitaja peaks maksma easyJetile esimese aasta jaoks […] eurot, teise aasta jaoks […] eurot ja kolmanda aasta jaoks […] eurot.

(183) Cagliari lennujaamaga sõlmitud lepingus on selgitatud, et selleks, et edendada maakonna majandust ja saavutada sobiv majanduslik kasu, on maakond otsustanud suurendada oma turismitööstuses tehtavaid turundusinvesteeringuid ning seega eraldada lennujaamakäitajatele igal aastal sel otstarbel kulutatav summa. EasyJet kohustus tegelema turundusega, tegema punktist punkti lende ja saavutama reisijatega seotud eesmärgid kooskõlas lepinguga.

(184) Leping sisaldab easyJeti koostatud kolmeaastast äri- ja meediaplaani ning lennuettevõtja saavutatavaid reisijatega seotud eesmärke. Lepingule on lisatud välisnõustajalt tellitud majandusliku mõju uuring, milles on mõõdetud turundustegevusest tulenevat investeeringutasuvust.

(185) Kui easyJet ei täida oma kohustust käitada kokkulepitud liine ja teha kokkulepitud sagedusega lende, on SOAGAERil õigus jätta vastav summa maksmata. EasyJet kohustus maksma SOGAERile kõik asjakohased standardsed lennujaamatasud ja -maksud. Nende tasude ja maksude maksmata jätmist oleks loetud SOGAERi ees võetud kohustuste täitmata jätmiseks, mis oleks andnud SOGAERile õiguse leping lõpetada.

(186) Cagliari lennujaamaga sõlmitud lepingu artiklis 5 on kindlaks määratud, et rahalist toetust antakse tingimusel, et maakond eraldab asjakohased vahendid.

Lepingud Olbia lennujaamaga

(187) Esimene leping GEASARiga allkirjastati 17. märtsil 2011 ja see hõlmas ajavahemikku 28. märtsist 2010 kuni 27. märtsini 2011 (ühekordne […] euro suurune makse). Teine leping allkirjastati 25. jaanuaril 2012 ja see hõlmas ajavahemikku 27. märtsist 2011 kuni 30. märtsini 2013 ([85]) (kuni […] eurot ajavahemikuks, mis algas 2011. aasta suvehooajaga ja lõppes 2011/2012. aasta talvehooajaga, ning kuni […] eurot ajavahemikuks, mis algas 2012. aasta suvehooajaga ja lõppes 2012/2013. aasta talvehooajaga). Viimane leping Olbia lennujaamaga allkirjastati 1. märtsil 2013 ja see hõlmas ajavahemikku 27. märtsist 2013 kuni 30. märtsini 2014 (kuni […] eurot).

(188) Lepingutes ei ole öeldud, et lennutranspordi arendamiseks antavad avaliku sektori vahendid on pärit maakonnalt.

([84]) Cagliari leping käsitles järgmiste liinide käitamist: Stansted, Genf, Basel ja Schönefeld.
([85]) Olbia leping käsitleb järgmiste liinide käitamist: Bristol, Basel, Genf, London Gatwick, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly ja Madrid-Barajas.

(189) EasyJet väidab, et 25. jaanuaril 2012 allkirjastatud lepingu eesmärk oli veelgi suurendada oma tegevust lennujaamas, i) avades 2012. aasta suvehooajal uue ühenduse Olbia ja Madridi vahel, ii) suurendades 2012/2013. aasta talvehooajal Berliinist saabuvate ja Berliini suunduvate lendude sagedust nädalas ning iii) arendades keskmise külastatavusega ajal ja madalhooajal transiidivoogu, eriti rahvusvahelisel turul. Lepingu eesmärk oli töötada välja turundus- ja reklaamiprogramm, milles GEASAR rahaliselt osaleb.

(190) EasyJet koostas äriplaani, mille GEASAR läbi vaatas. GEASAR koostas ka enda äriplaani, veendumaks, et leping on rahaliselt elujõuline. Lennujaamakäitaja kontrollis oma äriplaani tulemuse alusel investeeringu väärtust ([86]).

5.2.1.2. ***Riigiabielemendid***

(191) Selleks et mõista, kas kõnealust meedet tuleb lugeda riigiabiks, vaatleb easyJet kõiki ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriume.

Riigi ressursid

(192) EasyJet väidab, et ehkki SOGAERiga sõlmitud lepingus on eraldi viidatud Sardiinia piirkondlikule seadusele 10/2010, mille kohaselt maakond annab lennujaamakäitajatele sellised vahendid, ei ole mingeid tõendeid selle kohta, et vahendid, mis easyJet SOGAERilt ja GEASARilt sai, olid needsamad vahendid, mis maakond oli andnud otse lennujaamakäitajatele.

(193) Esiteks väidab easyJet, et SOGAERi ja easyJeti lepingus esinev viide piirkondlikule seadusele iseenesest ei tõenda otsest seost Sardiinia maakonna vahendite ja easyJeti vahel. Pealegi näitab asjaolu, et GEASARi ja easyJeti vahelises lepingus seda viidet ei olnud, seda, et teises lepingus nimetatud seadus 10/2010 ei olnud lennujaamakäitajate ja easyJeti vahelise suhte puhul oluline.

(194) EasyJeti meelest peaks komisjon easyJeti lepinguid eraldi hindama, et kontrollida, kas vahendid, mille easyJet lennujaamakäitajatelt sai, tulid ka tegelikult maakonnalt, enne kui ta teeb järelduse selle kohta, et kõnealune meede kujutab endast riigiabi.

Konkurentsi moonutamine siseturul

(195) EasyJeti väitel ei ole saadud hüvitis piisav, et kahjustada konkurentsi. Seda peamiselt kahel põhjusel: hüvitise summa on võrdlemisi väike ja lepingutes nimetatud liinidel ei lenda teisi lennuettevõtjaid.

(196) EasyJet on ainus lennuettevõtja, kes käitab kõiki SOGAERiga sõlmitud lepingus nimetatud liine ja peaaegu kõiki GEASARiga sõlmitud lepingus nimetatud liine. Lennujaamakäitajad kutsusid ka teisi lennuettevõtjaid käitama samu liine, avaldades oma veebisaidil lennuettevõtjatele üleskutse esitada Cagliari ja Olbia liinide käitamise kohta äriplaanid, kuid seda võimalust kasutas vaid easyJet.

(197) Kuna easyJet on asjaomastel liinidel ainus lennuettevõtja, ei saa väidetav abi kahjustada ühtki konkurenti. Seega ei esine easyJeti sõnul mingit konkurentsi moonutamist.

Majandusliku eelise puudumine

(198) EasyJet väidab erainvestori põhimõttele tuginedes, et meede ei too talle mingit majanduslikku eelist.

(199) EasyJeti väitel oli SOGAERil ja GEASARil võimalik eelnevalt hinnata lepingute majanduslikku tasuvust. Majandusliku tasuvuse aluseks on kolm asjaolu: i) easyJet kohustus tegelema turundusega, tegema punktist punkti

([86]) Komisjonile ei ole kumbagi äriplaani esitatud.

lende ja saavutama lepingutes kindlaks määratud reisijatega seotud eesmärgid; ii) easyJet esitas lennujaamakäitajale äriplaanid, mis hõlmasid lepingute kehtivusaega, ja meediaplaanid, et lennujaamakäitaja saaks veenduda kasumlikkuses; ning iii) lennujaamakäitaja kinnitas turundustegevusest tulenevat investeeringutasuvust.

(200) Esimese punktiga seoses selgitab easyJet, et ta võttis nii Cagliari kui ka Olbia lepingus endale kohustuse teha asjaomastel liinidel vähemalt teatava sagedusega vähemalt teatud arv lende.

(201) Mis puudutab teist punkti, siis easyJeti esitatud äriplaanides on üksikasjalikult kirjeldatud easyJeti pakkumist, et lennujaamakäitajad saaksid hinnata investeeringute kasumlikkust. EasyJet selgitab, et tollal kättesaadava teabe põhjal järeldasid mõlemad lennujaamakäitajad, et investeeringud toovad lennujaamadele märkimisväärset majanduslikku kasu.

(202) SOGAER tegi otsuse sõlmida easyJetiga leping, lähtudes välisnõustaja kinnitatud majandusliku mõju uuringust, kus oli kontrollitud investeeringutasuvust ning jõutud järeldusele, et investeering toob lennujaamale suure tõenäosusega kaasa märkimisväärse majandusliku kasu ja arengu. GEASAR väitis lepingus, et ta oli vaadanud läbi easyJeti äriplaani, hinnanud oletusi ja eeldatavaid tulemusi ning esitanud oma äriplaani, mis kinnitas majanduslikku huvi easyJetiga lepingu sõlmimise vastu.

(203) Lepingud SOGAERi ja GEASARiga märkimisväärselt suurendasid reisijate arvu Cagliari ja Olbia lennujaamas, tagades seega stabiilse ning üha suureneva tulu lennundusega seotud tegevusest ja lennundusvälisest tegevusest.

(204) EasyJet leiab, et lepingud SOAGERi ja GEASARiga põhinevad puhtalt ärilistel tingimustel. Kuna SOGAER ja GEASAR tegutsesid kui majanduslikku kasu taotlevad erainvestorid, ei saa vaatlusalust meedet lugeda riigiabiks.

5.2.1.3. ***Kooskõla Altmarki kriteeriumidega ja/või ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikega 2***

(205) EasyJet kinnitab, et talle antud hüvitis ei ole ebaseaduslik riigiabi, sest see vastab kõigile neljale tingimusele, mis on kindlaks määratud Euroopa Liidu Kohtu Altmarki otsuses ([87]) selleks, et teha kindlaks, kas avaliku teenuse eest makstav hüvitis kujutab endast riigiabi.

(206) Meede on hüvitis kohustuse eest käitada spetsiaalselt kindlaks määratud strateegilisi rahvusvahelisi liine, mille lähte- või sihtpunkt on Cagliari või Olbia lennujaam, ning osutada seonduvaid turundus- ja reklaamiteenuseid, eelkõige mittekasumlikul kõrghooajavälisel ajal. Peale selle piirdub easyJeti kavakohane rahastamine tema avaliku teenindamise ülesande täitmisel tekkivate tegelike kulude (osalise) hüvitamisega, mis lõppkokkuvõttes võimaldab easyJetil teenida mõistlikku kasumit.

(207) EasyJet leiab, et esimene Altmarki tingimus (selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustuse määramine) on täidetud, sest riik oli andnud easyJetile ülesande käitada strateegilisi rahvusvahelisi liine ja avaliku teenindamise kohustus oli täpselt määratletud. EasyJet sõlmis SOGAERi ja GEASARiga siduvad lepingud Sardiinia seaduse 10/2010 ning selle hilisemate rakendusaktide tulemusel. Nende lepingutega on määratud easyJetile konkreetne kohustus tagada territoriaalse järjepidevuse põhimõttest kinnipidamine ja piisav arv lende, et vedada Sardiiniasse saabuvaid ja Sardiiniast lahkuvaid reisijaid ka väljaspool hooaega. Vaatlusalune hüvitis on seotud üldist majandushuvi pakkuva teenusega, mille osutamise oli maakond teinud easyJetile ülesandeks SOGAERi ja GEASARi kaudu.

(208) Analüüsides teist tingimust (parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, peavad olema eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud), väidab easyJet, et lepingutes, milles antakse easyJetile ülesanne pakkuda strateegilistel liinidel lennutransporditeenuseid, on ülesande täitmise eest makstav hüvitis eelnevalt piisavalt täpselt kindlaks määratud, kuivõrd neis on nimetatud kindel summa, mis eraldatakse aasta kohta spetsiaalselt asjaomaste liinide käitamiseks aasta jooksul.

([87]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415.

(209) Seoses kolmanda tingimusega (saadud hüvitis ei ole suurem, kui on vajalik kulude katmiseks ja mõistliku kasumi teenimiseks) väidab easyJet, et SOGAERi ja GEASARiga sõlmitud lepingutes kindlaks määratud lennutransporditeenuste osutamisega kaasnevad talle suured püsi- ja tegevuskulud. EasyJet kinnitab, et lennujaamade toetuseta ei oleks ta kunagi käitanud Sardiinia lennujaamadest ühtki liini, välja arvatud tipphooajal.

(210) EasyJeti väitel on täidetud isegi neljas Altmarki tingimus (saadud hüvitis ei ületa kulusid, mida oleks kandnud keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja avaliku teenuse osutamiseks vajalike sobivate vahenditega varustatud ettevõtja). EasyJet väidab, et teda võib pidada keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja avaliku teenuse osutamiseks vajalike sobivate vahenditega varustatud ettevõtjaks. EasyJet soovib rõhutada, et ta on üks kõige paremini korraldatud juhtimisega Euroopa lennuettevõtjatest, kes suudab pakkuda klientidele madalaid hindu tänu sellele, et ta keskendub tõhususele ning kasutab intensiivselt oma lennukiparki ja infotehnoloogiat, mille tulemusel langevad kulud reisija kohta.

(211) Juhul kui komisjon peaks leidma, et Altmarki tingimused ei ole täidetud, leiab easyJet, et täidetud on kõik ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 tingimused ja et meetmed olid vajalikud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamiseks. Seepärast võib meetmeid siiski õigustada kui kokkusobivaid ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikes 2 sätestatud erandi alusel.

5.2.1.4. ***Tasakaalustatuse analüüs***

(212) EasyJet väidab, et isegi kui vaatlusalune kava jääb väljapoole eeskirjade ja suuniste kohaldamise ala, muudab tasakaalustatuse analüüsi positiivne tulemus selle igati seaduslikuks, olenemata abi või abisaaja suurusest. Abil on põhjendamatu negatiivne mõju, kui

a) seda antakse ebatõhusatele või turgu valitsevatele ettevõtjatele languses olevates sektorites;

b) selle andmise tulemusel suunatakse ümber erainvesteeringud või teadusuuringud;

c) selle andmisega diskrimineeritakse teatavaid ettevõtjaid või teatavat tehnoloogiat.

(213) Käesoleva juhtumi puhul ei esine ühtki konkurentsimoonutust, mida tavaliselt seostatakse probleemse riigiabiga: i) abisaajad ei ole laiendanud turuosa potentsiaalselt tõhusamate konkurentide arvelt; ii) välisriikidest pärit konkurente ei ole diskrimineeritud oma riigi edukaimatele eelise andmisega; iii) tarbijad ei ole kaotanud seeläbi, et neil ei ole juurdepääsu odavamatele või parematele toodetele.

(214) EasyJet väidab, et kõnealuse kava puhul on täidetud vajalikkuse ja proportsionaalsuse nõue. Kava on vajalik, sest vastasel juhul ei käitaks easyJet liine aasta ringi. Kava on proportsionaalne, sest toetus moodustab vaid osa easyJeti tegevuskuludest.

5.2.1.5. ***Kokkuvõte***

(215) Kokkuvõtteks ütleb easyJet, et ta ei saanud uurimise all oleval ajavahemikul ebaseaduslikku riigiabi ei Sardiinia lennujaamadelt ega Sardiinia ametiasutustelt.

5.2.2. MÄRKUSED 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA VAATLUSALUSTE MEETMETE SUHTES

(216) EasyJeti väitel on ta juba tõendanud, et ta ei saanud ebaseaduslikku riigiabi mitmel põhjusel, mida uued suunised ei mõjuta. EasyJet rõhutab, et 2014. aasta lennundussuuniste jaos 3.5 on kaks meetodit selle kindlaksmääramiseks, kas lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelised lepingud vastavad turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile ega sisalda seega riigiabi.

(217) Esimene meetod on võrdlemine, kuid komisjon jätab selle meetodi kõrvale, sest riigi toetused on lennujaamade turul väga levinud.

(218) Teine kavandatud meetod on teha kindlaks, kas asjaomane ärikokkulepe suurendab eelneva analüüsi andmetel lennujaama kasumlikkust (2014. aasta lennundussuuniste jagu 3.5.2). EasyJet täpsustab, et komisjon peab eelnevat kasumlikkuse suurenemise analüüsi lennujaamade ja üksikute lennuettevõtjate vahel sõlmitud kokkulepete hindamisel kõige asjakohasemaks. Ettevõtja arvates tuleks kõnealusel hindamisel lähtuda äriplaanist ning võtta arvesse teavet, mis oli kättesaadav, ja arengut, mida oli võimalik prognoosida lepingu sõlmimise ajal.

(219) EasyJet toonitab, et nagu on selgitatud 30. juulil 2013 esitatud märkustes, oli SOGAERil ja GEASARil võimalik lepingute majanduslikku tasuvust ette aimata.

(220) EasyJet märgib, et majandusliku tasuvuse aluseks on järgmised asjaolud: i) easyJet kohustus tegelema turundusega, tegema punktist punkti lende ja saavutama lepingutes kindlaks määratud reisijatega seotud eesmärgid; ii) easyJet esitas lennujaamakäitajale äriplaanid, mis hõlmasid lepingute kehtivusaega, ja meediaplaanid, et lennujaamakäitaja saaks veenduda kasumlikkuses; ning iii) lennujaamakäitaja kinnitas turundustegevusest tulenevat investeeringutasuvust. EasyJet juhib tähelepanu asjaolule, et tollal kättesaadava teabe põhjal järeldasid mõlemad lennujaamakäitajad, et investeeringud toovad lennujaamadele märkimisväärset majanduslikku kasu. SOGAER tegi otsuse sõlmida easyJetiga leping majandusliku mõju uuringu tulemusel.

(221) EasyJet tõstab esile ka seda, et tema reklaami- ja turundustegevus suurendas märkimisväärselt Cagliari ja Olbia lennujaama nähtavust ning seega reisijatevoogu kõnealuste lennujaamade liinidel.

(222) Seoses 2014. aasta lennundussuuniste jaoga 5.2 märgib easyJet, et tingimustesse, mille alusel lennuettevõtjad võivad saada uute liinide sisseseadmiseks abi, on tehtud mõni muudatus. EasyJet täheldab, et uute suuniste alusel võib kaugemates piirkondades, käesoleval juhul saarel, asuvate lennujaamade puhul olla õigustatud kord, mis on lennujaama suuruse ja abikõlblike sihtkohtade suhtes paindlikum. EasyJet väidab, et uued stardiabi vastuvõetavuse kriteeriumid on sisuliselt täidetud.

(223) Ettevõtja sõnul on 2014. aasta lennundussuuniste jaos 5.2 öeldud, et lennuettevõtjatele antavat stardiabi loetakse ühistes huvides oleva eesmärgi saavutamisele kaasa aitavaks, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest: i) abi suurendab uue liini käivitamisega ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi või ii) abi aitab kaasa kaugete piirkondade regionaalarengule. Suuniste jao 2.2 kohaselt on kauged piirkonnad *„äärepoolseimad piirkonnad, Malta, Küpros, Ceuta ja Melilla, liikmesriigi territooriumi hulka kuuluvad saared ja hõredalt asustatud piirkonnad*“. EasyJet väidab, et need kriteeriumid on mõlemad täidetud. Peale selle näib, et alternatiivsete transpordiviiside puudumise tõttu on täidetud ka tegeliku transpordivajaduse nõue.

(224) EasyJet tuletab meelde, et stardiabi võib anda lennuettevõtjatele, kes opereerivad aastas vähem kui kolme miljonit reisijat teenindavatest lennujaamadest (lennundussuuniste punkt 142), ning konkreetsetel juhtudel ka lennuettevõtjatele, kes opereerivad aastas rohkem kui kolme miljonit ja vähem kui viit miljonit reisijat teenindavatest lennujaamadest (punkt 144). Olbia lennujaamas, mille leping easyJetiga sõlmiti 2011. aastal, registreeriti 2009. ja 2010. aastal lennuliikluse mahuks vastavalt 1 621 945 ja 1 591 821 reisijat. Cagliari lennujaamas, mille leping easyJetiga sõlmiti 2010. aastal, registreeriti 2008. ja 2009. aastal lennuliikluse mahuks vastavalt 2 924 805 ja 3 317 262 reisijat. Igal juhul peaks komisjon easyJeti meelest jõudma järeldusele, et stardiabi on 2014. aasta lennundussuuniste punkti 142 (Cagliari lennujaama puhul) või vähemalt punkti 144 kohaselt vajalik.

(225) Seoses riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasusega on punktis 147 sätestatud, et see kriteerium on täidetud, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest: i) lennuettevõtja poolt eelnevalt koostatud äriplaanis on kindlaks määratud, et abi saaval lennuliinil on väljavaade muutuda pärast kolme aastat lennuettevõtja jaoks ilma riigi vahenditeta kasumlikuks, või ii) liini äriplaani puudumise korral on lennuettevõtja võtnud lennujaama ees tühistamatu kohustuse käitada liini ajavahemikul, mis on vähemalt sama pikk kui ajavahemik, mil saadi stardiabi. EasyJet juhib tähelepanu asjaolule, et lepingute sõlmimise hetkeks koostatud äriplaanid kinnitasid lepingute sobivust ja jätkusuutlikkust lennujaamade jaoks.

(226) Ehkki ühtki ametlikku kohustust käitada liine pärast esialgse kolmeaastase ajavahemiku lõppu ette ei nähtud, on see tingimus praegu tegelikult täidetud, sest easyJet jätkas pärast lepingu lõppemist 2013. aastal tegutsemist Cagliari ja Olbia lennujaamas.

(227) Ergutava mõju olemasoluga seoses tuletab easyJet meelde, et lennuettevõtjatele antaval stardiabil on ergutav mõju, kui on tõenäoline, et abi puudumise korral lennuettevõtja majandustegevust asjaomases lennujaamas ei laiendataks. EasyJet märgib oma 30. juuli 2013. aasta märkustele viidates, et ilma SOAGAERilt ja GEASARilt saadud toetuseta ei oleks ta ühtki asjaomast liini väljaspool tipphooaega käitanud.

(228) Mis puudutab abisumma proportsionaalsust, siis easyJeti hinnangul oli see kriteerium vaatlusaluse juhtumi puhul täidetud. Lõpetuseks, seoses konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimisega väidab easyJet, et käitatavatel liinidel ei saa pakkuda kiirrongiteenust või kasutada muud transpordiliiki. Peale selle ei ole Cagliari ja Olbia lennujaama teeninduspiirkonnas ühtki teist lennujaama.

5.2.3. LISAMÄRKUSED TURUMAJANDUSE TINGIMUSTES TEGUTSEVA ETTEVÕTJA PÕHIMÕTTE JÄRGIMIST KÄSITLEVA ANALÜÜSI KOHTA SEOSES OLBIA LENNUJAAMAGA

(229) EasyJet väidab, et Olbia lennujaamaga sõlmitud lepingud on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Selle kinnituseks esitas easyJet komisjonile konsultatsioonifirma koostatud aruande. Konsultatsioonifirma analüüsis iga easyJeti ja Olbia vahelise turunduslepingu eelnevalt prognoositavat kasumlikkust, lähtudes oma arusaamast 2014. aasta lennundussuunistes ja hiljutises komisjoni praktikas ([88]) kajastuvast komisjoni lähenemisviisist.

(230) Tulemustest on näha, et 2010. ja 2011. aasta turunduslepingute sõlmimise ajal oli mõlema lepingu puhul asjakohane eeldada piisavat kasumlikkust ([89]). Tõepoolest, 2010. ja 2011. aasta lepingu NPV on selgelt positiivne nii teatatud põhistsenaariumi kui ka mitme tundlikkusanalüüsi puhul, mis viitab sellele, et mõistlik erainvestor oleks tõenäoliselt pakkunud sarnaseid lepinguid.

(231) Seega on esitatud tõenditest näha, et mõistlik turumajanduse tingimustes tegutsev investor oleks sarnastel asjaoludel olnud selliste mõistlike eelduste puhul nõus sõlmima easyJetiga samalaadsed lepingud. Analüüs osutab sellele, et easyJetiga mitmesuguseid lepinguid sõlmides käitus GEASAR nii, nagu oleks käitunud erainvestor.

5.3. *GEASARi (OLBIA LENNUJAAMA KÄITAJA) MÄRKUSED*

5.3.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

(232) Olbia lennujaam on keskendunud riigisisesele ja rahvusvahelisele kommertsreisijateveole, pannes rõhku turistide teenindamisele. Olbia lennujaamast lähtuv ja sinna suunatud lennuliiklus saavutab oma tipu suvehooajal, mis kestab maist oktoobrini.

(233) GEASAR rõhutab, et lennujaama asumine saarel, Sardiinias, tähendab seda, et

a) lennujaama ei saa pidada kattuvaks teistes liikmesriikides või Itaalia maismaaosas asuvate lennujaamadega;

b) Olbia lennujaam ei konkureeri saare teiste lennujaamadega (eelkõige Mario Mameli lennujaamaga Cagliari-Elmases ja Alghero-Fertilia lennujaamaga). Neid kolme Sardiinia lennujaama ei saa pidada vastastikku asendatavaks, sest neil on erinevad teeninduspiirkonnad. Peamised põhjused, miks kõnealused lennujaamad ei ole asendatavad, on saare topograafia, elanike hajutatus kogu territooriumil, lennujaamade vahelised pikad vahemaad ja saare eri piirkondi ühendavate kiirteede puudumine.

([88]) Eeskätt komisjoni 12. veebruari 2004. aasta otsus 2004/393/EÜ eeliste kohta, mis Vallooni piirkond ja Brüsseli Lõuna-Charleroi lennujaam andsid lennuettevõtjale Ryanair selle asumisel Charleroisse (ELT L 137, 30.4.2004, lk 1), ning komisjoni 25. juuli 2012. aasta otsus 2013/664/EL, mis käsitleb meedet SA.23324 (C 25/07) (ex NN 26/07) – Soome Finavia, Airpro ja Ryanairi tegevus Tampere-Pirkkala lennujaamas (ELT L 309, 19.11.2013, lk 27).

([89]) Analüüs tehti ilma, et avalikest allikatest – asjaomased turunduslepingud, arved, maapealse teeninduse lepingud, avaldatud tariifid ja Olbia aastaaruanded – ja easyJetilt saadud andmeid oleks arutatud lennujaama esindajatega.

(234) Peale selle ei konkureeri lennuliiklus Olbia lennujaamas muude Sardiinia vahel liikumiseks kasutatavate transpordiliikidega. Sardiiniasse jõudmiseks on ainus alternatiiv õhuteele meretee, kus sõiduajad on aga märksa pikemad.

5.3.1.1. ***Seaduse 10/2010 rakendamiseks võetud GEASARi meetmed***

(235) GEASAR esitas maakonnale 2010. aasta ja 2011.–2013. aasta kohta tegevuskavad koos vastavate rahastamistaotlustega. Maakond kiitis nimetatud ajavahemike jaoks rahaliste vahendite eraldamise heaks 6. detsembri 2010. aasta otsusega nr 43/37 ja 23. detsembri 2011. aasta otsusega nr 52/117.

(236) Meetmed, mille GEASAR tegelikult ellu viis, olid seotud vaid seadusega 10/2010 ette nähtud 2. ja 3. meetmega, käsitledes Sardiinia kui turismisihtkoha reklaamimist. 1. meetmega seoses ei sõlminud GEASAR ühtki liiniarenduslepingut.

2. meede

(237) Lennujaamakäitaja avaldas oma veebisaidil osalemiskutse, et sõlmida seaduse 10/2010 rakendamiseks turundus- ja reklaamilepingud. Pärast osalemiskutsele vastuste saamist pidas GEASAR lennuettevõtjatega turundustegevust käsitlevate ettepanekute üle läbirääkimisi, võttes ühe planeerimisvahendina arvesse maakonna koostatud turismialast turunduskava.

(238) Läbirääkimiste tulemusel sõlmis GEASAR ajavahemiku 2010–2013 jaoks ühekordse lepingu lennuettevõtjatega easyJet, Meridiana, Air Berlin, NIKI, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com ja Air Baltic. Enamiku lepingute kestus oli üks või kaks aastat.

(239) Lepingute eeltingimus oli, et asjaomased lennuettevõtjad pidid käitama teatavaid Olbiast lähtuvaid ja Olbiasse suunatud riigisiseseid või Euroopa liine. See nõue oli seotud Sardiinia kui turismisihtkoha reklaamimisega lennuettevõtjate poolt.

(240) Sihtkoha turundamise ja reklaamimisega seotud meetmed, mille lennuettevõtjad kohustusid lepingus ette nähtud eelarvevahendeid kasutades ellu viima, olid kindlaks määratud eraldi meediaplaanis. Täpsemalt hõlmasid need meetmed i) tavapärast reklaami (linnaruumis, meedias, lennuajakirjades jne) ja ii) reklaami lennuettevõtja veebisaidil.

3. meede

(241) GEASAR andis maakonna nimel kolmandatele isikutele seoses Sardiinia kui sihtkoha reklaamimisega mitu ülesannet, näiteks ülesande teha reklaami ajakirjanduses ja televisioonis, trükkida lennujaamas üles pandavaid kaarte, plakateid ja aknakleebiseid teabega Sardiinia kohta, sõlmida reklaamistrateegiate kavandamiseks nõustamislepinguid, osaleda valdkondlikel messidel ja pressikonverentsidel ning reklaamida sihtkohta turismiagentuuride pakutavate reisipakettide ja veebisaidi kaudu, kus tehakse reklaami turismile Sardiinias.

Rahavood

(242) Lennujaamakäitaja tegi seoses 2. ja 3. meetmega lennuettevõtjatele ja muudele asjaomastele teenuseosutajatele ettemakse. GEASAR esitas maakonnale aruanded ajavahemikus 2010–2012 ellu viidud meetmete ja tegelikult kantud kulude kohta. Seejärel oleks maakond pidanud hüvitama summad, mille lennujaamakäitaja oli andnud ettemaksetena.

(243) Oma piiratud eelarveassigneeringute tõttu on maakond osaliselt hüvitanud kulud, mis tekkisid GEASARil seoses 2. meetmega. Suurim osa vahenditest, mille maakond seaduse 10/2010 alusel eraldas, on seotud 2. meetmega, kattes maksed, mis GEASAR tegi lennuettevõtjatele turundus- ja reklaamilepingute alusel.

(244) Tabelis 11 on esitatud GEASARilt pärit rahavood.

Tabel 11

Olbia lennujaamalt pärit rahavood

(eurodes)

	2010	2011	2012	KOKKU
2. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
3. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
Lennujaamakäitaja poolt maakonnale teatatud kogusumma	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Toetus, mida on õigus saada seaduse 10/2010 alusel	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Seaduse 10/2010 alusel lennujaamakäitajale makstud kogutoetus	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***Hindamine ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel***

(245) GEASAR ei ole 2. ja 3. meetme puhul tegelik abisaaja, mistõttu on menetluse algatamise otsuses tehtud viga, nimetades GEASARi seadusega 10/2010 ettenähtud riigiabi saajate seas. GEASARile ei saanud osaks abist tulenev majanduslik eelis: lennujaamakäitajad andsid maakonnalt seaduse 10/2010 alusel saadud toetused lihtsalt edasi lõplikele abisaajatele, st vaatlusalustes lennujaamades lennuliine käitavatele lennuettevõtjatele. Sama kehtib Sardiinia kui turismisihtkoha reklaamimise puhul, mille lennujaamakäitajad tellisid teistelt ettevõtjatelt.

(246) GEASARi sõnul ei kujuta seaduse 10/2010 kohane toetus endast riigiabi, sest ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohasest riigiabi kindlaksmääramise neljast tingimusest on täitmata vähemalt kaks:

a) GEASAR ei saa 2. ja 3. meetmega seoses mingit eelist, mistõttu on seadusega 10/2010 ette nähtud vahendid GEASARi meelest kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega, kuivõrd summad, mille maakond 2. ja 3. meetme puhul maksis, katavad tasu kolmandate isikute osutatud teenuse eest ning kolmandate isikute tegelikult kantud kulud. GEASAR märgib ka seda, et tasu, mida maksti lennuettevõtjatele (2. meede) ja teistele teenuseosutajatele (3. meede), on kooskõlas kehtivate turuhindadega. Samas on rahalised vahendid, mille maakond eraldas seaduse 10/2010 alusel, toonud maakonnale keskmises ja pikas perspektiivis rahalist tulu. Summat, mille maakond on saanud tänu maksutulu suurenemisele, võib pidada suuremaks kuludest, mis tekkisid maakonnal vaatlusaluste meetmete rahastamisel. SFIRSi antud laenud maksti samuti välja turutingimustel;

b) 2. ja 3. meede ei kahjusta kaubandust ega moonuta konkurentsi: oma erilise asukoha tõttu tegutseb Olbia lennujaam kohalikul tasandil ega konkureeri teiste riigi või Euroopa lennujaamadega. Olbia lennujaama haldamine, ehkki osaline, tehti GEASARile ülesandeks 1989. aastal, seega tublisti enne 12. detsembri 2000. aasta Aéroport de Paris' kohtuotsust, millega laiendati riigiabieeskirjade kohaldamisala, hõlmates lennujaamade käitamise.

(247) GEASAR ütleb kokkuvõtteks, et seaduse 10/2010 kohased toetused ei ole vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1 riigiabi.

5.3.1.3. ***Abi siseturuga kokkusobivuse hindamine ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel***

(248) GEASAR väidab, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud toetused on igal juhul siseturuga kokkusobivad vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c. Siseturuga kokkusobivust tuleb hinnata 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 kohaselt ([90]):

a) abi eraldatakse lennuettevõtjatele, kellel on liikmesriigi poolt vastavalt määrusele (EMÜ) nr 1008/2008 väljastatud kehtiv lennutegevusluba;

([90]) Komisjon on vaadelnud kõnealuseid kriteeriume menetluse algatamise otsuse punktides 133 jj.

b) vaatlusaluse rahastamise eesmärk oli vähendada lennuliikluse hooajalisust, seega edendati sellega uute liinide või lennuplaanide loomist, ning rahastamine ei hõlmanud lennuettevõtjaid, kellel oli avaliku teenindamise kohustus määruse (EÜ) nr 1008/2008 tähenduses;

c) subsideeritud liin oli asjaomastele lennuettevõtjatele kasumlik;

d) rahaliste vahenditega kaeti uue liini või uue lennuplaani sisseseadmisega seotud lisakulud; need kulud on kooskõlas kehtivate turuhindadega;

e) seaduse 10/2010 kohased algatused avalikustati asjakohaselt lennuettevõtjate seas, kes olid huvitatud oma teenuste pakkumisest;

f) lepingud sisaldavad karistuste süsteemi, mida rakendatakse juhul, kui lennuettevõtja ei täida lennujaama ees oma kohustusi.

(249) GEASAR märgib, et seaduse 10/2010 kohased toetused antakse lennuettevõtjatele veidi pikemaks ajaks (kolme aasta asemel neljaks aastaks) ja nende osatähtsus on 2005. aasta lennundussuunistes lubatust suurem, kuid lisab, et sugugi mitte kõigil lennuettevõtjatega sõlmitud lepingutel ei olnud seaduses 10/2010 sätestatud kestus. GEASAR rõhutab, et kõige olulisem on see, et suunistes on lubatud teha abisaavate ja majanduslikult ebasoodsamate piirkondade puhul, nagu Sardiinia, suunistes sätestatud osatähtsuse kriteeriumist erand.

(250) Vaatlusalused meetmed on asjakohased, et ergutada püüdlemist liidu huvidega kooskõlas olevate arengueesmärkide poole, ega mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust ulatuses, mis on vastuolus ühiste huvidega. Sellega seoses osutab GEASAR Euroopa Parlamendi 10. mai 2012. aasta resolutsioonile piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta ELis, ([91]) milles on rõhutatud piirkondlike lennujaamade tähtsust liidus.

(251) GEASAR leiab, et hinnates vaatlusaluste meetmete kokkusobivust siseturuga, tuleks arvesse võtta Olbia lennujaama üliolulist rolli Sardiinia kui saare territoriaalse järjepidevuse tagamisel.

5.3.1.4. ***Hindamine ELi toimimise lepingu artikli 106 alusel***

(252) GEASAR märgib, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud summad ei ole Altmarki kriteeriumide põhjal riigiabi ja isegi kui nad seda on, oleksid nad ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobivad.

Altmarki kriteeriumidest kinnipidamine

(253) Esimese Altmarki tingimusega seoses juhib GEASAR tähelepanu sellele, et vaatlusalused meetmed, mille eesmärk on tagada aasta ringi minimaalne lennuühendus saare ja ülejäänud ELi vahel, on osa maakonna laiemast geo- ja transpordipoliitikast.

(254) GEASARi sõnul on teine ja kolmas Altmarki tingimus täidetud: parameetrid, mille alusel hüvitis arvutati, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning ülemäärase hüvitise maksmise oht puudus, sest GEASARile hüvitati tekkinud kulud vaid osaliselt.

(255) GEASAR leiab, et ta kandis kulusid kui eraettevõtja tavapärastel turutingimustel, ning seetõttu on täidetud ka neljas Altmarki tingimus.

Abi kokkusobivus siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel

(256) GEASARi meelest tuleks sel abi kokkusobivuse hindamisel *mutatis mutandis* arvesse võtta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust ja 2011. aasta raamistikku.

(257) GEASAR märgib, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 2 lõike 1 punktis a kindlaks määratud künnisest on kinni peetud, kuna avaliku sektori toetus oli ligikaudu 4 miljonit eurot aastas ja GEASARi käive jäi alla 100 miljoni euro. Samuti on täidetud kõnealuse otsuse artiklites 4–6 sätestatud tingimused.

([91]) 2011/2196 (INI).

(258) Seoses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavusega märgib GEASAR, et

a) hüvitis anti tegeliku ja õigesti määratletud üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest;

b) üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine tehti asjaomasele ettevõtjale ülesandeks ühe või mitme ametliku dokumendiga;

c) hüvitise suurus ei ületanud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga.

5.3.2. MÄRKUSED 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA VAATLUSALUSTE MEETMETE SUHTES

(259) GEASAR märgib, et vaatlusalune väidetav abi anti enne 4. aprilli 2014 ning et 2014. aasta lennundussuuniste jaos 8.6 on selgitatud, millisest kuupäevast alates tuleb kohaldada kõnealustes suunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriume. Seepärast peab komisjon kohaldama suuniste punktis 172 sätestatud põhimõtet kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014. Lisaks on suuniste jaos 5 sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid tegevusabi jaoks, mis on makstud enne 4. aprilli 2014. Samas ei kohaldata 2014. aasta lennundussuuniseid investeerimis- ja stardiabi suhtes, mis on antud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes enne 4. aprilli 2014. Komisjon peab kohaldama seda liiki abi suhtes „*abi andmise ajal kehtinud eeskirju*“ (suuniste punktid 173 ja 174).

(260) Tõendamaks, et ta ei saanud mingit riigiabi, viitab GEASAR märkustele, mille ta esitas komisjonile 1. juulil 2013. Ent kui komisjon peaks sellegipoolest jõudma järeldusele, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud avaliku sektori vahendid liigituvad tegevusabiks, mille puhul tegelik abisaaja oli GEASAR, väidab lennujaamakäitaja, et kogu antud abi vastab 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumidele.

(261) GEASAR märgib, et suuniste punktis 137 on öeldud, et „*[e]nne üleminekuperioodi algust antud tegevusabi (sealhulgas enne 4. aprilli 2014 antud abi) võib tunnistada*“ ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt „*siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses*“. Lisaks on sellise abi pidamisel siseturuga kokkusobivaks tingimuseks see, et

a) „*punkti 5.1.2 tingimused, välja arvatud punktide 115, 119, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133 ja 134 tingimused, on täidetud*“;

b) eelkõige tuleb arvesse võtta „*konkurentsimoonutusi*“.

(262) GEASAR leiab, et kõik 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud.

5.3.2.1. ***Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse (2014. aasta lennundussuuniste punktid 113 ja 114)***

(263) GEASAR märgib, et seaduse 10/2010 alusel antud tegevusabi aitas kindlasti kaasa „*ühistes huvides olevate eesmärkide saavutamisele*“. Seda kinnitab eesmärk tugevdada asjaomase kogukonna majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, mille poole maakond seaduse 10/2010 vastuvõtmise kaudu püüdles. Antud avaliku sektori toetuse eesmärk oli tõepoolest soodustada saare ja ülejäänud ELi vahelise lennuühenduse arengut ja vähendada selle hooajalisust ning kõnealune toetus võimaldas „*vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi*“ (punkt 113).

(264) GEASAR väidab, et seadus 10/2010 aitas tõesti „*suurenda[da] ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele*“ (punkti 113 alapunkt a). Ta lisab, et seadus 10/2010 „*aita[s] kaasa regionaalarengule*“ (punkti 113 alapunkt c). Olbia lennujaam on tõepoolest oluline värav, mille kaudu pääseb Kirde-Sardiinias asuvatesse turismisihtkohtadesse, ja seadus 10/2010 on aidanud vähendada lennuliikluse hooajalisust.

5.3.2.2. ***Vajadus riigi sekkumiseks (2014. aasta lennundussuuniste punktid 116–118)***

(265) GEASARi sõnul on täidetud ka see nõue, sest Olbia lennujaam on suuniste punktis 118 nimetatud liiki lennujaam ehk lennujaam, kes ei suuda katta oma tegevuskulusid. Täpsemalt liigitub Olbia lennujaam punkti d alla, kuhu kuuluvad „*aastas üht kuni kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad*“. 2013. aastal oli kommertsreisijateveo maht 1 950 615 reisijat.

5.3.2.3. ***Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus (2014. aasta lennundussuuniste punkt 120)***

(266) GEASARi meelest ei leidunud ühtki muud vähem moonutavat poliitika- või abivahendit, mis oleks võimaldanud saavutada sama eesmärgi ehk tagada Kirde-Sardiiniaga lennuühenduse, mis oli tollal olemas peamiselt suveperioodil, ja aidanud niiviisi üle saada arengu mahajäämusest, mis kahjustas piirkonda selle ääremaisuse ja eraldatuse tõttu. Saadud abi kasutati kommertslendude säilitamiseks ja arendamiseks ning sellega tagati hea ühendus eri liikmesriikidega.

5.3.2.4. ***Ergutava mõju olemasolu (2014. aasta lennundussuuniste punkt 124)***

(267) GEASAR märgib, et ta kasutas kogu seaduse 10/2010 alusel saadud abi igal juhul vaid selleks, et võimaldada suureneda liikluse mahul ja areneda lennujaama tegevusel, mis leitakse olevat kooskõlas taotletavate üldist huvi pakkuvate eesmärkidega. Riigi sekkumise puudumise korral ei oleks neid eesmärke saavutatud ja Olbia lennujaama tegevuse tase oleks aastate jooksul märkimisväärselt langenud.

5.3.2.5. ***Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga) (2014. aasta lennundussuuniste punkt 125)***

(268) Siinkohal osutab lennujaamakäitaja asjakohasele teabele, mis on komisjonile juba kättesaadav, ja märgib, et antud avaliku sektori vahendid on mõeldud selleks, et hüvitada käitajale seaduse 10/2010 alusel ellu viidud algatustega seoses tegelikult tekkinud kulud.

5.3.2.6. ***Konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine (2014. aasta lennundussuuniste punkt 131)***

(269) GEASAR täheldab, et tegevusabi ei kahjustanud mingil moel konkurentsi. Ettevõtja märgib, et geograafilise asukoha tõttu on Olbia lennujaam piiratud teeninduspiirkonnaga ega ole avatud teiste riigi või liidu lennujaamade poolsele konkurentsile. Lisaks ei konkureeri lennujaam oma eripära tõttu ka teiste Sardiinia lennujaamadega. Peale selle ei paku Olbia lennujaama lennuliiklus konkurentsi teistele transpordiliikidele.

(270) Lõpetuseks märgib GEASAR, et taaskord kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega on Olbia lennujaam „*avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale*“. Eespool öeldut arvesse võttes leiab ettevõtja, et seaduse 10/2010 alusel antud tegevusabi vastab täielikult 2014. aasta lennundussuuniste jaos 5.1.2 sätestatud kriteeriumidele ja tuleks seepärast lugeda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks.

5.4. *SOGEAALi (ALGHERO LENNUJAAMA KÄITAJA) MÄRKUSED*

5.4.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

(271) SOGEAAL rõhutab, et Alghero lennujaama asumine saarel, Sardiinias, tähendab seda, et

a) Alghero lennujaama ei saa pidada kattuvaks teistes liikmesriikides või Itaalia maismaaosas asuvate lennujaamadega;

b) Alghero lennujaam ei konkureeri saare teiste lennujaamadega (eelkõige Mario Mameli lennujaamaga Cagliari-Elmases ja Olbia-Costa Smeralda lennujaamaga). Neid kolme Sardiinia lennujaama ei saa pidada vastastikku asendatavaks, sest neil on erinevad teeninduspiirkonnad. Peamised põhjused, miks kõnealused lennujaamad ei ole asendatavad, on saare topograafia, elanike hajutatus kogu territooriumil, lennujaamade vahelised pikad vahemaad ja saare eri piirkondi ühendavate kiirteede puudumine.

(272) Peale selle ei konkureeri lennuliiklus Alghero lennujaamas muude Sardiinia vahel liikumiseks kasutatavate transpordiliikidega. Sardiiniasse jõudmiseks on ainus alternatiiv õhuteele meretee, kus sõiduajad on aga märksa pikemad.

5.4.1.1. ***Seaduse 10/2010 rakendamiseks võetud SOGEAALi meetmed***

(273) SOGEAAL esitas maakonnale 2010. aasta ja 2011.–2013. aasta kohta tegevuskavad koos vastavate rahastamistaotlustega. Maakond kiitis nimetatud ajavahemike jaoks rahaliste vahendite eraldamise heaks 6. detsembri 2010. aasta otsusega nr 43/37 ja 23. detsembri 2011. aasta otsusega nr 52/117.

(274) SOGEAAL väidab, et ta võttis seadusega 10/2010 ette nähtud 1., 2. ja 3. meetme elluviimisel arvesse majandus- ja finantskavas prognoositud kasumlikkuse väljavaateid.

1. meede

(275) Olles avalikustanud oma kavatsuse sõlmida liinide arendamiseks seaduse 10/2010 alusel lepingud, sõlmis SOGEAAL aastateks 2010–2013 Ryanairi ja easyJetiga lepingud, milles lennuettevõtjad kohustusid saavutama teatavad liiklusega seotud eesmärgid, mille tulemusel nad pidid saama SOGEAALilt maakonna nimel tulemustasuna teatava rahasumma.

2. meede

(276) Lennujaamakäitaja teavitas oma veebisaidil kavatsusest sõlmida seaduse 10/2010 alusel turundus- ja reklaamilepingud. Seejärel sõlmis SOGEAAL turundus- ja reklaamilepingud AMSi, Meridiana, Alitalia ja WizzAiriga. Lepingute eeltingimus oli, et asjaomased lennuettevõtjad pidid käitama teatavaid Alghero lähtuvaid ja Algherosse suunatud riigisiseseid või ELi liine. See nõue oli seotud Sardiinia kui turismisihtkoha reklaamimisega lennuettevõtjate poolt.

(277) Sihtkoha turundamise ja reklaamimisega seotud meetmed, mille lennuettevõtjad pidid lepingus ette nähtud toetust kasutades ellu viima, hõlmasid i) tavapärast reklaami (linnaruumis, meedias, lennuajakirjades jne) ja ii) reklaami lennuettevõtja veebisaidil.

3. meede

(278) SOGEAAL andis maakonna nimel kolmandatele isikutele seoses Sardiinia kui sihtkoha reklaamimisega mitu ülesannet, näiteks ülesande luua veebisait, kus tehakse reklaami turismile Sardiinias, korraldada tavapäraseid ja veebipõhiseid reklaamikampaaniaid ning reklaamida sihtkohta turismiagentuuride pakutavate reisipakettide kaudu.

Rahavood

(279) Lennujaamakäitaja tegi seoses 1., 2. ja 3. meetmega lennuettevõtjatele ja muudele asjaomastele teenuseosutajatele ettemakse. SOGEAAL esitas maakonnale aruanded ajavahemikus 2010–2012 ellu viidud meetmete ja tegelikult tekkinud kulude kohta. Seejärel oleks maakond pidanud hüvitama summad, mille lennujaamakäitaja oli andnud ettemaksetena.

(280) Suurim osa vahenditest, mille maakond seaduse 10/2010 alusel eraldas, on seotud 1. ja 2. meetmega, kattes maksed, mis SOGEAAL tegi lennuettevõtjatele turundus- ja reklaamilepingute alusel, nagu on näidatud tabelis 12.

Tabel 12

Alghero lennujaamalt pärit rahavood

(eurodes)

	2010	2011	2012	KOKKU
1. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
2. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
3. meede	—	[…]	[…]	[…]

(eurodes)

	2010	2011	2012	KOKKU
Lennujaamakäitaja poolt maakonnale teatatud kogusumma	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Toetus, mida on õigus saada seaduse 10/2010 alusel	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Seaduse 10/2010 alusel lennujaamakäitajale makstud kogutoetus	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***Hindamine ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel***

(281) SOGEAAL ei ole 1., 2. ja 3. meetme puhul tegelik abisaaja. SOGEAALi väitel on menetluse algatamise otsuses tehtud viga, nimetades SOGEAALi seadusega 10/2010 ettenähtud riigiabi saajate seas.

(282) SOGEAALile ei saanud osaks abist tulenev majanduslik eelis: lennujaamakäitajad andsid maakonnalt seaduse 10/2010 alusel saadud toetused lihtsalt edasi lõplikele abisaajatele, st vaatlusalustes lennujaamades lennuliine käitavatele lennuettevõtjatele. Sama kehtib Sardiinia kui turismisihtkoha reklaamimise puhul, mille lennujaamakäitajad tellisid teistelt ettevõtjatelt.

(283) SOGEAALi sõnul ei ole seaduse 10/2010 alusel antud hüvitis riigiabi. Kolm neljast ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohasest riigiabi kindlaksmääramise tingimusest ei ole täidetud. 1., 2. ja 3. meede ei kahjusta kaubandust ega moonuta konkurentsi: oma erilise asukoha tõttu tegutseb Alghero lennujaam kohalikul tasandil ega konkureeri teiste riigi või Euroopa lennujaamadega. Alghero lennujaama haldamine, ehkki osaline, tehti SOGEAALile ülesandeks 1989. aastal, seega tublisti enne 12. detsembri 2000. aasta Aéroport de Paris' kohtuotsust, millega laiendati riigiabieeskirjade kohaldamisala, hõlmates lennujaamade käitamise.

(284) 1., 2. ja 3. meetmega seoses ei saada mingit majanduslikku eelist. SOGEAAL leiab, et seadusega 10/2010 ette nähtud vahendid on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega: summad, mille maakond kõigi kolme meetme puhul maksis, katavad tasu kolmandate isikute osutatud teenuse eest ja kolmandate isikute tegelikult kantud kulud. SOGEAAL märgib ka seda, et tasu, mida maksti lennuettevõtjatele (2. meede) ja teistele teenuseosutajatele (3. tegevus), on kooskõlas kehtivate turuhindadega.

(285) Rahalised vahendid, mille maakond andis seaduse 10/2010 alusel, on toonud maakonnale keskmises ja pikas perspektiivis rahalist tulu. Summat, mille maakond on saanud tänu maksutulu suurenemisele, võib pidada suuremaks kuludest, mis tekkisid maakonnal vaatlusaluste meetmete rahastamisel. SFIRSi antud laenud maksti samuti välja turutingimustel.

(286) SOGEAAL ütleb kokkuvõtteks, et seaduse 10/2010 kohased toetused ei ole vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1 riigiabi.

5.4.1.3. ***Abi siseturuga kokkusobivuse hindamine ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel***

(287) SOGEAAL väidab, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud toetused on igal juhul siseturuga kokkusobivad vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c. Siseturuga kokkusobivust tuleb hinnata 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 kohaselt ([92]):

a) abi eraldatakse lennuettevõtjatele, kellel on liikmesriigi poolt vastavalt määrusele (EMÜ) nr 1008/2008 väljastatud kehtiv lennutegevusluba;

b) vaatlusaluse rahastamise eesmärk oli vähendada lennuliikluse hooajalisust ja seega edendati sellega uute liinide või lennuplaanide loomist ning rahastamine ei hõlmanud lennuettevõtjaid, kellel oli avaliku teenindamise kohustus määruse (EÜ) nr 1008/2008 tähenduses;

([92]) Komisjon on vaadelnud kõnealuseid kriteeriume menetluse algatamise otsuse punktides 133 jj.

c) subsideeritud liin oli asjaomastele lennuettevõtjatele kasumlik;

d) seaduse 10/2010 kohased algatused avalikustati asjakohaselt lennuettevõtjate seas, kes olid huvitatud oma teenuste pakkumisest;

e) lepingud sisaldavad karistuste süsteemi, mida rakendatakse juhul, kui lennuettevõtja ei täida lennujaama ees oma kohustusi.

(288) SOGEAAL märgib, et seaduse 10/2010 kohased toetused antakse lennuettevõtjatele veidi pikemaks ajaks (kolme aasta asemel neljaks aastaks) ja nende osatähtsus on 2005. aasta lennundussuunistes lubatust suurem, kuid lisab, et sugugi mitte kõigil lennuettevõtjatega sõlmitud lepingutel ei olnud seaduses 10/2010 sätestatud kestus. SOGEAAL rõhutab, et kõige olulisem on see, et suunistes on lubatud teha abisaavate ja majanduslikult ebasoodsamate piirkondade puhul, nagu Sardiinia, suunistes sätestatud osatähtsuse kriteeriumist erand.

(289) Vaatlusalused meetmed on asjakohased, et ergutada püüdlemist liidu huvidega kooskõlas olevate arengueesmärkide poole, ega mõjuta liikmesriikidevahelist kaubandust ulatuses, mis on vastuolus ühiste huvidega. Sellega seoses osutab SOGEAAL Euroopa Parlamendi 10. mai 2012. aasta resolutsioonile piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta ELis, milles on rõhutatud piirkondlike lennujaamade tähtsust liidus.

(290) SOGEAAL leiab, et hinnates vaatlusaluste meetmete kokkusobivust siseturuga, tuleks arvesse võtta Alghero lennujaama üliolulist rolli Sardiinia kui saare territoriaalse järjepidevuse tagamisel.

5.4.1.4. ***Hindamine ELi toimimise lepingu artikli 106 alusel***

(291) SOGEAAL märgib, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud summad ei ole Altmarki kriteeriumide põhjal riigiabi ja isegi kui nad seda on, oleksid nad ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel siseturuga kokkusobivad.

Altmarki kriteeriumidest kinnipidamine

(292) Esimese Altmarki tingimusega seoses juhib SOGEAAL tähelepanu sellele, et vaatlusalused meetmed, mille eesmärk on tagada aasta ringi minimaalne lennuühendus saare ja ülejäänud ELi vahel, on osa maakonna laiemast geo- ja transpordipoliitikast.

(293) SOGEAALi sõnul on teine ja kolmas Altmarki tingimus täidetud: parameetrid, mille alusel hüvitis arvutati, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning ülemäärase hüvitise maksmise oht puudus, sest SOGEAALile hüvitati tekkinud kulud vaid osaliselt.

(294) Vaatlusalused tekkinud kulud olid samaväärsed hästi korraldatud juhtimisega eraettevõtja kuludega ja seega on täidetud ka neljas Altmarki tingimus.

Abi kokkusobivus siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel

(295) SOGEAALi meelest tuleks sel abi kokkusobivuse hindamisel *mutatis mutandis* arvesse võtta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat 2005. aasta otsust ja 2011. aasta raamistikku.

(296) SOGEAAL märgib, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva otsuse artikli 2 lõike 1 punktis a kindlaks määratud künnisest on kinni peetud, kuivõrd avaliku sektori toetus oli ligikaudu 4 miljonit eurot aastas ja SOGEAALi käive jäi alla 100 miljoni euro. Samuti on täidetud kõnealuse otsuse artiklites 4–6 sätestatud tingimused.

(297) Seoses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva 2011. aasta raamistiku kohaldatavusega märgib SOGEAAL, et

a) hüvitis anti tegeliku ja õigesti määratletud üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest;

b) üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine tehti asjaomasele ettevõtjale ülesandeks ühe või mitme ametliku dokumendiga;

c) hüvitise suurus ei ületanud üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke netokulusid koos mõistliku kasumiga.

5.4.2. MÄRKUSED 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA VAATLUSALUSTE MEETMETE SUHTES

(298) SOGEAAL märgib, et vaatlusalune väidetav abi anti enne 4. aprilli 2014 ning et 2014. aasta lennundussuuniste jaos 8.6 on selgitatud, millisest kuupäevast alates tuleb kohaldada kõnealustes suunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriume. Seepärast peab komisjon kohaldama suuniste punktis 172 sätestatud põhimõtet kõigi lennujaamadele antud tegevusabi juhtumite (menetletavate teadete ja ebaseadusliku teatamata abi) suhtes isegi juhul, kui abi anti enne 4. aprilli 2014. Lisaks on suuniste jaos 5 sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumid tegevusabi jaoks, mis on makstud enne 4. aprilli 2014. Samas ei kohaldata 2014. aasta lennundussuuniseid investeerimis- ja stardiabi suhtes, mis on antud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes enne 4. aprilli 2014. Komisjon peab kohaldama seda liiki abi suhtes *„abi andmise ajal kehtinud eeskirju“* (suuniste punktid 173 ja 174).

(299) Tõendamaks, et ta ei saanud mingit riigiabi, viitab SOGEAAL märkustele, mille ta esitas komisjonile 29. juulil 2013. Ent kui komisjon peaks sellegipoolest jõudma järeldusele, et seaduse 10/2010 alusel välja makstud avaliku sektori vahendid liigituvad tegevusabiks, mille puhul tegelik abisaaja oli SOGEAAL, väidab lennujaamakäitaja, et kogu antud abi vastab 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumidele.

(300) SOGEAAL märgib, et suuniste punktis 137 on öeldud, et *„[e]nne üleminekuperioodi algust antud tegevusabi (sealhulgas enne 4. aprilli 2014 antud abi) võib tunnistada“* ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt *„siseturuga kokkusobivaks kõikide katmata tegevuskulude ulatuses“*. Lisaks on sellise abi pidamisel siseturuga kokkusobivaks tingimuseks see, et

a) *„punkti 5.1.2 tingimused, välja arvatud punktide 115, 119, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133 ja 134 tingimused, on täidetud“*;

b) eelkõige tuleb arvesse võtta *„konkurentsimoonutusi“*.

(301) SOGEAAL leiab, et kõik 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse tingimused on täidetud, ja märgib, et ta oli esitanud märkused kokkusobivuse kohta 2014. aasta lennundussuunistega juba 8. mail 2014 seoses Alghero-lennujaama käsitleva riigiabijuhtumiga SA.23098.

5.4.2.1. ***Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse (2014. aasta lennundussuuniste punktid 113 ja 114)***

(302) SOGEAAL märgib, et seaduse 10/2010 alusel antud tegevusabi aitas kindlasti kaasa *„ühistes huvides olevate eesmärkide saavutamisele“*. Seda kinnitab eesmärk tugevdada asjaomase kogukonna majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, mille poole maakond seaduse 10/2010 vastuvõtmise kaudu püüdles. Antud avaliku sektori toetuse eesmärk oli tõepoolest soodustada saare ja ülejäänud ELi vahelise lennuühenduse arengut ja vähendada selle hooajalisust ning kõnealune toetus võimaldas *„vältida kõiki lennuliikluse ja piirkondade ühendusvõimaluste katkestusi“* (punkt 113).

(303) SOGEAAL väidab, et seadus 10/2010 aitas tõesti *„suurenda[da] ELi kodanike liikuvust ja piirkondade ühendusvõimalusi, luues juurdepääsupunkte ELi-sisestele lendudele“* (punkti 113 alapunkt a).

(304) Ta lisab, et seadus 10/2010 *„aita[s] kaasa regionaalarengule“* (punkti 113 alapunkt c); Alghero lennujaama teeninduspiirkonnas Loode-Sardiinias, mille mahajäämus arengus on silmapaistev, oli see iseäranis nii.

5.4.2.2. ***Vajadus riigi sekkumiseks (2014. aasta lennundussuuniste punktid 116–118)***

(305) SOGEAALi sõnul on täidetud ka see nõue, sest Alghero lennujaam on suuniste punktis 118 nimetatud liiki lennujaam ehk lennujaam, kes ei suuda katta oma tegevuskulusid. Täpsemalt liigitub Alghreo lennujaam punkti d alla, kuhu kuuluvad *„aastas üht kuni kolme miljonit reisijat teenindavad lennujaamad“*.

5.4.2.3. ***Riigiabi kui poliitikavahendi asjakohasus (2014. aasta lennundussuuniste punkt 120)***

(306) SOGEAALi meelest ei leidunud ühtki muud vähem moonutavat poliitika- või abivahendit, mis oleks võimaldanud saavutada sama eesmärgi ehk tagada Kirde-Sardiiniaga lennuühenduse, mis oli tollal olemas peamiselt suveperioodil, ja aidanud niiviisi üle saada arengu mahajäämusest, mis kahjustas piirkonda selle ääremaisuse ja eraldatuse tõttu. Saadud abi kasutati kommertslendude säilitamiseks ja arendamiseks ning sellega tagati hea ühendus eri liikmesriikidega.

5.4.2.4. ***Ergutava mõju olemasolu (2014. aasta lennundussuuniste punkt 124)***

(307) SOGEAAL märgib, et ta kasutas kogu seaduse 10/2010 alusel saadud abi igal juhul vaid selleks, et võimaldada suureneda liikluse mahul ja areneda lennujaama tegevusel, mis leitakse olevat kooskõlas taotletavate üldist huvi pakkuvate eesmärkidega. Riigi sekkumise puudumise korral ei oleks neid eesmärke saavutatud ja Alghero lennujaama tegevuse tase oleks aastate jooksul märkimisväärselt langenud.

5.4.2.5. ***Abisumma proportsionaalsus (abi piirdumine minimaalselt vajalikuga) (2014. aasta lennundussuuniste punkt 125)***

(308) Siinkohal osutab lennujaamakäitaja asjakohasele teabele, mis on komisjonile juba kättesaadav, ja märgib, et antud avaliku sektori vahendid on mõeldud selleks, et hüvitada käitajale seaduse 10/2010 alusel ellu viidud algatustega seoses tegelikult tekkinud kulud.

5.4.2.6. ***Konkurentsile ja kaubandusele avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine (2014. aasta lennundussuuniste punkt 131)***

(309) SOGEAAL täheldab, et tegevusabi ei kahjustanud mingil moel konkurentsi. Ettevõtja märgib, et geograafilise asukoha tõttu on Alghero lennujaam piiratud teeninduspiirkonnaga ega ole avatud teiste riigi või liidu lennujaamade poolsele konkurentsile. Lisaks ei konkureeri lennujaam oma eripära tõttu ka teiste Sardiinia lennujaamadega. Peale selle ei paku Alghero lennujaama lennuliiklus konkurentsi teistele transpordiliikidele.

(310) Lõpetuseks märgib SOGEAAL, et taas kord kooskõlas 2014. aasta lennundussuunistega on Alghero lennujaam *„avatud kõigile potentsiaalsetele kasutajatele, mitte ühele konkreetsele kasutajale“*. Eespool öeldut arvesse võttes leiab ettevõtja, et seaduse 10/2010 alusel antud tegevusabi vastab täielikult 2014. aasta lennundussuuniste jaos 5.1.2 sätestatud kriteeriumidele ja tuleks seepärast lugeda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobivaks.

5.5. *SOGAERi (CAGLIARI LENNUJAAMA KÄITAJA) MÄRKUSED*

5.5.1. MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA

(311) SOGAER ei ole nõus lähenemisviisiga, mida rakendab komisjon, kes tundub kohaldavat Altmarki kriteeriume SOGAERi, mitte lennuettevõtjate suhtes: maakond ei ole kunagi palunud SOGAERil osutada üldist huvi pakkuvat teenust. SOGAER leiab, et maakond ei ole suutnud esitada ühtki dokumenti, milles oleks selgelt kirjeldatud lennujaamade määratud avaliku teenindamise kohustusi, just sellepärast, et väidetavaid kohustusi ei ole kunagi tõlgendatud kohustustena.

5.5.1.1. ***Abisaajate ebaõige kindlakstegemine***

(312) SOGAER ei ole nõus komisjoni järeldusega, et SOGAER on seaduse 10/2010 kohase riigiabi puhul abisaaja. SOGAER on seisukohal, et vaatlusalune abikava ei hõlma SOGAERile tegevusabi andmist ega hüvitise maksmist maakonna taotletud teenuse ehk selliste lennuettevõtjate väljavalimise eest, kes oleksid võimelised saavutama Cagliari lennujaamast lähtuvatel ja sinna suunatud strateegilistel liinidel lendude sageduse ja reisijate arvuga seotud kindlaksmääratud eesmärgid.

(313) SOGAERi väitel annab maakond kõnealuse kava alusel hüvitist, mis pelgalt suunatakse maakonna heakskiidetud, rahastatava ja kontrollitava tegevuskava raames SOGAERi kaudu lennuettevõtjatele tasuks Sardiiniast lähtuvate või Sardiiniasse suunatud uute liinide käitamise või olemasolevate liinide arendamise eest. Kui uusi liine ei oleks avatud või olemasolevaid laiendatud, ei oleks SOGAER saanud osutatud teenuse eest mingit makset.

(314) SOGAER juhib tähelepanu talle määratud arvepidamiskohustusele: maakond hüvitas SOGAERile summad, mis viimati nimetatu oli lennuettevõtjatele ettemaksetena andnud, üksnes pärast seda, kui maakond oli heaks kiitnud SOGAERi arvepidamise, millest pidi näha olema, et kogu piirkondlik toetus oli läinud lennuettevõtjatele. Seepärast väidab SOGAER, et ta ei olnud kõnealuse abi puhul abisaaja ja et on ebaõige rääkida maakonnalt SOGAERile antud rahalisest toetusest. SOGAER ei ole teadlik ühestki pretsedendist, kus komisjon oleks leidnud, et isik on riigiabi saaja, kui tema roll piirdub saadud avaliku sektori vahendite edastamisega kolmandatele isikutele. Teenust, mille eest maakond hüvitist maksis, osutas lennuettevõtja, mitte lennujaamakäitaja. SOGAER lisab, et SFIRSi tehtud ettemakse ei sisaldanud ühtki riigiabielementi. See oli laen, millelt arvestati turutingimustel intressi.

5.5.1.2. ***Rahavood***

(315) Lennujaamakäitaja tegi seoses 2. ja 3. meetmega lennuettevõtjatele ja muudele asjaomastele teenuseosutajatele ettemakse. SOGAER esitas maakonnale aruanded ajavahemikus 2010–2012 ellu viidud meetmete ja tegelikult tekkinud kulude kohta. Seejärel oleks maakond pidanud hüvitama summad, mille lennujaamakäitaja oli andnud ettemaksetena. Tabelis 13 on esitatud asjaomased rahavood.

Tabel 13

Alghero lennujaamalt pärit rahavood

(eurodes)

	2010	2011	2012	KOKKU
1. ja 2. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
3. meede	[…]	[…]	[…]	[…]
Lennuettevõtjatele makstud kogusumma	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Lennujaamakäitaja poolt maakonnale teatatud kogusumma	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Toetus, mida on õigus saada seaduse 10/2010 alusel	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Seaduse 10/2010 alusel lennujaamakäitajale makstud kogutoetus	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Meetmete alusel abi saajad***

(316) SOGAER on seisukohal, et seaduses 10/2010 kindlaks määratud kolme meetme puhul olid tegelikud abisaajad saare turismitööstus ja tänu turismi laienemise tulemusel suurenenud maksutulule kaudselt maakond ise.

(317) Maakonna antud toetuse tingimus oli, et lennujaamad pidid saadud toetuse edasi andma, nii et neid ei ole võimalik lugeda tegelikeks abisaajateks. Sama kehtib kahe peamise Cagliari lennujaamas tegutsenud odavlennuettevõtja, Ryanairi ja easyJeti puhul – nad mõlemad olid välisettevõtjad, kellele maakond andis abi piirkondlike eesmärkide saavutamiseks.

5.5.1.4. ***Riigiabi puudumine***

(318) SOGAER analüüsis riigiabimeetme elemente ja eelkõige vaatles küsimust, kas tehtud maksega anti konkurentsieelis. Ettevõtja kinnitab, et piirkondlik hüvitis ei katnud kunagi rohkem kui osa lisakuludest, mis ettevõtjatel tekkisid uute liinide avamisel või olemasolevate liinide laiendamisel. Ta toob näiteks Ryanairi, kelle puhul maakonna makstud ja SOGAERi edastatud hüvitis kattis ligikaudu kümnendiku nõutud liinide hinnangulistest käitamiskuludest.

(319) SOGAER rõhutab, et kehtestatud mehhanismist võidavad nii reisijad, kellel on võimalik soetada saare vahel lendamiseks konkurentsivõimelise hinnaga pileteid, kui ka maakond, kes saab turismist lisatulu. Selle tulemusel saavad kasu ka piirkonna turismitööstus ja majutussektor, lennuettevõtjad ja lennujaamad. Seetõttu vaidlustab SOGAER komisjoni rakendatud lähenemisviisi, mille eesmärk tundub olevat see positiivne mõjuring purustada.

(320) SOGAER valis lennuettevõtjad alati pärast vastava üleskutse esitamist oma veebisaidil. Võimalust osutada Cagliari lennujaamas oma teenuseid pakuti kõikidele huvitatud lennuettevõtjatele samadel majanduslikel tingimustel. SOGAERi väitel ei saa seda, kui kõnealustel lennuettevõtjatel õnnestub teenida tänu oma erilisele ärimudelile suuremat kasumit kui teistel lennuettevõtjatel, seostada lennujaamakäitaja või maakonna antud riigiabiga. Samuti ei saa lennuettevõtjaid selle eest karistada.

(321) Kokkuvõtteks asub SOGAER seisukohale, et riigiabi puudub, sest i) lennuettevõtjatele ei ole antud vajalikku põhjendamatut eelist; ii) turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõte on täidetud, võttes arvesse maakonna kassasse laekuvat tulu, mis ületab seaduse 10/2010 artikli 3 kohaseid kulusid; ning iii) abi läheb saare turismitööstusele ja majutussektorile ega ole nii ulatuslik, et see võiks mõjutada liidusisest kaubandust.

5.5.1.5. ***Üldist majandushuvi pakkuvad teenused***

(322) SOGAER leiab, et komisjoni tehtud eelise valikulisuse analüüs on liiga range. Komisjon väidab, et seaduses 10/2010 ei ole viidatud konkreetsetele liinidele, vaid üldisele eesmärgile arendada lennutransporti. Komisjon leiab, et see on vastuolus esimese Altmarki tingimusega, mille kohaselt tuleb määrata selgelt kindlaks nõuded, millele abi saav ettevõtja peab vastama, et saada hüvitist üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest.

(323) SOGAERi meelest oli piirkondliku õigusakti sõnastusest selge, et hüvitist tuli anda üksnes lennuettevõtjatele, kes avasid uusi liine või laiendasid olemasolevaid. SOGAER leiab, et see kohustus on eesmärgina piisavalt selge.

(324) Samamoodi range on lähenemisviis, mida komisjon rakendab hüvitise arvutamise parameetrite kindlaksmääramise suhtes. SOGAER väidab, et lennuettevõtjatele makstava hüvitise suuruse arvutamisel kohaldati kriteeriume, mis olid maakonna sätestatutest piiravamad, ja et sellest peaks teise Altmarki tingimuse täitmiseks piisama.

(325) Seoses kolmanda ja neljanda Altmarki tingimusega märgib SOGAER, et ta avaldas 2003. aastal *Euroopa Liidu Teatajas* eraldi teate, millele järgnes sama aasta juunis ja augustis reklaam Euroopa juhtivas päevalehes. Endast ei andnud teada ükski lennuettevõtja ja SOGAER avaldas alaliselt teate oma veebisaidil. SOGAER alati vältis taotletud teenuste eest mis tahes ülemäärase hüvitise maksmist, isegi kui teenuste osutamisest oli huvitatud vaid üks lennuettevõtja ja SOGAERi läbirääkimisruum oli seega väiksem.

(326) SOGAER ei ole teadlik ühestki õigusaktist, millega maakond oleks andnud lennujaamakäitajatele ülesande täita avaliku teenindamise kohustust. Seepärast on komisjoni jõupingutused selle kindlakstegemisel, kas lennujaamakäitajatele antud hüvitise tase oli või ei olnud proportsionaalne, määratud ebaõnnestuma.

5.5.1.6. ***Turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõte ja 2014. aasta lennundussuunised***

(327) SOGAER ütleb, et ta kohtles odavlennuettevõtjaid, eelkõige Ryanairi, samamoodi nagu erakätes olevate lennujaamade käitajad. Selle väite kinnituseks osutab ta Ryanairi nimel tegutseva konsultatsioonifirma 28. juuni 2013. aasta aruandele.

(328) SOGAER väidab, et paljud 2014. aasta lennundussuunistes sätestatud siseturuga kokkusobivuse kriteeriumidest on vaatlusaluse juhtumi puhul sisuliselt täidetud: i) SOGAER haldas uute liinide avamiseks või olemasolevate liinide laiendamiseks antud abi või hüvitist maakonna nimel; ii) hüvitis moodustas keskmistest tegevuskuludest umbes kümnendiku ja iii) kõigil hinnatavatest meetmetest kasu saanud lennuettevõtjatel oli kehtiv tegevusluba. Seepärast leiab SOAGER, et kui lähtuda suuniste tõlgendamisel pigem sisust kui vormist, on võimalik järeldada, et vaatlusalune abi on siseturuga kokkusobiv.

5.5.2. MÄRKUSED 2014. AASTA LENNUNDUSSUUNISTE KOHALDAMISE KOHTA VAATLUSALUSTE MEETMETE SUHTES

(329) SOAGER leiab, et Cagliari lennujaama puhul tuleks kohaldada lennundussuuniste punktis 137 sätestatud erandit, ehkki lennujaamal on aastas üle kolme miljoni reisija. Vastasel juhul koheldaks Cagliari lennujaama teistmoodi kui kaht teist hindamise all olevate meetmetega seotud Sardiinia lennujaama.

(330) SOGAER rõhutab, et vaatlusalune abi hõlbustas ELi kodanike liikuvust Cagliarisse ja Cagliarist, suurendades märkimisväärselt saare pealinnast lähtuvate ja sinna suunduvate liidusiseste lendude arvu.

(331) Maakonna sekkumise vajalikkuse kohta märgib SOGAER, et ilma piirkondlike toetusteta, millega korvati summad, mis SOGAER oli andnud lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele, oleks SOGAER olnud kahjumis. Maakonna ja ülejäänud liidu vahelise ühenduse parandamise eesmärgi saavutamiseks ei olnud ühtki teist viisi, mis oleks võinud konkurentsi vähem moonutada.

(332) SOGAER toonitab, et maakond piirdus alati miinimumiga, makstes abi üksnes selle eest, mille üle lennujaamakäitaja oli nõuetekohaselt arvet pidanud.

(333) Liidusisesele konkurentsile ja kaubandusele avalduva kahjuliku mõju vältimisega seoses täheldab SOGAER, et kava oli kohaldatav ka kõigi teiste piirkondlike lennujaamade suhtes, ehkki nad pakkusid üksteisele konkurentsi, võimaldades seega katta vastavad erinevused tegevuskulude ja tulu vahel.

(334) Lõpetuseks kinnitab SOGAER, et kui komisjon peaks asuma seisukohale, et hindamise all olev kava hõlmab SOGAERile tegevusabi andmist, tuleks seda abi igal juhul pidada siseturuga kokkusobivaks, sest see on kooskõlas lennundussuuniste jaos 5.1.2 sätestatud kriteeriumide ja tingimustega.

6. ITAALIA TÄHELEPANEKUD HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

6.1. *ITAALIA TÄHELEPANEKUD RYANAIRI MÄRKUSTE KOHTA*

(335) Piirkondlikud ametiasutused ei ole nõus Ryanairi väitega, et säilitades lennuettevõtjatega ärisuhted eesmärgiga suurendada reisijatevedu ja sellest tulenevalt tulu, tegutsesid lennujaamad kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega. Tegelikult olid lennujaamade haldamisega tegelevad ettevõtjad üksnes vahendajad, kes ei teinud muud kui vaid edastasid vahendid lennuettevõtjatele.

(336) Maakonna sõnul oli antud juhul turumajanduse tingimustes tegutsev investor maakond, kes võttis investeeringu kaalumisel arvesse soodsat mõju maakonnale.

(337) Itaalia esitas Itaalia Tsiviillennundusameti ([93]) märkuse, kus oli öeldud, et piirkondlike lennujaamade võimalus teha odavlennuettevõtjate veebisaitidel reklaami on eelis turismi- ja ärisektorile, sest piirkondlike lennujaamade turupositsioon ei ole tugev ja nähtavus ei ole nii hästi tagatud nagu suurtel lennujaamadel.

(338) Nii Itaalia kui ka ENAC vaidlustavad Ryanairi väite, mille kohaselt on Sardiinias valitsev olukord põhjustatud sellest, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liine reguleerivad eeskirjad ja nende Itaalia ametiasutuste poolne jõustamine on ebapiisavad. Itaalia märgib, et territoriaalse järjepidevuse eesmärk tähendab selle tagamist, et kõik kodanikud saavad liikuda oma riigi või liidu territooriumil võrdsetel tingimustel, pidades silmas kvaliteeti ja kulusid. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel heaks kiidetud avaliku teenindamise kohustused võimaldavad ükskõik millisel liidu ettevõtjal nõustuda kõnealuste kohustuste tingimustega ilma rahalise hüvitiseta. Kui ükski lennuettevõtja ei ole nõus teenust osutama, korraldatakse Euroopa hange, mille puhul pakutakse rahalist hüvitist. Sellega seoses rõhutavad Itaalia ametiasutused, et ärisuhteid lennuettevõtjatega peavad haldama otse lennujaamad; valik, mille teeb riik selle tagamisel, et piirkondlik järjepidevus avaliku teenindamise kohustuste kaudu säilib, on eraldi küsimus.

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

6.2. *ITAALIA TÄHELEPANEKUD EASYJETI MÄRKUSTE KOHTA*

(339) Itaalia esitas tähelepanekud easyJetilt ja easyJeti nimel tegutsevalt konsultatsioonifirmalt saadud märkuste kohta. Itaalia ei ole nõus ei üldise lähenemisviisiga ega ka järeldustega, mille konsultatsioonifirma tegi oma aruandes „*Majanduslik hinnang turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte järgimisele EasyJeti ja Olbia lennujaama vahelistes lepingutes*“.

(340) Itaalia lükkab easyJeti väite tagasi kolmel põhjusel:

a) Itaalia leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtet ei tuleks Olbia lennujaama suhtes kohaldada, sest lennujaama käitaja, GEASAR, on eraettevõtja, mitte avaliku sektori ettevõtja liidu riigiabieeskirjade tähenduses. Seepärast põhinevad tema valikud ja tegevus turukriteeriumidel, välja arvatud juhul, kui kõnealused valikud on ette nähtud spetsiaalse õigusaktiga;

b) käesoleva juhtumi puhul eeldab Itaalia, et vastupidi konsultatsioonifirma väidetele ei sõlminud GEASAR kõnealused turunduslepingud väidetavat, kuid olematut kasumlikkust taotledes, vaid üksnes sellepärast, et seda nõuti ja see oli reguleeritud spetsiaalse õigusaktiga. Seaduse 10/2010 konkreetne eesmärk on soodustada lennuettevõtjatele toetusi andes lennutransporti. Pärast seaduse 10/2010 kehtetuks tunnistamist on kõnealuste meetmete võtmine lakanud;

c) toetused, mille maakond maksis lennujaamakäitajale, et katta vaatlusaluste meetmete kulud, Itaalia meelest üksnes liikusid lennujaama haldava ettevõtja kaudu, kes edastas kogu summa tegelikule abisaajale, st asjaomasele lennuettevõtjale.

(341) Isegi kui jääda konsultatsioonifirma väidete juurde, on konsultatsioonifirma arvutused Itaalia hinnangul vigased. Konsultatsioonifirma aruanne põhineb andmetel, mis on saadud alates 2004. aastast pärit GEASARi finantsaruannetest, milles on esitatud lennuliiklusest saadud tulu ja peamised majanduslikud andmed, mis moodustavad aasta tegevustulemused, kuid ei ole esitatud täpseks kasumlikkuse analüüsiks vajalikke analüütilisi raamatupidamisandmeid. Seega hindab konsultatsioonifirma lepingutega kaasnenud tulu, eelkõige lennundusega mitteseotud tulu, üle. Itaalia meelest on kõnealuste turunduslepingute puhul bilanss vastupidi konsultatsioonifirma hinnangule negatiivne, mitte positiivne. Seda nii easyJetiga sõlmitud turunduslepingute kui ka kõikide teiste asjaomaste lennuettevõtjatega sõlmitud lepingute puhul. See kinnitab Itaalia sõnul tõsiasja, et kõnealused lepingud sõlmiti seaduse 10/2010 otseseks täitmiseks.

(342) Lõpetuseks ei ole Itaalia rahul sellega, et konsultatsioonifirma tehtud analüüs hõlmab GEASARi asjaomaste lennuettevõtjatega sõlmitud käitlemislepinguid. Käitlemislepingud on tavapärased ärilistel alustel sõlmitavad ja täidetavad lepingud, mis käsitlevad lennuettevõtjale rahalise tasu eest teenuste osutamist. Need ei ole seotud ei seadusega 10/2010 ega selle seaduse alusel elluviidavate meetmetega. Kõnealustes lepingutes nimetatud tasu põhineb lennujaamakäitaja äritavadel, st taval kohaldada tariife ning teha allahindlusi, lähtudes mahust ja muudest teguritest. On tõsi, et need lepingud on jäänud kehtima ka pärast seaduse 10/2010 kehtetuks tunnistamist samade või isegi varasemast madalamate hindadega.

7. **ABI HINDAMINE**

7.1. *SISSEJUHATUS JA OTSUSE KOHALDAMISALA*

(343) Kõigepealt tuleb hinnata, kas rahalised vahendid, mille lennujaamakäitajad andsid ajavahemikus 2010–2013 lennuettevõtjatele seaduse 10/2010 alusel seoses 1. ja 2. meetmega, kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(344) Nagu on öeldud jaotises 2, on menetluse algatamise otsuses märgitud, et kuna komisjon juba uuris riigiabijuhtumi SA.23098 ([94]) raames Alghero lennujaama käitaja antud võimalikku ebaseaduslikku abi, hõlmab käesolev juhtum vaid neid abimeetmeid, mida nimetatud juhtumi raames ei uurita ([95]).

(345) Ehkki kõik SOGEAALi maksed, mis on seotud 1. ja 2. meetmega, ei tehta riigiabijuhtumi SA.23098 raames uuritud lepingute alusel, hinnati kõnealuse riigiabijuhtumi raames enamikku neist maksetest. Peale selle ei ole

([94]) Komisjoni 1. oktoobri 2014. aasta otsus (EL) 2015/1584 riigiabi SA.23098 kohta (C 37/07) (ex NN 36/07), mida Itaalia rakendas ettevõtja Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. ja mitme Alghero lennujaamas tegutseva lennuettevõtja suhtes (ELT L 250, 25.9.2015, lk 38).

([95]) Vt põhjendused 51–54.

kõikidel juhtudel lihtne teha selgelt vahet, sest SOGEAALi ja konkreetse lennuettevõtja vahelised rahalised suhted võivad olla asjaomasel ajavahemikul reguleeritud mitme lepinguga, millest riigiabijuhtumi SA.23098 raames vaadeldi vaid mõnda. Seepärast on komisjoni meelest asjakohane jätta käesolevast menetlusest välja kõik lepingud, mille SOGEAAL on lennuettevõtjatega hindamise all oleva kava alusel sõlminud ([96]).

(346) Peale selle ei hõlmanud menetluse algatamise otsus võimalikku abi, mida lennujaamakäitajad andsid muudele teenuseosutajatele kui lennuettevõtjatele 3. meetme jaoks. Seepärast ei saa komisjon selles küsimuses seisukohta võtta. Teine küsimus, mida tuleb hinnata, on see, kas lennujaamakäitajad on saanud maakonnalt abi.

7.2. *ABI OLEMASOLU*

(347) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „*on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust*“.

(348) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Et kõnealused meetmed kujutaksid endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad seega olema täidetud kõik järgmised tingimused. Nimelt peavad meetmed

a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest;

b) soodustama teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist;

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi;

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(349) Komisjon märgib, et teatatud meetmed kujutavad endast abikava määruse (EL) nr 2015/1589 artikli 1 punkti d tähenduses. Käesoleva otsuse jaos 2 kirjeldatud õigusraamistiku alusel saab anda üksikabi ettevõtjatele (nagu lennuettevõtjad), kes on seaduses 10/2010 määratud kindlaks üldiselt ja abstraktselt (st nimetamata konkreetseid ettevõtjaid), ilma et abi andmiseks oleks vaja täiendavaid rakendusmeetmeid.

7.2.1. RAHALISED VAHENDID, MILLE LENNUJAAMAKÄITAJAD ANDSID LENNUETTEVÕTJATELE SEOSES 1. JA 2. MEETMEGA (SEADUSE 10/2010 ALUSEL) AJAVAHEMIKUS 2010–2013. LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD RIIGIABI OLEMASOLU

(350) Selles alajaos hinnatakse, kas rahalised vahendid, mille maakond andis seaduse 10/2010 alusel lennuettevõtjatele Sardiinia lennujaamade käitajate kaudu, kujutavad endast lennuettevõtjatele antud riigiabi.

7.2.1.1. ***Ettevõtja ja majandustegevuse mõiste***

(351) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt kohaldatakse riigiabieeskirju üksnes juhul, kui abisaaja on ettevõtja. Euroopa Kohus on korduvalt määratlenud ettevõtjat kui majandustegevusega tegelevat üksust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist ([97]). Majandustegevus on mis tahes tegevus, mis seisneb kaupade ja teenuste pakkumises turul ([98]).

(352) Lennuettevõtjad pakuvad turul regulaarlennuteenuseid reisijate vedamiseks. Need teenused vastavad 1. meetme all kindlaks määratud teenustele (vt põhjendus 44) ning seisnevad kommertslendude tegemises ja reisijate vedamises õhu teel. Lennuettevõtjad tegelevad selgelt majandustegevusega.

([96]) Seoses kava rakendamisega täheldab komisjon, et Itaalia oli märkinud juba riigiabiga SA.23098 seotud ametliku menetluse käigus, et otsus sõlmida SOGEAALi ja lennuettevõtjate vahel kommertslepingud kooskõlastati maakonna kui SOGEAALi kontrolliva aktsionäriga (vt eeskätt põhjendus 383).

([97]) Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), jagu 2.1, ning seonduv kohtupraktika, eelkõige kohtuotsus, 12. september 2000, Pavlov jt, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 ja C-184/98, EU:C:2000:428.

([98]) Kohtuotsus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, 118/85, EU:C:1987:283, punkt 7; kohtuotsus, 18. juuni 1998, komisjon *vs.* Itaalia, C-35/96, EU:C:1998:303, punkt 36; kohtuotsus Pavlov jt, EU:C:2000:428, punkt 75.

(353) AMS, kes ise ei ole lennuettevõtja, kuid kes sai seoses 2. meetmega rahalisi vahendeid, on Ryanairi 100 % tütarettevõtja. Seega võib eeldada, et Ryanairil oli AMSi käitumisele otsustav mõju. Riigiabieeskirjade kohaldamisel käesoleva juhtumi puhul käsitatakse AMSi ja Ryanairi vastavalt komisjoni praktikale ([99]) ühe ettevõtjana ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Viitamise lihtsustamiseks käsitatakse AMSi, keda loetakse koos Ryanairiga üheks ettevõtteks, samuti lennuettevõtjana.

(354) Seega tegelevad lennuettevõtjad, kes said kasu maakonna lennujaamakäitajate kaudu antud vahenditest, majandustegevusega ja neid käsitatakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel ettevõtjatena.

7.2.1.2. ***Riigi ressursid ja seostatavus riigiga***

(355) Riigiabi mõiste laieneb riigi ressurssidest antud mis tahes eelisele, mille on andnud kas riik ise või mis tahes vahendav asutus talle antud volituste kohaselt. ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel on kohalike omavalitsuste vahendid riigi ressursid.

(356) Kava põhineb piirkondlikul seadusel ja seda rahastatakse maakonna vahenditest. ELi toimimise lepingu artikli 107 kohaldamisel on kohalike omavalitsuste vahendid riigi ressursid ja selliste omavalitsuste otsuseid tuleks käsitada riigiga seostatavate otsustena ([100]). Seega on kava riigiabiõiguse kohaldamisel seostatav riigiga ja seda rahastatakse riigi ressurssidest.

(357) Sama kehtib lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele suunatud rahavoogude puhul.

(358) Lennuettevõtjad on saanud Sardiinia lennujaamade käitajate kaudu maakonnalt rahalisi vahendeid uute liinide avamiseks või olemasolevatel liinidel lendude sageduse suurendamiseks või lennuhooaja pikendamiseks, nagu on kirjeldatud eeskätt tabelis 8, ja turundusteenuste osutamiseks.

(359) Lennujaamakäitajate käitumine oli kindlaks määratud maakonna seadusega 10/2010 ja tegevuskavadega, mille maakond pidi enne jõustamist heaks kiitma. Seadusega 10/2010 kehtestatud mehhanismi kohaselt peab maakond andma lennujaamakäitajatele avaliku sektori vahendid ja lennujaamakäitajad peavad edastama need lennuettevõtjatele kooskõlas maakonna heakskiidetud tegevuskavade üksikasjalike tingimustega. Tegevuskavad koostasid ja esitasid lennujaamakäitajad, kuid maakond vaatas tegevuskavad läbi, kiitis need heaks ning määras nende alusel kindlaks lennujaamakäitajatele antavad rahalised vahendid. Üksikasjalike tegevuskavade heakskiitmisega määras maakond täpselt kindlaks, kuidas iga lennujaamakäitaja peaks eraldama maakonnalt saadud vahendid lennuettevõtjatele. Nagu on kirjeldatud jaos 2.7.3, tagatakse nende kohustuste täitmine ka sisse seatud järelevalvemenetlusega (millega määratakse kindlaks lennujaamakäitajatele viimase osamakse tegemine).

(360) Seepärast saab lennujaamakäitajaid käsitada maakonna ja lennuettevõtjate vahendajatena. Nad juurutasid abikava, edastades maakonnalt saadud rahalised vahendid tervikuna lennuettevõtjatele. Seda tehes järgisid nad heakskiidetud tegevuskavade kaudu maakonnalt saadud juhiseid.

(361) Eespool öeldut arvesse võttes on maksed, mille lennujaamakäitajad lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks tegid, rahastatud riigi ressurssidest (ulatuses, mille jaoks lennuettevõtjad said vahendid maakonnalt) ([101]) ning on seostatavad riigiga.

([99]) Vt komisjoni 23. juuli 2014. aasta otsus (EL) 2015/1227 riigiabi SA.22614 (C 53/07) kohta, mida Prantsusmaa on andnud Pau-Béarni kaubandus-tööstuskojale ning ettevõtjatele Ryanair, Airport Marketing Services ja Transavia (ELT L 201, 30.7.2015, lk 109), eelkõige põhjendus 290. Vt ka komisjoni otsus Altenburgi lennujaama kohta (veel avaldamata).

([100]) Kohtuotsus, 12. mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais *vs.* komisjon, T-267/08 ja T-279/08, EU:T:2011:209.

([101]) Lennujaamakäitajate teatav omaosalus meetmete rahastamises ei ole lennujaamakäitajate kaalutletud otsuste tulemus, vaid kajastab asjaolu, et maakond vähendas lennujaamakäitajatele suunatavaid avaliku sektori vahendeid, ehkki lennujaamakäitajad olid juba kandnud lennuettevõtjate rahastamisega seotud kulud. Vt jagu 2.7, eelkõige põhjendused 83, 86 ja 89.

7.2.1.3. ***Majanduslik eelis***

(362) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, nimelt riigi sekkumiseta. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale. Alati, kui avaliku sektori asutus annab ettevõtjale rahalised vahendid, mis vabastavad ettevõtja kuludest, mida ta peaks tavaolukorras kandma, on tegemist majandusliku eelise andmisega.

(363) Eelist siiski ei anta, kui vahendeid saab käsitada Altmarki kohtuotsuses sätestatud kriteeriumide põhjal avaliku teenuse osutamise eest makstud hüvitisena. Peale selle ei anta eelist juhul, kui liikmesriik tegutseb kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva investori põhimõttega.

(364) Kõigepealt on vaja uurida 1. ja 2. meetmega seoses maakonnalt lennuettevõtjatele antud rahaliste vahendite laadi ning seda, mil määral rahastatakse kõnealuste vahenditega lennuettevõtjate tegevust ehk teisisõnu vabastatakse lennuettevõtjad kuludest, mis neil tuleks tavaolukorras kanda.

(365) 1. meetme puhul nõuab maakond, et lennujaamakäitajad sõlmiksid lennuettevõtjatega lepingud, milles nähakse lennuettevõtjatele ette rahalised stiimulid lennuliikluse suurendamiseks (eeskätt väljaspool kõrghooaega). Lennuettevõtjad peavad täitma teatavad lennuliiklusega seotud eesmärgid. Kui see neil õnnestub, saavad nad rahalist hüvitist, kui mitte, määratakse neile karistus. Vastavad maksed tulenevad rahastamiskavast, mille alusel maakond suunab vahendid lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele, korvates osa kuludest, mis on tekkinud kõnealustel lennuettevõtjatel asjaomastel liinidel lendamisel.

(366) 2. meetme puhul teeb maakond lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele maksed asjaomaste lennuettevõtjate osutatud turundusteenuste eest. Neid makseid ei saa lugeda tegelikuks tasuks turundusteenuste eest, sest need hõlmavad ka makseid, mis tehakse lennuettevõtjatele selle eest, et nad suurendavad maakonnas oma tegevust. Nagu on näidatud allpool põhjendustes 368 jj, on kava välja töötatud nii, et lennuettevõtjate 2. meetme raames osutatavate turundusteenustega eeskätt reklaamitakse samade lennuettevõtjate Sardiiniast lähtuvatel ja Sardiiniasse suunatud liinidel pakutavaid lennutransporditeenuseid.

(367) Itaalia rõhutas teavitamise eesmärgil esitatud dokumendis, ([102]) et kava alusel peavad turundusmeetmed, mida maakond 2. meetme raames rahastab, võtma lennuettevõtjad ja nende meetmete eesmärk peab olema suurendada reisijate arvu kava rakendamise tulemusel avatud või laiendatud liinidel ([103]).

(368) Asjaolu, et 2. meetme raames osutatavaid turundusteenuseid peavad pakkuma lennuettevõtjad, mitte mis tahes muud liiki ettevõtjad, kes on võimelised selliseid teenuseid osutama, viib juba iseenesest selleni, et kõnealuste turundusteenustega reklaamitakse eelkõige asjaomaste lennuettevõtjate pakutavaid lennutransporditeenuseid. Lennuettevõtjad reklaamivad, eeskätt oma veebisaidil, piirkondi ja linnu tavaliselt siis, kui nad teevad sinna lende, et meelitada võimalikke kliente kasutama nendesse piirkondadesse ja linnadesse lendamiseks oma teenuseid. Piirkondade ja linnade reklaamimine lennuettevõtjate veebisaidil on tavaliselt lahutamatult seotud lennuettevõtja nendesse piirkondadesse ja linnadesse tehtavate lendude reklaamimisega või vähemalt teabe esitamisega selliste lendude olemasolu või omaduste kohta. Näiteks Ryanair – üks neist Euroopa lennuettevõtjatest, kes on arendanud piirkondade ja linnade reklaamimist oma veebisaidil kõige enam – esitab oma piirkondade ja linnade reklaamimisele keskenduval lehel võrdlemisi korrakindlalt teavet ka lendude kohta, mida ta teeb kõnealustesse piirkondadesse ja linnadesse ([104]).

(369) Peale selle on seaduse 10/2010 rakendusaktis, ([105]) kus on kindlaks määratud lennujaamade tegevuskavade sisu, sätestatud, et turundusmeetmed tuleb 2. meetme raames ellu viia uute liinide avamise või lennuhooaja pikendamise korral ([106]). Selle sättega luuakse selge seos 2. meetme raames osutatavate turundusteenuste ja uute

([102]) OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo – Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, mille Itaalia esitas 30. novembril 2011.

([103]) „*Definizione, attraverso gli* ***stessi*** *„Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*“ (esiletõst lisatud), lk 7.

([104]) Vt nt Ryanairi veebileht Milano kohta (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, 6. juuli 2016. aasta seisuga).

([105]) Deliberazione nr 29/36 del 29. juuli 2010.

([106]) „*I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: […] deve essere prevista adeguata promozione del territorio* ***in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli***“ (esiletõst lisatud), lk 3.

liinide avamise või olemasolevatel liinidel toimuva tegevuse laiendamise vahel. See tähendab, et tegevuskavades kavandatavate turundusteenustega tuleks reklaamida uusi või laiendatud lennutransporditeenuseid endid suurendamaks asjaomaseid teenuseid kasutavate reisijate arvu. Nagu põhjenduses 367 on juba märgitud, kinnitas Itaalia sõnaselgelt seda tõlgendust.

(370) Peale selle oleks mõeldamatu, et kõnealuseid turundusteenuseid, mida peaksid tingimata osutama lennuettevõtjad, pakuksid muud lennuettevõtjad kui need, kes käitavad kõnealuste turundusteenustega seotud uusi või laiendatud lennuliine. Lennuettevõtja stiimulid reklaamida konkurendi teenuseid, isegi tasu eest, on väga piiratud.

(371) Oma sihtkohtade reklaamimine on osa lennuettevõtja tavapärasest tegevusest. Sihtkohad, kuhu lennuettevõtjad lendavad, on üks pakutavate transporditeenuste tahk, mida lennuettevõtjad reklaamivad tavaliselt koos kõikvõimalike muude aspektidega (lennupiletite hinnad, mugavus ja teenindus lennuki pardal, usaldusväärsus, pileti paindlikkus, püsikliendiprogramm jne).

(372) Eespool öeldut arvesse võttes võib järeldada, et maksetega, mille maakond seoses 2. meetmega lennuettevõtjatele tegi, aidati katta turunduskulud, mis tuleb lennuettevõtjatel lennutransporditeenuseid pakkudes tavaliselt kanda. Peale selle, kuna kõnealused maksed on seotud uute liinide avamisega või olemasolevatel liinidel tegevuse laiendamisega, antakse nendega lennuettevõtjatele rahaline stiimul suurendada Sardiiniasse suunatud lennuliiklust. Selles suhtes on need maksed sarnased 1. meetme raames tehtud maksetega, kui jätta kõrvale asjaolu, et maksed on seotud lennuettevõtjate lennutransporditeenuste konkreetse aspektiga, nimelt kõnealuste teenuste reklaamimisega.

(373) Lisaks, nagu Itaalia rõhutab teavitamise eesmärgil esitatud dokumendis, ([107]) peab turundustegevus, mida maakond 2. meetme raames rahastab, olema vastavalt abikavale osa sellestsamast tegevuskavast, millele on osutatud seoses 1. meetmega ([108]). Sellega tekib veel üks seos liinide avamise ja laiendamise (1. meetme eesmärk) ning turunduslepingute vahel, mis tuleb sõlmida 2. meetme raames. See toetab järeldust, et maksed, mis maakond tegi lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme raames, on laadilt sarnased: need on sisuliselt rahalised stiimulid, millega osaliselt kaeti lennuettevõtjate kulud tasuks selle eest, et asjaomased lennuettevõtjad laiendasid Sardiiniast lähtuvat ja Sardiiniasse suunatud lennutransporti.

(374) Peale selle kinnitab asjaolu, et kava alusel tehakse selgelt vahet 2. meetme raames pakutavatel turundusteenustel, mida osutavad lennuettevõtjad, ja 3. meetme raames pakutavatel turundusteenustel, mida osutavad muud liiki ettevõtjad, järeldust, et 2. meetme raames pakutavatel teenustel on kindel 3. meetme eesmärgist erinev eesmärk, mis on tingimata seotud sellega, et teenuseosutajad tegutsevad lennutranspordi valdkonnas. See eesmärk ei saa loogiliselt võttes olla midagi muud kui Sardiiniast lähtuva ja Sardiiniasse suunatud lennuliikluse asjaomaste lennuettevõtjate poolne suurendamine.

(375) See ilmnes ka siis, kui komisjon vaatas läbi kava alusel lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel sõlmitud lepingud. Näiteks easyJeti lepingutes on lennujaamateenused otseselt seotud turundusteenustega. Olbia lennujaama käitajaga sõlmitud lepingu punktis 3 on öeldud, et lennuettevõtjal on kavas suurendada oma Olbiast lähtuvat ja Olbiasse suunatud lennuliiklust ning et sellise lennundustegevuse laiendamiseks on lennuettevõtja välja töötanud turundus- ja reklaamiprogrammi, et reklaamida sihtkohti ja arendada transiidivooge, eriti rahvusvahelisele turule.

(376) Lennujaamakäitajate ja lennuettevõtjate vahel kava raames sõlmitud turunduslepingute vaatlemisel nähtub, et turundusteenused on otseselt seotud kõnealuste lennuettevõtjate tehtavate lendudega. Seepärast on turundusteenuste osutamisel võetud otse sihikule reisijad, kes võivad kasutada turunduslepingutes nimetatud lennuettevõtjate pakutavaid transporditeenuseid.

([107]) OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo – Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, mille Itaalia esitas 30. novembril 2011.

([108]) *„Definizione, attraverso gli **stessi** „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“* (esiletõst lisatud), lk 7.

(377) Kokkuvõttes tuleb makseid, mis maakond tegi lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele nii 1. kui ka 2. meetme raames, käsitada toetusena, mis anti lennuettevõtjatele selleks, et nad teeksid Sardiiniasse ja Sardiiniast rohkem lende.

(378) Jääb veel analüüsida, kas maksed, mis maakond tegi lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele selle eest, et need olid suurendanud oma Sardiinia-vahelist lennuliiklust, kujutavad endast Altmarki kriteeriumide alusel avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstud hüvitist ja kas need on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega.

(379) Esimene Altmarki kohtuotsuse tingimus on, et abi saav ettevõtja peab tegelikult vastutama avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ja see kohustus peab olema täpselt määratletud. 2014. aasta lennundussuuniste punktis 70 on öeldud, et „*[l]ennutransporditeenuste puhul võib avaliku teenuse osutamise ülesande anda üksnes määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaselt. Eelkõige saab sellise kohustuse kehtestada vaid konkreetse lennuliini või lennuliinide rühma puhul, mitte mingist konkreetsest lennujaamast, linnast või piirkonnast väljuva üldise lennuliini puhul. Lisaks võib liinil kehtestada avaliku teenindamise kohustuse üksnes nende transpordivajaduste täitmiseks, mida ei ole võimalik nõuetekohaselt täita olemasoleva lennuliini või muude transpordiliikide abil*“ (joonealused märkused välja jäetud). Lennutranspordisektor on tõepoolest sektor, kus liidu seadusandja on otsustanud määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud tingimuste kehtestamisega piirata suurt kaalutlusruumi, mis on liikmesriikidele tavaliselt jäetud teatava tegevuse liigitamisel üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks. Samas on Sardiinia liinid, mis on hõlmatud määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohase avaliku teenindamise kohustusega, ([109]) seaduse 10/2010 kohaldamisalast sõnaselgelt välja jäetud, kuna selle seadusega on selgelt loodud süsteem, mis on kõnealuse määruse kohase avaliku teenindamise kohustuste süsteemiga paralleelne. Seepärast ei saa rahalisi vahendeid, mille lennujaamakäitajad andsid lennuettevõtjatele seaduse 10/2010 alusel, lugeda hüvitiseks, mis anti lennuettevõtjatele tõeliste üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest. Seega ei ole üks, nimelt esimene neljast Altmarki kohtuotsuse kumulatiivsest tingimusest täidetud.

(380) Seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisega tuleks esiteks märkida, et Itaalia ei ole tuginenud sellele põhimõttele ([110]). Ühtki märki ei ole ka sellest, et maakond oleks tegutsenud kava loomisel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Õigupoolest on selge, et maakond püüdis saavutada avaliku poliitika eesmärke, eelkõige tugevdada arvukamate turismivoogude ligimeelitamisega piirkonna majandust, mitte teenida lennujaamaomanikuna kasumit.

(381) Teiseks annab maakond lennuettevõtjatele eri lennujaamakäitajate kaudu rahalisi vahendeid mitme lennujaama suhtes kohaldatava piirkondliku kava raames. Maakonda ei saa lugeda lennujaamakäitajaks, seda enam, et ta kontrollib asjaomastest lennujaamakäitajatest vaid ühte. Seega ei saa 2014. aasta lennundussuuniste punktides 61–66 käsitletud eelnevat kasumlikkuse suurenemise analüüsi käesoleva juhtumi puhul kohaldada. Selle meetodi kohaselt tuleb selleks, et teha kindlaks, kas lennujaamakäitaja käitus lennuettevõtjaga lepingut sõlmides nii, nagu oleks käitunud samadel asjaoludel kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, hinnata, kas vaatlusaluste lepingute sõlmimise ajal oli võimalik eeldada, et lepingud suurendavad lennujaama kasumlikkust, ja kas kõnealused lepingud on osa pikas plaanis kasumlikkuseni viivast üldstrateegiast. Käesoleva juhtumi puhul ei saa seda meetodit paraku rakendada, sest hindamise all on mitut lennujaama hõlmav kava, mille avaliku sektori asutus kehtestas avaliku poliitika huvides, mitte konkreetne lennujaama ja lennuettevõtja vaheline kokkulepe.

(382) Lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetmega seoses asjaomaseid rahalisi vahendeid andes ei saanud maakond oodata mingit tulu, mida oleks sarnastel asjaoludel arvesse võtnud kasumit taotlev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Rahastamise oodatav mõju oli õhu teel Sardiiniasse saabuvate reisijate arvu suurenemine, mis iseenesest ei too maakonnale kaasa dividende, kapitalikasvu ega mis tahes muud kasumit. Itaalia ei ole kindlaks teinud ühtki kasumlikkuse elementi, mida maakonnal on kõnealuse rahastamise tulemusel oodata. Lennuliikluse suurenemine toob eeskätt kaasa majandusarengu elavnemise piirkonnas, eriti teatavate sektorite, nagu turism, jaemüük, restoranid jne, tasandil, millel on soodne mõju tööhõivele. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ([111]) ei võta aga kasumit taotlev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja sellist avalikule poliitikale toodavat kasu arvesse ja seega tuleb see turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldamisel kõrvale jätta.

([109]) Alates 2000. aastast on kehtestatud kooskõlas ELi lennutranspordieeskirjadega Sardiinia lennujaamade ja Itaalia maismaaosas asuvate lennujaamade vahelistel riigisisestel liinidel avaliku teenindamise kohustused.

([110]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 82.

([111]) Vt kohtuotsus komisjon *vs.* EDF, EU:C:2012:318, punkt 79.

(383) Samadel põhjustel ei ole käesoleva juhtumi puhul asjakohane 2014. aasta lennundussuuniste punktides 54–60 kirjeldatud võrdlemine.

(384) Itaalia ei ole igal juhul esitanud ühtki äriplaani, eelnevat kasumlikkuse analüüsi ega sisedokumenti, millest oleks selgelt näha, et enne avaliku sektori vahendite andmist tehtud analüüsist oleks ilmnenud, et maakond võis oodata kõnealuse rahastamise tulemusel rahalist tulu, mida oleks arvesse võtnud kasumit taotlev turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Samuti ei teinud maakond 2014. aasta lennundussuuniste punktides 54–60 kindlaks määratud võrdlust. Eelkõige ei esitanud Itaalia võrdlust, mis oleks käsitlenud lennujaamatasusid, millest on maha arvatud kõik lennuettevõtjale antud soodustused (nt turundustoetus, allahindlused ja muud stiimulid), piisavas arvus sobivates võrdluslennujaamades, mille käitajad tegutsevad turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena.

(385) See kinnitab, et maakond ei käitunud lennuettevõtjatega kui kasumlikkuse väljavaadetest juhinduv turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(386) Lisaks ei korraldatud hoolimata seaduse 10/2010 sätetest hankemenetlust lennuettevõtjate väljavalimiseks ja tegevuskavade rahastamiseks. Lennujaamakäitajad avaldasid teated oma veebisaitidel ja valisid välja parima pakkumise, mis tähendab, et lennuettevõtjatele rahalise toetuse andmisel ei järgitud avatud ja läbipaistvat hankemenetlust. Peale selle, nagu juba selgitatud, loodi kõnealune kava eeskätt selleks, et eraldada lennuettevõtjatele avaliku sektori vahendeid, ning selle rahastamisega ei makstud hüvitist tõelise avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest ega tasutud maakonna tõelistele vajadustele vastavate toodete või teenuste eest. Seepärast ei oleks eelise olemasolu välistanud isegi see, kui lennuettevõtjate väljavalimisel oleks järgitud nõuetekohast hankemenetlust.

(387) Neil asjaoludel ei ole võimalik hinnata 2014. aasta lennundussuuniste punktides 53–66 ette nähtud viisil ka kava kohaldamisest tulenevaid lennujaamade ja lennuettevõtjate vahelisi rahalisi suhteid. Nimetatud punktides on antud suuniseid selle kindlakstegemiseks, kas riigi vahendeid omava lennujaama küsitavad hinnad on kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Käesoleva juhtumi puhul on siiski selge, et lennujaamakäitajad ei tegutsenud lennuettevõtjatega lepinguid sõlmides turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena. Nad viisid ellu abikava, mille maakond oli kavandanud selleks, et suurendada lennuliiklust piirkonna üldiseks hüvanguks.

(388) Kõike eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et rahaliste vahenditega, mille maakond andis kava raames lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks, anti asjaomastele lennuettevõtjatele majanduslik eelis.

7.2.1.4. ***Valikulisus***

(389) Käesoleva juhtumi puhul ei saa maakonna rahastatavat kava käsitada üldkohaldatavana. Komisjon leiab, et kava ülesehitus ja elluviimine tuli kasuks üksnes teatavatele ettevõtjatele või teatavatele tegevusvaldkondadele, nimelt lennuettevõtjatele, keda maakond rahastas vaatlusaluse kava alusel lennujaamakäitajate kaudu ([112]). Sardiiniasse lende tegevad lennuettevõtjad, kes ei ole kõnealuseid lepinguid sõlminud, ei saanud maakonnalt ega seadusega 10/2010 ette nähtud tingimustel sama rahalist toetust. Kuna asjaomasest majanduslikust eelisest sai kasu vaid ühe konkreetse sektori (lennutransport) mõni konkreetne ettevõtja, on meetmed valikulised.

7.2.1.5. ***Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele***

(390) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale on selleks, et meede moonutaks konkurentsi, piisav, kui abisaaja konkureerib teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turgudel.

(391) Lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele makstud hüvitis on asjaomastele lennuettevõtjatele antud majanduslik eelis, mis võib tugevdada asjaomaste lennuettevõtjate positsiooni turul. Lennutranspordisektorit

([112]) Vt sellega seoses kohtuotsus, 30. juuni 2016, Belgia *vs.* komisjon, C-270/15, EU:C:2016:489, eelkõige punkt 50.

iseloomustab tihe konkurents eri liikmesriikidest pärit ettevõtjate vahel, eriti alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmas pakett) jõustumisest 1. jaanuaril 1993. Sellest võib järeldada, et meetmed kahjustavad liikmesriikidevahelist kaubandust ja moonutavad või ähvardavad moonutada konkurentsi lennundussektoris.

(392) Lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks (seaduse 10/2010 alusel) ajavahemikul 2010–2013 antud rahaline hüvitis seega moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi ning kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.2.1.6. ***Järeldus***

(393) Komisjon järeldab, et rahalised vahendid, mille maakond andis lennujaamakäitajate kaudu lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks, kujutavad endast lennuettevõtjatele antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2.2. LENNUJAAMAKÄITAJATELE ANTUD RIIGIABI OLEMASOLU

(394) Selles alajaos hinnatakse, kas rahalised vahendid, mille maakond andis seaduse 10/2010 alusel Sardiinia lennujaamade käitajatele, kujutavad endast kõnealustele lennujaamadele antud riigiabi. Komisjon hindab, kas majandusliku eelise olemasoluga seotud kriteerium on täidetud.

(395) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, nimelt riigi sekkumiseta. Oluline ei ole mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk, vaid meetme mõju ettevõtjale. Alati, kui ettevõtja finantsseisund riigi sekkumise tulemusel paraneb, on tegemist eelise andmisega.

(396) Nagu on selgitatud jaos 7.2.1, andsid lennujaamakäitajad seaduse 10/2010 alusel tervikuna edasi vahendid, mis nad olid saanud maakonnalt, et pakkuda rahalisi stiimuleid lennutranspordi laiendamiseks ja sõlmida turundusleppinguid, mida nad kaasrahastasid oma vahenditest. Seega olid lennujaamakäitajad vahendajad ja nad ei jätnud maakonnalt saadud vahendeid endale. Seetõttu ei saa neid pidada abikava puhul otsesteks abisaajateks.

(397) Ent kuna rahalised stiimulid ja turundusmaksed lennuettevõtjatele olid ettekavatsetud ning suurendasid lennuliiklust, tuleb hinnata, kas selle lennuliikluse suurenemisega anti asjaomastele lennujaamadele kaudne eelis.

(398) Oma hiljutises teatises riigiabi mõiste kohta ([113]) märgib komisjon, et „*kaudseid eeliseid tuleb eristada üksnes teisestest majanduslikest mõjudest, mis kaasnevad peaaegu kõikide riigiabi meetmetega (nt väljundi suurendamise mõjud). Seetõttu tuleb meetme ettenähtavaid mõjusid uurida* ex ante. *Kaudne eelis on olemas siis, kui meede on kujundatud nii, et teisesed mõjud suunatakse tuvastatavatele ettevõtjatele või ettevõtjate gruppidele. Nii on see näiteks juhul, kui otsese abi eeltingimuseks on tegelikult või õiguslikult seatud üksnes teatavate ettevõtjate toodetud kaupade või pakutud teenuste ostmine (nt vaid teatavates piirkondades asutatud ettevõtjad).*“

(399) Sellele punktile lisatud joonealuses märkuses ([114]) jätkatakse: „*Seevastu võib esineda üksnes teisest majanduslikku mõju suurenenud toodangu vormis (mis ei kujuta endast kaudset abi), kui abi suunatakse abisaajani, kasutades selleks ettevõtjat (nt finantsvahendajat), ja kui see ettevõtja annab selle abi tervikuna edasi.*“

(400) Käesoleva juhtumi puhul hindamise all olevad meetmed ei ole kavandatud selleks, et suunata nende teisene mõju Sardiinia lennujaamadeni. Meetmed on kavandatud hoopis selleks, et tuua kasu suurele rühmale piirkonnas tegutsevatele ettevõtjatele, eriti neile, kes pakuvad teenuseid turistidele.

([113]) 19. juulil 2016 avaldatud komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf.

([114]) Joonealune märkus 181.

(401) Nagu on juba kindlaks tehtud, on kava eesmärk suunata avaliku sektori vahendid mitme lennuettevõtjani ja muu teenuseosutajani, et avada uusi liine (või suurendada lendude sagedust) ning reklaamida Sardiiniat kui turismisihtkohta, kuhu pääseb lennutransporti kasutades. Vastavalt mehhanismile, mille maakond kehtestas seadusega 10/2010 (nagu on kirjeldatud jaos 2.7.2), annab maakond lennujaamakäitajatele avaliku sektori vahendid ja lennujaamakäitajad peavad edastama need kolmandatele isikutele kooskõlas maakonna heakskiidetud tegevuskavade üksikasjalike tingimustega. Nagu on kirjeldatud jaos 2.7.3, tagatakse nende kohustuste täitmine ka sisse seatud järelevalvemenetlusega (millega määratakse kindlaks lennujaamakäitajatele viimase osamakse tegemine).

(402) Seepärast järeldab komisjon, et abi suunatakse lennujaamakäitajate kaudu ja lennujaamakäitajad annavad selle tervikuna edasi lennuettevõtjatele, kes on abikava puhul ainsad tõelised abisaajad. Lennujaamakäitajaid tuleks käsitada *de jure* (tulenevalt seaduse 10/2010 sätetest) ja *de facto* (tulenevalt komisjoni analüüsitud tegelikest rahavoogudest) vahendina, keda kasutati avaliku sektori vahendite edastamiseks lennuettevõtjatele.

(403) Komisjon märgib, et lennujaamakäitajad võivad kasu saada kava alusel lennuettevõtjatele antud abi tulemusel suurenenud lennuliiklusest. Samas sarnaneb selline mõju positiivse mõjuga, mis avaldub muude sektorite, iseäranis turismisektori ettevõtjatele, kelle tulu on seotud lennureisijate arvuga (autorendiettevõtjad, hotellid, restoranid, toitlustusettevõtjad, tanklad, jaemüügiettevõtjad jne). Kõnealused sektorid sõltuvad suurel määral Sardiinia lennujaamadesse saabuvate ja sealt lahkuvate reisijate arvust. Seepärast leiab komisjon, et kava ei ole kavandatud nii, et suunata selle teisene mõju lennujaamakäitajateni, vaid on pigem mõeldud kasu tooma Sardiinia peamistele turismiga seotud sektoritele.

(404) Lisaks on meetmete mõju lennujaamadele lahutamatult seotud kava laadiga ja eesmärgiga suurendada Sardiiniasse suunatud lennuliiklust, pakkudes lennuettevõtjatele asjakohaseid stiimuleid. See, et lennuettevõtjad ostavad kolme asjaomase Sardiinia lennujaama käitajatelt lennujaamateenuseid, on kava lahutamatu osa, kuna kava seisneb lennuettevõtjatele rahaliste stiimulite pakkumises, et suurendada lennuliiklust. Seega ei ole tegemist kaupade või teenuste omandamisega seotud eraldiseisva lisatingimusega, mille maakond on lisanud oma kavva eesmärgiga saavutada muu mõju kui kava eeldatav põhimõju ehk Sardiiniasse suunatud lennuliikluse suurenemine.

(405) Eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et 1., 2. ja 3. meetmega ei anta lennujaamakäitajatele kaudset eelist. Samuti järeldab komisjon, et kuna üks riigiabi olemasolu kumulatiivsetest tingimustest on täitmata, ei kaasne 1. ja 2. meetmega riigiabi.

(406) Eespool nimetatud põhjustel järeldab komisjon, et asjaomased lennujaamakäitajad ei saanud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.3. *LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD ABI SEADUSLIKKUS*

(407) Komisjonile teatati meetmetest 30. novembril 2011. Paraku rakendas Itaalia kava ilma, et komisjon oleks selle heaks kiitnud. Maakond andis lennujaamakäitajatele seaduse 10/2010 alusel rahalisi vahendeid ja lennujaamakäitajad andsid need lennuettevõtjatele kogu ajavahemiku 2010–2013 jooksul ([115]).

(408) Peale selle ei ole vaatlusalune kava hõlmatud ühegi grupierandi määrusega. Eelkõige ei ole kohaldatav üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev otsus, sest lennuettevõtjate rahastamist kõnealuse kava alusel ei saa pidada hüvitise maksmiseks lennuettevõtjatele ülesandeks tehtud tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest ([116]).

(409) Seega ei ole Itaalia täitnud oma ELi toimimise lepingu artikli 108 kohaseid kohustusi, mistõttu peetakse lennuettevõtjate rahastamist kõnealuse kava alusel vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 ebaseaduslikuks.

([115]) Vt tabel 6 jaotises 2.8.1.
([116]) Vt põhjendus 379.

7.4. *LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA*

(410) Kohustus tõendada, et abi on erandina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikest 1 siseturuga kokkusobiv, lasub peamiselt asjaomasel liikmesriigil. Itaalia märgib, ([117]) et seadus 10/2010 ei ole koostatud alustavate liinide toetamise kavana ja et kava ei vasta kõikidele 2005. aasta lennundussuuniste punktis 79 kindlaks määratud stardiabi kokkusobivuse kriteeriumidele. Sellegipoolest soovitab Itaalia komisjonil kohaldada käesoleva juhtumi puhul 2005. aasta lennundussuuniste punkti 81, kus on sätestatud, et *„[k]omisjon võib eraldi hinnata abi või kava, mis täielikult ei vasta kõnealustele [punkti 79] kriteeriumidele, kuid mille lõpptulemus on võrreldav“* ([118]).

7.4.1. KOHALDATAV ÕIGUSRAAMISTIK

(411) Kuna meetmeid ei saa käsitada lennuettevõtjatele hüvitise andmisena tõelise üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise eest, ei saa käesoleva juhtumi puhul kohaldada ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikel 2 põhinevat üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevat raamistikku.

(412) Mis puudutab stardiabi, siis 2014. aasta lennundussuunistes on sätestatud, et *„[l]ennuettevõtjatele antava stardiabi puhul kohaldab komisjon käesolevate suuniste põhimõtteid kõigi teatatud stardiabimeetmete suhtes, mille kohta ta peab võtma vastu otsuse, alates 4. aprillist 2014, isegi kui meetmetest teatati enne nimetatud kuupäeva. Vastavalt ebaseadusliku riigiabi hindamise suhtes kohaldatavate eeskirjade kindlaksmääramist käsitlevale komisjoni teatisele kohaldab komisjon lennujaamadele antava ebaseadusliku investeerimisabi suhtes abi andmise ajal kehtinud eeskirju. Nii ei kohalda ta käesolevate suuniste põhimõtteid ebaseadusliku stardiabi suhtes, mida anti lennuettevõtjatele enne 4. aprilli 2014* ([119])."

(413) 2005. aasta lennundussuunistes on omakorda öeldud, et *„[k]omisjon hindab […] ilma tema nõusolekuta ja seega asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 [praegune asutamislepingu artikli 108 lõige 3] rikkudes esitatud […] starditoetuste kokkusobivust käesolevate suuniste alusel, kui abi hakati andma pärast nende suuniste avaldamist Euroopa Liidu Teatajas“* ([120]).

(414) Piirkondlikud rahastamisvahendid anti ajavahemikus 2010–2013, enne 2014. aasta lennundussuuniste avaldamist. Seepärast kohaldab komisjon 2005. aasta lennundussuuniseid, hinnates rahalist hüvitist, mida lennujaamakäitajad andsid ajavahemikus 2010–2013 lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks (seaduse 10/2010 alusel).

7.4.2. LENNUJAAMAKÄITAJATELT LENNUETTEVÕTJATELE 1. JA 2. MEETME RAHASTAMISEKS (SEADUSE 10/2010 ALUSEL) AJAVAHEMIKUS 2010–2013 ANTUD RAHALISE HÜVITISE SISETURUGA KOKKUSOBIVUSE HINDAMINE

(415) Arvestades, et 2005. aasta lennundussuuniste punktis 79 ette nähtud stardiabi kokkusobivuse tingimused on kumulatiivsed, tuleb selle tõendamiseks, et lennuettevõtjale antud abi on siseturuga kokkusobimatu, vaid näidata, et üks nendest tingimustest ei ole täidetud. Et hinnata vaatlusaluste abimeetmete kokkusobivust, uurib komisjon sellegipoolest mitut 2005. aasta lennundussuunistes sätestatud kriteeriumi.

(416) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktis d nõutakse elujõulisust kindla aja jooksul ja abi järkjärgulist kahanemist: *„Liin, millele abi antakse, peab osutuma kindla aja jooksul elujõuliseks, st katma vähemalt oma kulud ilma riigipoolse rahastamiseta. Seepärast peab stardiabi järk-järgult kahanema ja olema ajaliselt piiratud.“* Seaduse 10/2010 alusel kindlaks määratud meetmete eesmärk ei ole kunagi olnud liinide elujõulisus kindla aja jooksul ja miski kõnealuse seadusega kehtestatud süsteemis ei taga, et abisumma ajavahemikus 2010–2013 järk-järgult kahaneb ([121]). Ei ole ühtki märki sellest, et asjaomased liinid muutuvad lennuettevõtjatele kasumlikuks ilma riigipoolse rahastamiseta.

([117]) Sardiinia maakonna 18. mai 2015. aasta kiri, lk 12, punkt 10.
([118]) Vastusena komisjoni teabenõudele saadetud Itaalia 18. mai 2015. aasta kiri (viitenumber 4812), lk 12–13.
([119]) 2014. aasta lennundussuuniste punkt 174.
([120]) 2005. aasta lennundussuuniste punkt 85.
([121]) Vt tabel 5 põhjenduses 69.

(417) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktiga e lisandub lisanduvate tegevuse alustamise kulude hüvitamise kriteerium: abi summa peab olema rangelt seotud lisanduvate tegevuse alustamise kuludega, mis on seotud uue liini või uue sageduse loomisega ning mida lennuettevõtja enam ei pea tegevuse tavataseme saavutamisel kandma. Piirkondlikud rahastamisvahendid ei ole seotud konkreetsete tegevuse alustamise kuludega ja miski seadusega 10/2010 kehtestatud süsteemis ei taga, et abisumma piirdub selliste kuludega. Itaalia ei ole esitanud ühtki tõendit selle kohta, et rahalised vahendid, mille maakond seoses 1. ja 2. meetmega andis, olid arvutatud lennuettevõtjate tegevuse alustamise kulude põhjal või et need oleksid piirdunud selliste kuludega. Maakonnal oli kavas arendada lennujaamakäitajate rahastamisega lennuliiklust, avades uusi liine, suurendades olemasolevatel liinidel lendude sagedust ja vähendades olemasolevate liinide hooajalisust, ning edendada lennuettevõtjate turundusmeetmete kaudu piirkonnas arengut ja turismi. Seega ei olnud maakonnal kunagi kavas hüvitada lennuettevõtjatele lisandunud tegevuse alustamise kulud. Seetõttu ei ole see kriteerium täidetud.

(418) Peale selle on 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktis f sätestatud osatähtsuse ja kestuse tingimus: *„[A]bi summa ei või ületada igal aastal 50 % selle aasta abikõlblike kulude summast ning abi kestuse ajal keskmiselt 30 % abikõlblikest kuludest.“* Itaalia ei ole kordagi kasutanud mõistet „abikõlblikud kulud“, nagu see on ära seletatud suunistes, ega ole viidanud selliste kulude künnisele. Lennujaamakäitajad esitasid maakonnale oma tegevuskavad, kuhu oli märgitud meetmete rakendamisega kaasnevate kulude kogusumma. Seejärel määras maakond kindlaks igale lennujaamakäitajale aastas antava summa, kuid selle piirmäär ei olnud kunagi 50 % aastas tekkivatest kuludest. Ei ole ühtki tõendit selle kohta, et 1. ja 2. meetmega seoses piirkonnas tehtud kulutused oleksid olnud abisummast kaks korda suuremad. Seetõttu ei ole see kriteerium täidetud.

(419) 2005. aasta lennundussuuniste punkti 79 alapunktiga h lisandub abi mittediskrimineeriva andmise kriteerium: *„Iga avalik-õiguslik asutus, kes kavatseb kas lennujaama kaudu või muul viisil anda mõnele lennuettevõtjale stardiabi uue liini avamiseks, peab avalikustama oma projekti piisava aja jooksul ja piisavalt avalikult, et kõik asjast huvitatud lennuettevõtjad saaksid oma teenuseid pakkuda. Teatis peab eelkõige sisaldama marsruudi kirjeldust, samuti objektiivseid kriteeriume seoses abi summa ja kestusega. Vajaduse korral tuleb järgida riigihangete ja kontsessioonide suhtes kohaldatavaid eeskirju ja põhimõtteid.“* Ei maakond ega lennujaamakäitajad ei korraldanud 1. ja 2. meetme elluviimiseks lennuettevõtjate väljavalimisel nõuetekohaseid riigihanke-eeskirjadele vastavaid hankeid. Itaalia esitatud teates on öeldud, et maakond peaks heaks kiitma hankemenetluse, mille lennujaamakäitaja on korraldanud huvitatud lennuettevõtjate väljavalimiseks. Komisjoni ei ole teavitatud ühestki lennujaamakäitajate korraldatud hankest ja Itaalia sõnul võeti lennuettevõtjate väljavalimisel aluseks kõige atraktiivsemad äripakkumised, mis olid esitatud lennujaamakäitajatele nende veebisaitidel avaldatud teadete peale. Seetõttu ei ole see kriteerium täidetud.

(420) Seepärast leiab komisjon, et 2005. aasta lennundussuuniste punkti 81 ei saa käesoleva juhtumi puhul kohaldada, sest mitu punkti 79 kriteeriumi on täitmata. Nende kriteeriumide täitmine on oluline, et lugeda stardiabi siseturuga kokkusobivaks. Kuna punktis 79 sätestatud kokkusobivuskriteeriumid ei ole täidetud, ei ole abi siseturuga kokkusobiv.

7.4.3. JÄRELDUS

(421) Rahalist hüvitist, mille lennujaamakäitajad andsid ajavahemikus 2010–2013 lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks seaduse 10/2010 alusel, ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks, sest 2005. aasta lennundussuuniste punktis 79 nimetatud kokkusobivuskriteeriumid ei ole täidetud. Seepärast on riigiabi, mille maakond andis lennuettevõtjatele, ebaseaduslik riigiabi, mis on siseturuga kokkusobimatu.

8. **ABI TAGASINÕUDMINE**

(422) ELi toimimise lepingu ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, nõuda, et asjaomane riik peab abi andmise lõpetama või seda muutma ([122]). Samuti on Euroopa Kohus korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on kehtestatud selleks, et taastada varasem olukord ([123]).

([122]) Vt kohtuotsus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, 70/72, EU:C:1973:87, punkt 13.
([123]) Vt kohtuotsus, 14. september 1994, Hispaania *vs.* komisjon, C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, EU:C:1994:325, punkt 75.

(423) Sellega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et kõnealune eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud ja seega loobunud eelisest, mis tal turul konkurentide ees oli, ning kui on taastatud abi väljamaksmisele eelnenud olukord ([124]).

(424) Kooskõlas kohtupraktikaga on määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 sätestatud, et „*[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada*“.

(425) Seega, võttes arvesse, et kõnealused meetmed võeti, rikkudes ELi toimimise lepingu artiklit 108, ning et neid meetmeid tuleb käsitada ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abina, tuleb asjaomased abisummad tagasi nõuda, et taastada enne abi andmist turul valitsenud olukord. Abi tuleks tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abisaaja sai eelise, st alates ajast, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni tegeliku tagasimaksmiseni, ning abisaajal tuleb tasuda abisumma pealt intressi kuni abi tegeliku tagasimaksmiseni.

(426) Komisjon peab tagasinõutavateks summadeks summasid, mille maakond tegelikult välja maksis ning mille GEASAR ja SOGAER edastasid ajavahemikus 2010–2013 lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme elluviimiseks. Nagu on näidatud põhjenduses 89 esitatud tabelis 6, on lennujaamakäitajad tegelikult eraldanud rohkem rahalisi vahendeid, kui nad on neid maakonnalt saanud: maakond on maksnud lennujaamakäitajatele liiga väikest hüvitist, kuivõrd lennujaamakäitajad peavad tasuma ettemaksetelt intressi ([125]) ning kuna Cagliari ja Olbia lennujaama käitajatele ei ole 2014. aasta jaoks piirkondlikku toetust veel antud. Vastavad andmed on kokku võetud tabelis 14.

Tabel 14

Seoses 1. ja 2. meetmega lennuettevõtjatele tegelikult makstud summa ning maakonnalt saadud ja GEASARi ja SOGAERi edastatud rahaliste vahendite vahe

(eurodes)

	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)	Lennujaamakäitajate maakonnalt tegelikult saadud netosumma (B)	Lennujaamakäitajatelt lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme jaoks makstud kogusumma (C)	Vahe (B)–(C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
KOKKU	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) Tabelis 15 on esitatud üksikasjalik teave iga-aastaste maksete kohta, mille GEASAR ja SOGAER tegid lennuettevõtjatele aastatel 2010–2013. Itaalia esitas komisjonile ka iga makse tegemise kuupäeva.

([124]) Vt kohtuotsus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.
([125]) Vt jagu 2.7.4.

Tabel 15

Olbia ja Cagliari lennujaama käitajate maksed lennuettevõtjatele

(eurodes)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
CAGLIARI	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	6.3.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	12.4.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	2.5.2012	[…]	24.6.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	7.6.2012	[…]	13.8.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	17.7.2012	[…]	6.9.13	
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	2.8.12	[…]	6.9.13	
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	14.9.2012	[…]	18.10.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	2.10.12	[…]	11.11.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	3.11.2011	[…]	6.11.2012	[…]	9.12.2013	
	[…]	13.7.2010	[…]	6.12.11	[…]	5.12.2012	[…]	15.1.2014	
	[…]	11.8.10	[…]	4.1.12	[…]	7.1.2013	[…]	13.8.2013	
	[…]	11.8.10	[…]	31.1.2012	[…]	5.2.2013	[…]	14.5.2013	
	[…]	7.10.2010	[…]	22.7.2011	[…]	17.7.12	[…]	14.5.2013	
	[…]	10.2.11	[…]	17.7.2012	[…]	24.6.13	[…]	2.7.2013	
	[…]	10.2.11	[…]	12.7.11	[…]	2.7.2013	[…]	13.8.2013	
	[…]	10.2.11	[…]	26.7.2011	[…]	12.3.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	10.2.11	[…]	26.7.2011	[…]	17.4.2012	[…]	6.9.2013	
	[…]	12.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	8.5.2012	[…]	18.10.2013	
	[…]	12.7.2011	[…]	30.9.11	[…]	10.7.12	[…]	11.11.2013	
	[…]	26.7.11	[…]	30.9.11	[…]	6.9.2012	[…]	9.12.2013	
	[…]	26.7.11	[…]	30.9.11	[…]	6.9.2012	[…]	15.1.14	

(eurodes)

RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013	**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
	[…]	26.7.11	[…]	4.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.8.2013	
	[…]	26.7.11	[…]	14.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.2.2014	
	[…]	26.7.11	[…]	13.12.2011	[…]	14.11.2012	[…]	13.3.14	
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	14.11.2012	[…]	3.9.2014	
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	21.12.2012	[…]	13.2.14	
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	8.2.2013	[…]	13.3.2014	
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	10.7.2012	[…]	3.9.2014	
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	14.4.2014	
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011					
	[…]	26.7.11	[…]	10.7.2012					
	[…]	11.7.2011	[…]	11.7.2011					
	[…]	2.4.10							
	[…]	2.4.10							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	6.7.2010							
	[…]	30.8.2010							
	[…]	30.8.2010							
	[…]	30.8.2010							

(eurodes)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
	[…]	5.10.2010							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	22.7.11							
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8–20 miljonit eurot]

(eurodes)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013 &	[…]	13.9.2013 &	
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[…]	30.5.2011							
	[…]	30.5.2011							
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–10 miljonit eurot]
CAGLIARI	[…]	29.10.10	[…]	6.10.2011	[…]	16.11.12	[…]	24.9.2013	
	[…]	29.10.10	[…]	6.4.2012	[…]	16.10.13			
	[…]	17.8.2011	[…]	17.8.2012	[…]	24.9.2013			
	[…]	6.10.11							
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–10 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
CAGLIARI							[…]	7.4.2014	
							[…]	13.5.2014	
							[…]	6.6.2014	
Kokku							[…]		[0–1 miljonit eurot]
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013 &	
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014	
						4.12.2013			
	[…]	1.7.2011 & 12.7.2011							
	[…]	12.7.2011 & 4.11.2011							
	[…]	4.11.2011 & 4.1.12							
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2–10 miljonit eurot]

(eurodes)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014	
	[…]	1.4.2015							
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0–7 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR ITALY					
	2010		2011		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	17.5.2011 & 23.5.2011 & 2.8.2011	[…]	23.5.2011	
KOKKU	[…]	[…]	[…]		[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

VUELING		
	2013	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV
OLBIA	[…]	5.2.2014
CAGLIARI	[…]	17.3.2014
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]	

(eurodes)

VOLOTEA					
	2012		2013		**KOKKU**
OLBIA	[…]	29.10.2012 & 16.1.2013 & 30.9.2013	[…]	15.7.2013 & 30.9.2013 & 29.1.2014 & 30.1.2014	[…]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[…]
KOKKU	[…]	[…]	[…]		[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013 & 7.8.2014	
KOKKU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR BALTIC		
	2013	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV
OLBIA	[…]	15.10.2013 & 6.12.2013 & 3.2.2014
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]	

(eurodes)

NORWEGIAN								
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…] […]	19.4.2011 19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014	
KOKKU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

NIKI		
	2012	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV
OLBIA	[…]	25.9.2012
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]	

(eurodes)

TOURPARADE		
	2012	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV
CAGLIARI	[…]	22.8.2013
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]	

(eurodes)

GERMANWINGS		
	2012	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV
CAGLIARI	[…]	18.4.2013
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]	

(428) Summa, mille kaks lennujaamakäitajat maakonnalt said, on kasutatud tervikuna 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks. Komisjon ei ole saanud Itaalialt mingit teavet piirkondlike vahendite täpse jagunemise kohta meetmete ja lennuettevõtjate vahel. Seepärast võtab komisjon kõnealuse jaotuse esitamisel aluseks tabelis 16 esitatud summadest tuletatud protsendimäärad. Nagu on näha põhjenduses 91 esitatud tabelist 7 ja samuti tabelist 16, on 1. ja 2. meetme raames (lennuettevõtjatele) ja 3. meetme raames (muudele teenuseosutajatele) antud summad märgitud protsendina kogusummast.

Tabel 16

GEASARilt ja SOGAERilt lennuettevõtjatele ja muudele teenuseosutajatele 1., 2. ja 3. meetme rahastamiseks suunatud rahavood

SOGAER – CAGLIARI

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	**Meetmete rahastamine**		
	1. ja 2. meede	**3. meede**	**Kokku (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Meetmete rahastamine		
	1. ja 2. meede	3. meede	Kokku (A)
2013	[…]	[…]	4 946 576
Kokku	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR – OLBIA

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Meetmete rahastamine		
	1. ja 2. meede	3. meede	Kokku (A)
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Kokku	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(429) Komisjon kohaldab iga lennujaamakäitaja puhul protsendimäära, mis kajastab 1. ja 2. meetme osakaalu lennujaamakäitaja antud rahaliste vahendite kogusummas, netosumma suhtes, mille kaks lennujaamakäitajat maakonnalt tegelikult said. Saadud tulemused peaksid viitama tegelikule maakonnalt saadud ning 1. ja 2. meetme jaoks kulutatud avaliku sektori vahendite summale (vt tabel 17).

Tabel 17

Maakonnalt saadud ning 1. ja 2. meetme jaoks kulutatud summa ligikaudne suurus

(eurodes)

	Maakonna kindlaks määratud toetus (A)	Lennujaamakäitajate maakonnalt tegelikult saadud netosumma (B)	Lennujaamakäitajate maakonnalt tegelikult saadud ning 1. ja 2. meetme jaoks kulutatud netosumma
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757–[…]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496–[…]
KOKKU	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) Lennujaamadele eraldatud rahaliste vahendite jaotus aastate lõikes koos teabega selle kohta, kui suur hulk vahendeid anti lennuettevõtjatele 1. ja 2. meetme elluviimiseks ning kui suur osa sellest oli saadud maakonnalt, on esitatud järgmistes tabelites.

Tabel 18

Lennujaamakäitajatele 1. ja 2. meetme rahastamiseks antud vahendite jaotus aastate lõikes

SOGAER – CAGLIARI

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	1. ja 2. meetme rahastamine	Maakonnalt saadud vahendite osakaal meetmete rahastamisel (%)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	1. ja 2. meetme rahastamine	Maakonnalt saadud vahendite osakaal meetmete rahastamisel (%)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Kokku	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR – OLBIA

(eurodes)

Vaatlusalune tegevusperiood	Lennujaamakäitaja tegelikult saadud netosumma (D)	1. ja 2. meetme rahastamine	Maakonnalt saadud vahendite osakaal meetmete rahastamisel (%)
2010	3 360 349	[…]	88,48
2011	2 577 381	[…]	96,44
2012	2 683 765	[…]	98,74
2013	0	[…]	0,00
Kokku	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) Komisjon kohaldab neid protsendimäärasid rahaliste vahendite suhtes, mis iga lennujaamakäitaja andis abi saanud lennuettevõtjatele, nagu on näidatud tabelis 15, et arvutada välja summa, mis tuleb igalt lennujaamalt ja lennuettevõtjalt tagasi nõuda. Ligikaudsed summad, mille Itaalia peab lennuettevõtjatelt tagasi nõudma, on esitatud tabelis 19, lähtudes komisjonile kättesaadavaks tehtud teabest.

Tabel 19

Lennuettevõtjatelt tagasinõutavad ligikaudsed summad

(eurodes)

	RYANAIR/AMS									TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
CAGLIARI	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	6.3.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	12.4.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	22.7.2011	[…]	2.5.2012	[…]	24.6.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	7.6.2012	[…]	13.8.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	17.7.2012	[…]	6.9.13		
	[…]	13.7.2010	[…]	26.9.2011	[…]	2.8.12	[…]	6.9.13		
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	14.9.2012	[…]	18.10.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	18.10.2011	[…]	2.10.12	[…]	11.11.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	3.11.2011	[…]	6.11.2012	[…]	9.12.2013		
	[…]	13.7.2010	[…]	6.12.11	[…]	5.12.2012	[…]	15.1.2014		
	[…]	11.8.10	[…]	4.1.12	[…]	7.1.2013	[…]	13.8.2013		
	[…]	11.8.10	[…]	31.1.2012	[…]	5.2.2013	[…]	14.5.2013		
	[…]	7.10.2010	[…]	22.7.2011	[…]	17.7.12	[…]	14.5.2013		
	[…]	10.2.11	[…]	17.7.2012	[…]	24.6.13	[…]	2.7.2013		
	[…]	10.2.11	[…]	12.7.11	[…]	2.7.2013	[…]	13.8.2013		
	[…]	10.2.11	[…]	26.7.2011	[…]	12.3.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	10.2.11	[…]	26.7.2011	[…]	17.4.2012	[…]	6.9.2013		
	[…]	12.7.2011	[…]	26.7.2011	[…]	8.5.2012	[…]	18.10.2013		
	[…]	12.7.2011	[…]	30.9.11	[…]	10.7.12	[…]	11.11.2013		
	[…]	26.7.11	[…]	30.9.11	[…]	6.9.2012	[…]	9.12.2013		
	[…]	26.7.11	[…]	30.9.11	[…]	6.9.2012	[…]	15.1.14		

(eurodes)

RYANAIR/AMS										TAGASINÕU-TAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
	[…]	26.7.11	[…]	4.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.8.2013		
	[…]	26.7.11	[…]	14.11.2011	[…]	19.10.2012	[…]	13.2.2014		
	[…]	26.7.11	[…]	13.12.2011	[…]	14.11.2012	[…]	13.3.14		
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	14.11.2012	[…]	3.9.2014		
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	21.12.2012	[…]	13.2.14		
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	8.2.2013	[…]	13.3.2014		
	[…]	26.7.11	[…]	12.1.12	[…]	10.7.2012	[…]	3.9.2014		
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011	[…]	2.7.2013	[…]	14.4.2014		
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.11	[…]	26.7.2011						
	[…]	26.7.11	[…]	10.7.2012						
	[…]	11.7.2011	[…]	11.7.2011						
	[…]	2.4.10								
	[…]	2.4.10								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	6.7.2010								
	[…]	30.8.2010								
	[…]	30.8.2010								
	[…]	30.8.2010								

(eurodes)

RYANAIR/AMS										TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
	[…]	5.10.2010								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	22.7.11								
Kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8–20 miljonit eurot]	[8–20 miljonit eurot]

(eurodes)

EASYJET										TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013 &	[…]	13.9.2013 &		
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014		
	[…]	30.5.2011								
	[…]	30.5.2011								
Kokku	[…]		[…]		[…]		[…]		[0–10 miljonit eurot]	[0–10 miljonit eurot]
CAGLIARI	[…]	29.10.10	[…]	6.10.2011	[…]	16.11.12	[…]	24.9.2013		
	[…]	29.10.10	[…]	6.4.2012	[…]	16.10.13				
	[…]	17.8.2011	[…]	17.8.2012	[…]	24.9.2013				
	[…]	6.10.11								
Kokku	[…]		[…]		[…]		[…]		[0–10 miljonit eurot]	[0–10 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR BERLIN										TAGASINÕU-TAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
CAGLIARI							[…]	7.4.2014		
							[…]	13.5.2014		
							[…]	6.6.2014		
Kokku							[…]		[0–1 miljonit eurot]	**määratakse kindlaks**
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013 &		
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014		
						4.12.2013				
	[…]	1.7.2011 & 12.7.2011								
	[…]	12.7.2011 & 4.11.2011								
	[…]	4.11.2011 & 4.1.12								
Kokku	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2–10 miljonit eurot]	[2–10 miljonit eurot]

(eurodes)

MERIDIANA										TAGASINÕU-TAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014		
	[…]	1.4.2015								
Kokku	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0–7 miljonit eurot]	[0–7 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR ITALY					TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011	KOKKU	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	17.5.2011 & 23.5.2011 & 2.8.2011	[…]	23.5.2011	[…]	[…]
KOKKU	[…]		[…]		[0–1 miljonit eurot]	[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

VOLOTEA						**TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU**
	2012		2013		**KOKKU**	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
OLBIA	[…]	29.10.2012 & 16.1.2013 & 30.9.2013	[…]	15.7.2013 & 30.9.2013 & 29.1.2014 & 30.1.2014	[0–1 miljonit eurot]	[0–1 miljonit eurot]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[0–1 miljonit eurot]	[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

AIR BALTIC			**TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU**
	2013		
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	15.10.2013 & 6.12.2013 & 3.2.2014	
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		määratakse kindlaks

(eurodes)

VUELING			TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2013		
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	5.2.2014	määratakse kindlaks
CAGLIARI	[…]	17.3.2014	
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		määratakse kindlaks

(eurodes)

NORWEGIAN									TAGASINÕU-TAVAD SUMMAD KOKKU
	2010		2011		2012		2013		**KOKKU**	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
OLBIA	[…]	19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014		
	[…]	19.4.2011								[…]
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]	[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

JET2.COM								TAGASINÕU-TAVAD SUMMAD KOKKU
	2011		2012		2013		**KOKKU**	
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV		
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013 & 7.8.2014		
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]	[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

NIKI			TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2012		
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
OLBIA	[…]	25.9.2012	
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

TOURPARADE			TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2012		
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
CAGLIARI	[…]	22.8.2013	
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]

(eurodes)

GERMANWINGS			TAGASINÕUTAVAD SUMMAD KOKKU
	2012		
	SUMMA	MAKSE KUUPÄEV	
CAGLIARI	[…]	18.4.2013	
KOKKU	[0–1 miljonit eurot]		[0–1 miljonit eurot]

(432) Et võtta arvesse lennuettevõtjate saadud tegelikku eelist, võib tabelis 19 esitatud andmeid, eeskätt täpseid maksete tegemise kuupäevi, vastavalt Itaalia esitatud tõendavatele dokumentidele kohandada.

(433) Nagu on selgitatud põhjenduses 353, käsitatakse AMSi ja Ryanairi käesoleva juhtumi puhul riigiabieeskirjade kohaldamisel ühe ettevõtjana. Seepärast peaksid Ryanair ja AMS solidaarselt vastutama saadud abi kogusumma tagasimaksmise eest.

(434) Lisaks peaks Itaalia lisama abisummale sissenõutava intressi, mida arvutatakse alates kuupäevast, mil ebaseaduslik abi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tagasimaksmise kuupäevani ([126]) vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([127]) V peatükile.

9. **KOKKUVÕTE**

9.1. *RAHALISED VAHENDID, MILLE LENNUJAAMAKÄITAJAD ANDSID LENNUETTEVÕTJATELE SEOSES 1. JA 2. MEETMEGA (SEADUSE 10/2010 ALUSEL) AJAVAHEMIKUS 2010–2013. LENNUETTEVÕTJATELE ANTUD RIIGIABI OLEMASOLU*

(435) Itaalia andis kahes asjaomases lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele seaduse 10/2010 kohaselt 1. ja 2. meetme rahastamiseks ajavahemikus 2010–2013 abi ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

([126]) Vt eespool tsiteeritud nõukogu määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõige 2.
([127]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

(436) Abi, mida Itaalia andis kahes asjaomases lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele seaduse 10/2010 kohaselt 1. ja 2. meetme rahastamiseks ajavahemikus 2010–2013, on siseturuga kokkusobimatu. Siseturuga kokkusobimatu abi tuleks Olbia ja Cagliari lennujaamas tegutsenud ning 1. ja 2. meetme seaduse 10/2010 kohasest rahastamisest kasu saanud lennuettevõtjatelt tagasi nõuda. Itaalia peaks tagama kõikide riigisiseste meetmete võtmise kandmaks hoolt selle eest, et abisaajad maksavad talle kõnealuse põhjendamatu eelise tagasi.

9.2. *MAAKONNA RAHALINE HÜVITIS SARDIINIA LENNUJAAMAKÄITAJATELE 1., 2. JA 3. MEETME RAHASTAMISE EEST (SEADUSE 10/2010 ALUSEL) AJAVAHEMIKUS 2010–2013. LENNUJAAMAKÄITAJATELE ANTUD RIIGIABI OLEMASOLU*

(437) Komisjon leiab, et kolm lennujaamakäitajat – SOGEAAL, SOGAER ja GEASAR – ei saanud seadusega 10/2010 kehtestatud kava alusel ajavahemikus 2010–2013 riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Kavaga, mille Itaalia kehtestas Sardiinia 13. aprilli 2010. aasta piirkondliku seadusega nr 10 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* – ei anta ettevõtjale SOGEAAL S.p.A., ettevõtjale SOGAER S.p.A., kes on Cagliari-Elmase lennujaama käitaja, ja ettevõtjale GEASAR S.p.A., kes on Olbia lennujaama käitaja, riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

2. Kava, mille Itaalia kehtestas seadusega 10/2010, hõlmab ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi andmist lennuettevõtjatele Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, Jet2.com, NIKI, Tourparade, Germanwings, Air Baltic ja Vueling, kui see on seotud kõnealuste lennuettevõtjate tegevusega Cagliari-Elmase ja Olbia lennujaamas.

3. Itaalia on andnud lõikes 2 osutatud riigiabi, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

4. Lõikes 2 osutatud riigiabi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 2

1. Itaalia nõuab artikli 1 lõikes 2 osutatud kokkusobimatu riigiabi abisaajatelt tagasi.

2. Kuna Ryanair ja AMS moodustavad käesoleva otsuse kohaldamisel ühe majandusüksuse, vastutavad nad ühiselt kummagi ettevõtja saadud riigiabi tagasimaksmise eest.

3. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need anti abisaajate käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.

4. Intressid arvutatakse liitintressina vastavalt määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükile ja määrusele (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

5. Itaalia tühistab kõik artikli 1 lõikes 2 osutatud abi väljamaksmata maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 3

1. Artikli 1 lõikes 2 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Itaalia tagab käesoleva otsuse rakendamise nelja kuu jooksul pärast otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 4

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Itaalia järgmise teabe:

— artikli 1 lõikes 2 osutatud kava alusel abi saanud abisaajate nimekiri ja igale abisaajale kava alusel antud abi kogusumma;

— igalt abisaajalt tagasinõutav kogusumma (põhisumma ja intress);

— käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

— dokumendid, mis tõendavad, et abisaajatele on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest, kuni artiklis 2 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjaliku teabe abisaajatelt juba tagasi saadud abisummade ja intressi kohta.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 29. juuli 2016

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Margrethe VESTAGER