II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2017/1861

av den 29 juli 2016

om statligt stöd SA.33983 (2013/C) (f.d. 2012/NN) (f.d. 2011/N) – Italien – Ersättning till flygplatser på Sardinien för skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (tjänst av allmänt ekonomiskt intresse)

[delgivet med nr C(2016) 4862]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

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

efter att i enlighet med nämnda artiklar ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 30 november 2011 anmälde Italien en ordning för ersättning till flygplatsoperatörer på Sardinien för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i syfte att stärka och utveckla luftfarten. Anmälan gjordes via det elektroniska systemet för anmälan till kommissionen.

(2) Kommissionen uppmanade de italienska myndigheterna att tillhandahålla kompletterande upplysningar om anmälan genom skrivelser av den 30 januari 2012, 24 april 2012 och 12 juli 2012. Italien besvarade dessa uppmaningar genom skrivelser av den 24 februari 2012, 30 maj 2012 och 9 augusti 2012.

(3) På grundval av upplysningarna om att Italien kan ha infört åtgärden innan kommissionen hade fattat ett beslut som tillåter det har kommissionen beslutat att granska åtgärden i enlighet med kapitel 3 om olagligt statligt stöd i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([2]).

(4) Den 30 november 2012 bad Italien att kommissionen skulle ange tidpunkten för beslutet och begärde vissa förtydliganden när det gäller förfarandet. Kommissionen svarade genom en skrivelse som översändes till Italien den 7 december 2012.

(5) Genom en skrivelse av den 23 januari 2013 upplyste kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*) avseende den anmälda stödordningen.

([1]) EUT C 152, 30.5.2013, s. 30.
([2]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

(6) Italien lämnade sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 21 mars 2013 (med bilagor som mottogs den 22 mars 2013).

(7) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes den 30 mars 2013 i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på det påstådda stödet, respektive åtgärden.

(8) Den 10 april 2013 mottog kommissionen synpunkter i ärendet från Ryanair Ltd i dess egenskap av berörd part. Kommissionen översände synpunkterna till Italien genom en skrivelse av den 3 maj 2013. Italien har inte lämnat några kommentarer på synpunkterna från Ryanair.

(9) Kommissionen fick senare även synpunkter från följande berörda parter:

a) Ryanair och ett konsultföretag som agerade på dess uppdrag, den 28 juni 2013.

b) GEASAR SpA, flygplatsoperatören som driver flygplatsen i Olbia, den 1 juli 2013.

c) SOGEAAL SpA, flygplatsoperatören som driver flygplatsen i Alghero, den 29 juli 2013.

d) SOGAER SpA, flygplatsoperatören som driver flygplatsen i Cagliari, den 30 juli och 2 augusti 2013.

e) Easyjet, den 30 juli 2013.

(10) Den 31 juli 2013 vidarebefordrade kommissionen den icke-konfidentiella versionen av synpunkterna från GEASAR och SOGEAAL till Italien, som således fick tillfälle att bemöta dem. Kommissionen vidarebefordrade synpunkterna från SOGAER och Ryanair till Italien den 2 augusti, och synpunkterna från Easyjet den 7 augusti.

(11) Den 27 september 2013 informerade Italien kommissionen om att man inte hade några kommentarer på synpunkterna från de tre flygplatsoperatörerna. Den 20 och 21 november 2013 skickade Italien sina kommentarer på Ryanairs synpunkter till kommissionen. Italien lämnade inga kommentarer på synpunkterna från Easyjet.

(12) Den 20 december 2013 lämnade Ryanair ytterligare synpunkter, som vidarebefordrades till Italien den 9 januari 2014. Italien lämnade inga kommentarer på dessa synpunkter.

(13) Den 17 januari 2014 och den 31 januari 2014 inkom Ryanair med ytterligare synpunkter, som vidarebefordrades till Italien den 12 januari 2015. Italien lämnade inga kommentarer på dessa synpunkter.

(14) Genom en skrivelse av den 25 februari 2014 informerade kommissionen Italien om antagandet av 2014 års luftfartsriktlinjer ([3]) den 20 februari 2014, och om att dessa riktlinjer skulle vara tillämpliga i det aktuella ärendet från och med den dag de offentliggjorts i EUT. Dessutom gav kommissionen Italien möjlighet att lämna synpunkter på dessa riktlinjer och deras tillämpning inom 20 dagar efter det att de offentliggjorts i EUT.

(15) Genom skrivelser av den 24 februari 2014 informerade kommissionen även berörda parter om antagandet av 2014 års luftfartsriktlinjer och om att dessa riktlinjer skulle vara tillämpliga i det aktuella ärendet från och med den dag de offentliggjorts i EUT. Dessutom gav kommissionen berörda parter möjlighet att inge synpunkter på dessa riktlinjer och deras tillämpning inom 20 dagar efter det att de offentliggjorts i EUT.

(16) 2014 års luftfartsriktlinjer offentliggjordes i EUT den 4 april 2014. De ersatte 1994 års luftfartsriktlinjer ([4]) och 2005 års luftfartsriktlinjer ([5]).

(17) Den 15 april 2014 offentliggjordes ett meddelande i EUT i vilket medlemsstater och berörda parter uppmanades att inkomma med synpunkter på tillämpningen av 2014 års luftfartsriktlinjer i detta ärende inom en månad efter att riktlinjerna offentliggjorts ([6]).

([3]) Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).
([4]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).
([5]) Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).
([6]) EUT C 113, 15.4.2014, s. 30.

(18) Den 13 juni 2014 lämnade SOGAER synpunkter i ärendet i fråga om antagandet av de nya riktlinjerna. GEASAR och SOGEAAL lämnade sina synpunkter den 16 juni 2014, och Easyjet den 4 juli 2014. Synpunkterna från SOGAER, GEASAR, SOGEAAL och Easyjet översändes av kommissionen till Italien den 9 juli 2014. Italien har inte lämnat några kommentarer på dessa synpunkter.

(19) Den 12 och 26 september 2014 lämnade Ryanair ytterligare synpunkter i ärendet. Kommissionen vidarebefordrade synpunkterna till Italien den 28 oktober 2014. Italien har inte lämnat några kommentarer på dessa synpunkter.

(20) Den 26 januari 2015 lämnade Ryanair och ett konsultföretag som agerade på dess uppdrag ytterligare synpunkter, som vidarebefordrades till Italien den 4 februari 2015. Italien har inte lämnat några kommentarer på dessa synpunkter.

(21) Den 27 februari 2015 och den 2 mars 2015 lämnade Ryanair och ett konsultföretag som agerade på dess uppdrag ytterligare synpunkter, som vidarebefordrades till Italien den 24 mars 2015. Italien har inte lämnat några kommentarer på dessa synpunkter.

(22) Den 18 mars 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande upplysningar i ärendet. Italien svarade den 11 maj, den 18 maj och den 19 maj 2015.

(23) Den 31 mars 2015 lämnade Easyjet ytterligare synpunkter som kompletterade de uppgifter som företaget ursprungligen hade lämnat den 30 juli 2013. Den 1 maj och den 14 maj 2015 lämnade Easyjet och ett konsultföretag som agerade på dess uppdrag ytterligare synpunkter i ärendet. Den 1 juni 2015 lämnade Easyjet ytterligare synpunkter i ärendet. Samtliga dessa synpunkter vidarebefordrades till Italien den 6 juli 2015. Den 17 september 2015 lämnade Italien sina kommentarer på synpunkterna från Easyjet och det konsultföretag som agerade på uppdrag av Easyjet.

(24) Den 29 juni 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande uppgifter. Italien besvarade delvis uppmaningen den 14 juli 2015 och skickade bilagorna till svaret den 10 september 2015.

(25) Den 17 juli 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande uppgifter. Italien svarade den 11 september 2015.

(26) Den 8 oktober och den 14 oktober 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande uppgifter. Italien svarade den 5 november 2015.

(27) Den 24 november 2015 lämnade Italien ytterligare upplysningar i ärendet.

(28) Den 24 november 2015 uppmanade kommissionen Italien att lämna kompletterande förtydliganden. Italien svarade den 27 november 2015.

(29) Den 4 december 2015 lämnade Ryanair och ett konsultföretag som agerade på dess uppdrag ytterligare upplysningar i ärendet, och dessa vidarebefordrades till Italien den 8 december 2015. Italien svarade den 16 december 2015 och angav att man inte hade några synpunkter på dessa dokument.

(30) Den 11 december, den 16 december och den 17 december 2015 lämnade Italien ytterligare synpunkter i ärendet.

2. **DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

2.1 *BETECKNING PÅ OCH MÅL MED ÅTGÄRDEN*

(31) Den anmälda stödordningen ger flygplatsoperatörer på Sardinien ersättning för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i syfte att stärka och utveckla luftfarten. Italien hävdar att denna skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster rör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Stödordningen inrättades i enlighet med artikel 3 i Sardiniens regionala lag nr 10 av den 13 april 2010 ([7]) (nedan kallad *lag 10/2010*).

(32) I den berörda artikeln anges syftet med stödordningen, vilket är att stärka luftfarten till och från Sardinien genom att utöka flygtrafiken i fråga om både antal avgångar under vintersäsongen och antalet nya destinationer som trafikeras. I detta syfte skulle flygplatser på Sardinien kanalisera denna offentliga finansiering till flygbolag som ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster.

([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) Målet med stödordningen i ett vidare perspektiv är att stärka den regionala ekonomin genom att öka turistflödet, i synnerhet utanför sommarsäsongen.

2.2 *BEVILJANDE MYNDIGHET*

(34) Beviljande myndighet är regionen Sardinien (nedan kallad *regionen*). Regionen har en särskild status som autonom region i Italien.

2.3 *RÄTTSLIG RAM*

(35) I artikel 3 i lag 10/2010 finns bestämmelser om finansiering till flygplatsoperatörer på Sardinien i form av ersättning för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster under perioden 2010–2013. Lag 10/2010 genomförs genom beslut av regionstyrelsen.

(36) I det regionala dekretet nr 122/347 av den 17 maj 2010 ([8]) fastställs att de belopp som anges i lag 10/2010 ska finansieras via den regionala budgeten.

(37) Sardiniens regionstyrelse har antagit flera genomförandeakter som fastställer villkor och föreskrifter för finansiering genom lag 10/2010 enligt följande:

a) I Sardiniens beslut nr 29/36 av den 29 juli 2010 ([9]) fastslås villkor, typ och varaktighet för sådana transporttjänster för vilka finansiering kan beviljas, och i beslutet fastställs också riktlinjerna för upprättande och bedömning av flygplatsernas aktivitetsplaner (*programmi di attività*).

b) I Sardiniens beslut nr 43/37 av den 6 december 2010 ([10]) godkänns de aktivitetsplaner som flygplatsoperatörerna lämnat in för 2010 och de belopp som ska beviljas till var och en av dem för 2010.

c) I Sardiniens beslut nr 52/117 av den 23 december 2011 ([11]) fastställs de belopp som regionen ska bevilja flygplatsoperatörerna för perioden 2011–2013 på grundval av de aktivitetsplaner som flygplatsoperatörerna presenterade under 2011.

(38) Genom regional lag nr 1 av den 19 januari 2011 ([12]) minskades i enlighet med lag 10/2010 de bidrag som regionen skulle bevilja flygplatserna och uppgick till 21 100 000 euro för 2011 och 21 500 000 euro för 2012 och 2013.

(39) Genom regional lag nr 12 av den 30 juni 2011 ([13]) inrättas en mekanism för förskottsfinansiering som ska hanteras genom att en tillfällig ekonomisk fond bildas inom SFIRS ([14]). SFIRS är regionen Sardiniens eget finansföretag som i egenskap av regionens egen lånemäklare och operationella avdelning har regionens uppdrag att upprätta och förvalta den regionala fond som syftar till att bevilja förskottsfinansiering i form av räntebärande finansiering från aktieägare ([15]). SFIRS står under regionens direkta kontroll och förvaltning. Dess roll är att förvalta planer, strategier och program som regionen fastställer för den ekonomiska och sociala utvecklingen inom regionen. Dess styrelse utses av regionen. I beslut om tilldelning nr 15 av den 9 augusti 2011 ([16]) ges SFIRS uppgiften att bilda och förvalta den regionala fonden för flygplatser ([17]) (nedan kallad *den regionala fonden*) i syfte att ge förskott av bidragen från regionen. I beslut nr 500 av den 9 augusti 2011 ([18]) godkänns de detaljerade bestämmelserna för upprättandet av den regionala fonden. Beslut nr 22 av den 30 januari 2012 ([19]) innehåller kompletteringar av de regler som fastställs i beslut nr 500 av den 9 augusti 2011.

([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 – lånemäklare enligt artiklarna 106 och 107 i lagdekret nr 385 av den 1 september 1993.
([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) Genom regional lag nr 15 av den 7 augusti 2012 ([20]) ändras den regionala lagen av den 30 juni 2011. Genom beslut nr 694 av den 2 oktober 2012 ([21]) genomförs den regionala lagen av den 7 augusti 2012 samtidigt som bestämmelserna för införandet av den regionala fonden kompletteras och ändras genom att giltigheten för lagen av den 30 juni 2011 förlängs till att omfatta åren 2012 och 2013.

(41) I beslut nr 4/34 av den 5 februari 2014 ([22]) ändras tilldelningen av de regionala bidragen för år 2013 med beaktande av den minskning av de regionala bidragen som beslutades i samband med den budget som regionen avsatt till finansiering av aktiviteterna enligt lag 10/2010 och de faktiska kostnaderna som de tre flygplatsoperatörerna har haft.

2.4 *PROGRAMMET*

(42) Syftet med den anmälda stödordningen är att utveckla luftfarten och minska säsongsvariationen i flygförbindelserna till och från Sardinien, vilket bidrar till det övergripande målet att öka turismen och stärka den regionala ekonomin. För detta ändamål finns i lag 10/2010 bestämmelser om finansiering till flygplatsoperatörer på Sardinien i form av ersättning för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster under perioden 2010–2013.

(43) I genomförandebesluten anges att målet med lag 10/2010, dvs. att minska säsongsvariationerna, uppnås genom att utöka den tidsperiod under vilken flygförbindelserna trafikeras. Detta innefattar en ökning av turtätheten under den så kallade mellansäsongen (dvs. månaderna strax före och efter sommarsäsongen – april, maj, september och oktober) eller vintersäsongen, och också att nya flyglinjer öppnas för trafik till och från platser som hittills har saknat förbindelser till Sardinien. Stödordningen är avsedd att främja en regional flygtrafikpolitik som stärker de berörda samhällenas ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning genom att komma till rätta med de nackdelar som drabbar Sardinien i fråga om tillgänglighet, eftersom det är en ö.

(44) De beslut som nämns i avsnitt 2.3 anger följande tre aktivitetsområden:

a) *Ökning av flygbolagens flygtrafik (nedan kallat aktivitetsområde 1).* Flygbolag och flygplatsoperatörer måste i utförliga ”aktivitetsplaner” ange strategier för att öka flygtrafiken och minska säsongsvariationerna i turistflödet genom att fastställa flyglinjer av strategiskt intresse, turtäthet, kapacitet och de trafikmålsättningar som detta leder till. Om trafikmålsättningarna uppnås leder det till att ekonomisk ersättning utbetalas, och om målsättningarna inte nås måste straffavgifter betalas.

b) *Flygbolagen främjar Sardinien som turistmål (nedan kallat aktivitetsområde 2).* I nämnda ”aktivitetsplaner” ska flygbolag och flygplatsoperatörer även ange särskilda marknadsförings- och reklamaktiviteter som syftar till att öka antalet passagerare och att marknadsföra flygplatsens upptagningsområde.

c) Ytterligare marknadsföringsaktiviteter som flygplatsoperatörerna för regionens räkning anförtrott åt utomstående tjänsteföretag som inte är flygbolag ([23]) (nedan kallat *aktivitetsområde 3*).

(45) Efter att regionen har bedömt de föreslagna aktiviteterna utifrån deras ekonomiska effekt på flygplatsen och för hela Sardiniens ekonomi och därefter godkänt aktivitetsplanerna, fördelar regionen på grundval av planerna de ekonomiska medel som finns avsatta för varje år och varje flygplats.

(46) Ersättningen till de olika flygplatsoperatörerna beräknas utifrån flygbolagens kostnadsuppskattning för att trafikera de strategiska nationella eller internationella flyglinjerna och för att uppfylla de årliga passagerarmålsättningarna. När passagerarmålsättningarna har fastställts väljer flygplatsoperatörerna ut de flygbolag som ombeds trafikera de aktuella flyglinjerna. De utvalda flygbolagen får ersättning som täcker mellanskillnaden mellan deras driftskostnader och de faktiska eller beräknade intäkterna från flygbiljetterna.

(47) I anmälningshandlingen från Italien nämns att regionen ska godkänna det anbudsförfarande som flygplatsoperatörerna organiserar för att välja ut intresserade flygbolag. Kommissionen har inte informerats om något

([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]) Till exempel reklam- eller resebyråer.

anbudsförfarande som organiserats av flygplatsoperatörer. Enligt Italien har flygbolagen valts ut på grundval av kriteriet om de mest attraktiva kommersiella anbuden bland alla de anbud som flygbolagen lämnade till flygplatsoperatörerna efter att meddelandena om upphandling hade offentliggjorts på deras webbplatser. I fråga om flygplatserna har stödordningen utformats för att samordna utvecklingen av systemet med regionala flygplatser genom att de regionala flygplatserna ska komplettera varandra ([24]).

2.5 *MARKNADSFÖRINGSAKTIVITETER SOM GENOMFÖRS AV FLYGBOLAG*

(48) I lag 10/2010 föreskrivs att flygplatsoperatörer i fråga om aktivitetsområde 2 måste ingå marknadsföringsavtal med flygbolag i syfte att främja Sardinien som turistmål. I aktivitetsplanerna måste därför särskilda marknadsförings- och reklamstrategier anges, och strategiernas syfte ska vara att öka antalet passagerare och marknadsföra flygplatsernas upptagningsområden.

(49) Flygplatsoperatörerna har ingått två olika typer av avtal, beroende på flygbolag: antingen ett avtal som omfattar både flygplatstjänster och marknadsföringstjänster, eller två separata avtal, som i fallet med Ryanair, där det finns ett avtal med Ryanair som omfattar flygplatstjänster och ett avtal med Ryanairs helägda marknadsföringsbolag AMS (*Airport Marketing Services*) som omfattar marknadsföringstjänster. Avtalen kombinerar och sammankopplar trafikökning och marknadsföringsåtgärder, och är baserade på ett system där bidrag ges beroende på hur framgångsrika åtgärderna för att öka trafiken är. Enligt avtalen ska flygbolagen bedriva trafik enligt ett fastställt flygprogram och samtidigt ta fram en plan för marknadsföring och reklam.

(50) Grunden för marknadsföringen är en särskild sida om destinationsflygplatsen på flygbolagets webbplats, som ibland innehåller en reseguide. Marknadsföringen syftar till att främja regionen som mål för turism och affärsaktiviteter samt att öka andelen tillresande från andra länder.

2.6 *BERÖRDA FLYGPLATSER*

(51) År 2010 fanns det fem flygplatser på Sardinien:

a) Alghero, med SO.GE.A.AL SpA som flygplatsoperatör (nedan kallad *SOGEAAL*).

b) Cagliari-Elmas, med So.G.Aer. SpA som flygplatsoperatör (nedan kallad *SOGAER*).

c) Olbia, med GEASAR SpA som flygplatsoperatör (nedan kallad *GEASAR*).

d) Tortolì, med GE.AR.TO. SpA som flygplatsoperatör (nedan kallad *GEARTO*).

e) Oristano, med SO.GE.A.OR. SpA som flygplatsoperatör (nedan kallad *SOGEAOR*)

(52) Alla dessa företag är aktiebolag. SOGEAAL och SOGAER är börsnoterade. GEASAR kontrolleras av flygbolaget Meridiana.

(53) Italien har bekräftat att även om lag 10/2010 hänvisar till alla flygplatser på Sardinien, har de två mindre flygplatserna på ön, Oristano och Tortolì-Arbatax (som har mindre än 200 000 passagerare per år ([25])), inte fått någon finansiering i enlighet med lag 10/2010.

(54) Alghero ligger på nordvästra Sardinien, Olbia på nordöstra, och Cagliari på södra Sardinien. Avstånd och restider med vägtransport mellan dessa flygplatser är följande ([26]):

Cagliari–Alghero 247 km – 2 tim 40 min

Cagliari–Olbia 273 km – 2 tim 51 min

Olbia–Alghero 136 km – 1 tim 53 min

([24]) *Deliberazione No 29/36*, 29 juli 2010, s. 1.
([25]) Flygplatsen i Oristano, vars verksamhet upphörde tillfälligt under 2011, hade cirka 7 000 passagerare under 2010 och cirka 1 300 under 2011. Flygplatsen i Tortolì-Arbatax hade omkring 13 500 passagerare under 2010 och omkring 2 800 passagerare under 2011.
([26]) *Källa:* Google Maps.

2.6.1 CAGLIARIS FLYGPLATS

(55) Flygplatsoperatören SOGAER är offentligägd, med handelskammaren i Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) som majoritetsägare av aktierna, vilket framgår av tabell 1. Cagliaris handelskammare ([27]) kontrolleras inte av regionen, utan finansieras självständigt via en årlig avgift som betalas av de företag som är medlemmar. Handelskammaren är ett självständigt offentligt organ som ansvarar för att tillhandahålla olika tjänster till medlemsföretagen ([28]).

Tabell 1

SOGAER:s ägarstruktur ([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]) Flygplatsens största aktieägare har för avsikt att sälja 40 % av sitt aktieinnehav inom den allra närmaste framtiden. *Källa*: årsredovisningen för 2013.

(56) Under 2014 tog flygplatsen emot 3 639 627 passagerare ([29]). Flygplatsen ligger på den södra delen av ön och är Sardiniens största flygplats i fråga om trafik. Sedan 2007 har SOGAER innehaft hela koncessionen för driften av flygplatsen. Flygplatsen hanterar inhemska och internationella flygningar, och de största flygbolagen som trafikerar flygplatsen är Ryanair, Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, Easyjet, Volotea och AirBerlin. Under perioden 2007–2009 hanterades 69 % av persontrafiken på flygplatsen under perioden april–oktober.

(57) Den 31 december 2013 noterade SOGAER en omsättning på 26,8 miljoner euro och ett positivt nettoresultat på 1,7 miljoner euro. De totala tillgångarna uppgick till 125,5 miljoner euro.

2.6.2 ALGHEROS FLYGPLATS

(58) Flygplatsoperatören som driver Algheros flygplats, SOGEAAL, ägs till 80,20 % av regionen Sardinien, och till 19,80 % av SFIRS SpA (ett internt företag som ägs av regionen) ([30]). SOGEAAL startade 1995 genom en partiell och tillfällig koncession, som omvandlades till en fullständig koncession år 2007 ([31]).

([27]) *Källa:* Italien i sitt meddelande till kommissionen av den 5 maj 2016.
([28]) I lag nr 580 av den 29 december 1993 regleras handelskamrarnas ställning i Italien.
([29]) *Källa:* Wikipedia.
([30]) Ägarstrukturen i SOGEAAL återspeglar de förändringar som skedde under 2010. Flygplatsen håller för närvarande på att privatiseras.
([31]) *Concessione di gestione totale*.

(59) Flygplatsen ligger på den nordvästra delen av ön. Enligt Italien omfattar upptagningsområdet cirka 35 % av ön och 450 000–600 000 invånare i provinserna Sassari, Oristano och Nuoro. I fråga om kommersiell persontrafik är Algheros flygplats den tredje största på Sardinien, med sammanlagt 1 639 374 passagerare 2014 ([32]).

(60) Tre typer av flygbolag trafikerar flygplatsen: traditionella flygbolag som Alitalia, Meridiana, Iberia och Lufthansa, lågprisflygbolag som Easyjet och Ryanair, samt charterbolag som Tui Fly och Jet Time. Under perioden 2007–2009 hanterades 75 % av persontrafiken på flygplatsen under perioden april–oktober.

(61) Den 31 december 2013 noterade SOGEAAL en omsättning på 15,9 miljoner euro och ett negativt nettoresultat på 1,5 miljon. De totala tillgångarna uppgick till 42,0 miljoner euro.

2.6.3 OLBIAS FLYGPLATS

(62) Majoriteten av ägarna av flygplatsoperatören GEASAR, som driver Olbias flygplats, är privata aktieägare ([33]), vilket framgår av tabell 2.

Tabell 2

GEASAR:s ägarstruktur

(%)

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

(63) GEASAR inledde sin verksamhet 1989 med en partiell koncession för driften av flygplatsen i Olbia. Olbia ligger i den nordöstra delen av Sardinien. Flygplatsen trafikeras av traditionella flygbolag, t.ex. Alitalia och Lufthansa, av lågprisflygbolag såsom Easyjet och Vueling, samt av charterbolag som Smartwings och Mistral Air.

(64) Flygplatsen hanterade 2 127 718 passagerare under 2014 ([34]). Den är främst inriktad på kommersiell persontrafik, inrikes såväl som utrikes. Flygplatsen utnyttjas till stor del för turism, eftersom det utpräglade turistmålet *Costa Smeralda* ligger inom upptagningsområdet. Trafiken är därför huvudsakligen koncentrerad till perioden mellan maj och oktober: under perioden 2007–2009 hanterades 84 % av persontrafiken på flygplatsen mellan april och oktober.

(65) Den 31 december 2013 noterade GEASAR en omsättning på 27,0 miljoner euro och ett positivt nettoresultat på 2,8 miljoner. De totala tillgångarna uppgick till 57,3 miljoner euro.

2.7 *FINANSIERINGSMEKANISM OCH STRUKTUR FÖR FINANSIERINGEN FRÅN REGIONEN SARDINIEN*

2.7.1 TOTALBELOPPET FÖR DE BIDRAG SOM REGIONEN SARDINIEN ANSLAGIT

(66) Enligt artikel 3 i lag 10/2010 gavs regionen ursprungligen tillstånd att bevilja flygplatsoperatörer 19 700 000 euro för 2010 och 24 500 000euro för vart och ett av de efterföljande åren 2011, 2012 och 2013.

([32]) *Källa:* Flygplatsens officiella webbplats.
([33]) *Societa per azioni costituita nel 1985*.
([34]) *Källa:* Wikipedia.

(67) Med beaktande av regionens egna medel och de aktivitetsplaner som flygplatserna har lagt fram minskade regionen under denna period successivt de belopp som ursprungligen hade anslagits för finansieringen av stödordningen, vilket framgår av tabell 3.

Tabell 3

Ersättning som anslagits till förmån för flygplatser på Sardinien under perioden 2010–2013

(euro)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totalt**
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
Totalt	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	**80 654 887,33**

(68) I beslut nr 4/34 av den 5 februari 2014 ändras de regionala bidragen för 2013 och ett totalbelopp på 17 500 000 euro för 2013 fastställs för de tre flygplatsoperatörerna, vilket framgår av tabell 4.

Tabell 4

Ersättning som anslagits till förmån för flygplatser på Sardinien — 2013 (enligt beslut nr 4/34 av den 5 februari 2014)

(euro)

	År 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Totalt	17 500 000

(69) De slutliga bidrag som regionen Sardinien efter olika ändringar faktiskt beviljade de tre flygplatserna anges i tabell 5 ([35]).

Tabell 5

Slutgiltig ersättning som anslagits till förmån för flygplatser på Sardinien under perioden 2010–2013

(euro)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Totalt**
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
Totalt	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	**76 654 887**

([35]) Såsom förklaras i skäl 53 hade den ekonomiska ersättningen ursprungligen planerats att omfatta samtliga flygplatser på Sardinien, inklusive Oristanos flygplats, men detta upphävdes senare.

(70) Stödåtgärden är utformad som direkta bidrag från regionen Sardinien till flygplatsoperatörerna på Sardinien, vilka sedan överför de aktuella beloppen till flygbolagen och andra berörda enheter. Bidragen finansieras direkt ur den regionala budgeten. Flygplatsoperatörerna måste föra separata räkenskaper för att ha överblick över de belopp som tagits emot.

2.7.2 AKTIVITETSPLANERNA OCH FLYGLINJERNA AV STRATEGISKT INTRESSE

(71) Flygplatsoperatörer som driver flygplatser på Sardinien är skyldiga att utarbeta aktivitetsplaner och lämna dem till regionen för godkännande. Planerna måste innehålla aktiviteter för att utveckla direktförbindelser med nationella och europeiska destinationer till och från flygplatser på Sardinien, vilket ska uppnås genom avtal med flygbolag. För att åstadkomma detta måste planerna ange vilka av de förtecknade initiativen ([36]) som flygplatsoperatörerna anser vara genomförbara för att uppnå målen om att förbättra flygtrafiken och minska säsongsvariationerna i enlighet med lag 10/2010.

(72) I planerna måste det anges vilka flyglinjer som är av strategiskt intresse (inrikes och internationella) och de årliga målen i fråga om turtäthet, beläggningsfaktor, nya flyglinjer, antal passagerare och marknadsföringsaktiviteter.

(73) Aktivitetsplanerna måste följa följande principer:

a) Flyglinjerna av strategiskt intresse får inte överlappa de flyglinjer som redan trafikeras enligt den allmänna trafikplikt ([37]) som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 ([38]).

b) Det ekonomiska bidraget för var och en av de subventionerade flyglinjerna ska minska med tiden.

c) Finansiella avtal med flygbolag ska innefatta en plan för att främja det lokala området och denna plan ska överensstämma med regionens motsvarande kommunikationsstrategi för turism.

d) Om den totala ersättning som begärts av flygplatserna överstiger det totala belopp som godkänts i den regionala budgeten ges företräde åt internationella förbindelser i förhållande till inrikeslinjer (utom för destinationer med mer än 3 miljoner invånare), linjer som förbinder större transportnav, flyglinjer med en stor potentiell trafikvolym, flyglinjer som ska trafikeras året runt i stället för på säsongsbasis, och företag som beslutar att inrätta en operativ bas på den lokala flygplatsen.

(74) Trafiken på de strategiskt intressanta flyglinjerna utgör sådana tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som flygbolagen utför mot ersättning (under förutsättning att de mål som angetts för persontrafiken uppfylls). För aktivitetsplanerna ska lämpliga ekonomiska och finansiella prognoser tas fram, och där ska det framgå vilka möjligheter de berörda initiativen har i fråga om lönsamhet och vilka ekonomiska behov som är förknippade med aktiviteterna för varje aktuellt år. De ekonomiska behoven innefattar uppgifter om hur mycket egna medel som flygplatsoperatören investerat och hur stora investeringar som gjorts av sådana tredje parter som gynnas av trafikökningen.

(75) De faktiska aktivitetsplanerna som Italien lämnat in under det formella granskningsförfarandet uppfyller de krav som anges i skäl 73. Planerna innehåller den obligatoriska information som regionen kräver, t.ex. en presentation av den subventionerade transporttjänsten, en detaljerad beräkning av den ersättning som ska beviljas och den förväntade ekonomiska fördelen av det offentliga stödet.

(76) När aktivitetsplanerna godkänts fattar regionen beslut om att bevilja årliga ekonomiska bidrag till de olika flygplatserna, varvid regionen utvärderar de aktiviteter som genomförs utifrån vilken ekonomisk inverkan aktiviteterna bedöms ha på den ekonomiska verksamheten på Sardinien.

([36]) Se skäl 44.
([37]) Sedan år 2000 har allmän trafikplikt införts på inrikeslinjer mellan flygplatser på Sardinien och flygplatser på det italienska fastlandet i enlighet med unionens luftfartsregler.
([38]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

(77) Finansieringen av planerna ser ut på följande sätt:

a) Flygplatsoperatörer som tar emot stöd får en första delbetalning som ett förskott motsvarande 20 % av det totala belopp som anges i planerna.

b) 60 % av den totala finansieringen kommer att betalas ut som mellanliggande betalningar efter att en kvartalsrapport lämnats in.

c) Utbetalningen av det sista delbeloppet görs inom 60 dagar efter att den relevanta dokumentationen lämnats in, och utbetalning sker efter att regionen kontrollerat vilka aktiviteter som utförts, vilka resultat som uppnåtts och vilka kostnader som uppstått.

(78) Aktivitetsplanerna har godkänts genom två beslut av regionen:

a) Genom Sardiniens beslut nr 43/37 av den 6 december 2010 godkändes de aktivitetsplaner för 2010 som inlämnats av flygplatsoperatörerna vid Cagliaris, Olbias, Algheros och Oristanos flygplatser och de specifika belopp som skulle beviljas till var och en av dem ([39]).

b) Genom Sardiniens beslut nr 52/117 av den 23 december 2011 godkändes de aktivitetsplaner för perioden 2011–2013 som lämnats in av flygplatsoperatörerna vid Cagliaris, Olbias och Algheros flygplatser. De årliga passagerarmålsättningarna per flygplats och fördelningen av ersättningen mellan de tre flygplatserna specificeras. Vidare anges det i beslutet att planerna för 2011 ska anses vara slutgiltiga eftersom de avser aktiviteter som redan genomförts, medan planerna för de kommande två åren, 2012 och 2013, kan komma att ändras.

2.7.3 ÖVERVAKNINGSFÖRFARANDET

(79) Det åligger flygplatsoperatörerna att utarbeta aktivitetsplanerna i enlighet med bestämmelserna i lag 10/2010 och dess olika genomförandeakter. De måste samarbeta med flygbolagen i samband med utarbetandet av planerna, och den slutliga planen måste godkännas av regionen. Om regionen har invändningar eller konstaterar att aktivitetsplanerna inte överensstämmer med bestämmelserna i lag 10/2010 kan regionen kräva ändringar i aktivitetsplanerna.

(80) Regionen kräver att flygplatsoperatörerna kontrollerar flygbolagens resultat och ålägger dem sanktioner om de inte uppfyller de i förväg fastställda målen, i synnerhet vad gäller turtäthet och passagerarvolym. Denna sanktionsmekanism ska anges i avtalen med flygbolagen.

(81) I regionstyrelsens beslut om genomförande av lag 10/2010 föreskrivs att regionen inrättar en övervakningsmekanism för att undvika överkompensation för de årliga uppskattade kostnaderna för de berörda aktiviteterna. Regionen måste på förhand definiera åtgärder för att kontrollera, hindra och eventuellt återkräva överkompensation, framför allt genom att övervaka det faktiska antalet flygningar och passagerare.

(82) Regionen följer upp flygplatsoperatörernas faktiska kostnader för att genomföra de berörda aktiviteterna genom att kontrollera relevant dokumentation och rapporteringen av årliga kostnader (fakturor från flygbolagen till flygplatsoperatörerna). Flygplatsoperatörerna ska rapportera finansieringen av aktiviteterna till regionen baserat på de fakturor som de mottar från avtalsparterna (från flygbolag för aktivitetsområdena 1 och 2, från övriga företag för aktivitetsområde 3). Regionen kontrollerar även att de flyglinjer för vilka de ges ersättning inte är linjer som omfattas av allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008.

(83) Den regionala finansieringen enligt lag 10/2010 kan endast ges inom ramen för de ovannämnda aktivitetsplanerna, som ska godkännas av regionen. Eftersom planerna upprättades innan de aktiviteter som fastställs i lag 10/2010 hade utförts, kan det förekomma vissa variationer vad gäller genomförandet. Enligt den mekanism som regionen har inrättat ska regionen således anpassa det slutliga bidraget till hur väl aktiviteterna genomförts och hur väl flygplatsernas kostnader hanterats ([40]). I sitt beslut om det slutliga bidraget tar regionen därför hänsyn till

([39]) Beträffande Tortolì-Arbatax nämns i rättsakten att flygplatsoperatören endast lämnade in en plan *för hela treårsperioden* (inte för 2010).
([40]) I sitt meddelande till kommissionen av den 11 september 2015 (se skäl 14) angav Italien som exempel GEASAR, som under 2013 skar ner på sina marknadsföringsaktiviteter jämfört med de ursprungliga planerna (inom aktivitetsområde 2, som regionen finansierar). Regionen minskade följaktligen det slutliga bidraget.

det faktiska genomförandet av aktivitetsplanerna och huruvida de aktiviteter för vilka finansiering begärs överensstämmer med målsättningarna i lag 10/2010 och med regionens marknadsföringsplan för turism. Om avvikelser uppdagas anpassar regionen det slutliga bidraget ([41]).

(84) De handlingar som Italien lämnat visar att flygplatsoperatörerna faktiskt har rapporterat till regionen om den offentliga finansiering som tagits emot (inklusive underlag såsom fakturor för kostnader) och lämnat bevis för marknadsföring och säljfrämjande åtgärder. Regionen har kontrollerat uppgifterna och betalade ut det återstående beloppet till flygplatsoperatörerna.

2.7.4 FÖRSKOTTSFINANSIERING OCH DEN REGIONALA FONDENS ROLL

(85) Såsom redan nämnts i avsnitt 2.3 inrättades genom den regionala lagen av den 30 juni 2011 den regionala fonden ([42]), som förvaltas av SFIRS och finansieras av regionen.

(86) Den finansiella mekanism som regionen inrättat i enlighet med lag 10/2010 är följande:

a) De finansiella resurserna för genomförandet av de tre aktivitetsområdena betalas ut i förskott av flygplatsoperatörerna till flygbolagen vid de berörda flygplatserna (i fråga om aktivitetsområdena 1 och 2) och till övriga berörda tjänsteleverantörer (i fråga om aktivitetsområde 3).

b) Varje år beslutar regionen, efter en begäran om förhandsfinansiering från flygplatsoperatörerna, att SFIRS ska bevilja förskottsfinansiering till flygplatserna via den regionala fonden. Den regionala fonden beviljar då, på begäran, finansiering till flygplatsoperatörerna mot ersättning (provisionsavgift och ränta) som förskott på det belopp som fördelas i enlighet med lag 10/2010. Förskottsbeloppet ska motsvara högst 85 % ([43]) av bidraget som anslagits från regionen till flygplatsoperatörerna. På förskottet utgår ränta (Euribor 6M + 2 % för 2010 och Euribor 6M + 1,5 % för perioden 2011–2013) och provisionsavgift (1 % för 2010 och 0,50 % för perioden 2011–2013), som flygplatsoperatörerna betalar till SFIRS.

c) Regionen bekräftar sedan de slutgiltiga beloppen som ska beviljas till flygplatsoperatörerna (regionens ”bidrag”), inom ramen för de tillgängliga resurserna i regionen och med hänsyn till de belopp som faktiskt betalats av flygplatsoperatörerna i samband med genomförandet av de tre aktivitetsområdena. För detta ändamål lämnar flygplatsoperatörerna lämpliga rapporter som i) visar vilka resultat som uppnåtts och innehåller en konsekvensanalys, och ii) i detalj redovisar de faktiska kostnader som flygplatsen haft för genomförda initiativ och även omfattar handlingar som krävs för att styrka kostnaderna (fakturor och liknande).

d) Från det regionala bidraget drar den regionala fonden av en källavgift på 4 % som betalas tillbaka till regionen. Efter att beslut fattats om det slutliga bidraget beviljar den regionala fonden den resterande delen av finansieringen ([44]) till flygplatsoperatören. Meningen är att fonden ska bevilja den återstående delen till flygplatsoperatören inom högst sex månader efter det att aktivitetsplanen genomförts.

2.8 *FINANSIELLA FLÖDEN*

2.8.1 FINANSIELLA FLÖDEN FRÅN REGIONEN TILL FLYGPLATSOPERATÖRERNA

(87) Även om regionen har förbundit sig att bevilja totalt 76 654 887 euro under hela perioden 2010–2013 (se tabell 5) har den i själva verket överfört 68 510 256 euro till flygplatsoperatörerna för finansiering av de tre aktivitetsområdena enligt lag 10/2010 ([45]) (se tabell 6, kolumn A): 35 516 988 euro till SOGEAAL, 19 250 617 euro till SOGAER och 13 742 651 euro till GEASAR.

([41]) Italien nämner som exempel på detta Oristanos flygplats, där regionen vägrade godta en viss flyglinje som planerades i flygplatsens aktivitetsplan, se meddelandet från Italien till kommissionen av den 5 maj 2015, s. 5–6.
([42]) *Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.*
([43]) Högst 90 % för 2011 – se *Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.*
([44]) Beloppet motsvarar det bidrag som beslutats av regionen med avdrag för källavgiften på 4 % och det förskott som redan har beviljats till flygplatsoperatören.
([45]) Italien har lämnat tabeller till kommissionen som visar det slutliga belopp som regionen har anslagit.

(88) Summan av de förskott som överförts från den regionala fonden till flygplatsoperatörerna uppgår till 42 987 645 euro (tabell 6, kolumn B). Provisionsavgiften och räntekostnaden beräknas på förskottet och dras av i fondens beräkningar när förskottet betalas ut till flygplatsoperatören. Källavgiften motsvarar 4 % av det bidrag som regionen anslagit, och fonden drar av denna avgift från bidragsbeloppet när den betalar ut återstoden av det belopp som flygplatsen beviljats av regionen (efter att förskotten har betalats ut) ([46]).

(89) Det nettobelopp som flygplatsoperatören ska få (tabell 6, kolumn C) kan därför beräknas som bidragsbeloppet från regionen minus tre finansieringskostnader (provisionsavgift, räntekostnad och källavgift). De belopp som anmälts av Italien som de nettobelopp som flygplatsoperatörerna faktiskt tagit emot (tabell 6, kolumn D) avviker något från de teoretiska beloppen:

a) I fråga om SOGEAAL förklarar Italien att flygplatsoperatören ännu ska få 167 661 euro från regionen i bidrag för 2013.

b) Regionens bidrag till SOGAER och GEASAR för 2013 (4 946 576 euro respektive 3 795 930 euro) fastställdes av regionen den 19 juni 2014 respektive den 10 juni 2014, men har aldrig betalats ut ([47]): Italien är medvetet om att regionens beslut utgör ett rättsligt bindande åtagande att betala de aktuella beloppen som kan åberopas inför en nationell domstol. Italien har trots det beslutat att avvakta tills de pågående förfarandena om statligt stöd har slutförts.

([46]) Kommissionen konstaterar att de italienska myndigheterna inte ger någon förklaring till varför de förskott som anges i tabellerna emellanåt överskrider det bidrag som regionen har fastställt. Avvikelserna är dock inte relevanta för bedömningen av stödet, eftersom kommissionen endast använder sig av det budgetmässiga åtagandet (kolumn A) och det belopp som faktiskt tagits emot av flygplatsoperatörerna (kolumn D) – se tabell 14.

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

Tabell 6

Faktiska finansiella flöden från regionen till flygplatsoperatörerna

SOGEAAL – ALGHERO

(euro)

Verksamhetsperiod	Bidrag som fastställts av regionen (A)		Förskottsfinansiering (B)		Finansiella utgifter			Belopp som flygplatsoperatören ska motta (C)	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	*Avvikelse (C) — (D)*
	Belopp	Datum för åtagande	Belopp	Utbetalningsdatum	Källavgift 4 %	Provisionskostnader	Räntekostnad			
2010	8 517 963	7.11.2012	[…] (*)	20.9.2011	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2011	9 041 162	12.11.2012	(…)	8.2.2012 & 23.8.2012	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2012	9 062 413	3.6.2013	(…)	22.10.2012	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
2013	8 895 449	27.10.2014	(…)	17.10.2013	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Totalt	**35 516 988**		(…)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(*) Affärshemlighet.

SOGAER – CAGLIARI

(euro)

Verksamhetsperiod	Bidrag som fastställts av regionen (A)		Förskottsfinansiering (B)		Finansiella utgifter			Belopp som flygplatsoperatören ska motta (C)	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	*Avvikelse (C) — (D)*
	Belopp	Datum för åtagande	Belopp	Utbetalningsdatum	Källavgift 4 %	Provisionskostnader	Räntekostnad			
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	—	—	(…)	—	—	(…)	(…)	(…)
Totalt	**19 250 617**		(…)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

GEASAR – OLBIA

(euro)

Verksamhetsperiod	Bidrag som fastställts av regionen (A)		Förskottsfinansiering (B)		Finansiella utgifter			Belopp som flygplatsoperatören ska motta (C)	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	*Avvikelse (C) — (D)*
	Belopp	Datum för åtagande	Belopp	Utbetalningsdatum	Källavgift 4 %	Provisionskostnader	Räntekostnad			
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	—	—	(…)	—	—	(…)	(…)	(…)
Totalt	**13 742 651**		(…)	—	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

2.8.2 FINANSIELLA FLÖDEN FRÅN FLYGPLATSOPERATÖRERNA TILL FLYGBOLAG OCH UTOMSTÅENDE TJÄNSTELEVERANTÖRER FÖR FINANSIERING AV DE TRE AKTIVITETSOMRÅDENA

(90) De flygplatsoperatörer som driver Algheros, Cagliaris och Olbias flygplatser har gett flygbolag och utomstående tjänsteleverantörer finansiering för att genomföra aktivitetsområdena 1, 2 och 3 under perioden 2010–2013. Enligt Italien har den ersättning som flygplatsoperatörerna fått från regionen under perioden 2010–2013 för att finansiera aktivitetsområdena 1, 2 och 3 betalats vidare till flygbolag och utomstående tjänsteleverantörer. Flygbolag som fått finansiering för aktivitetsområdena 1 och 2 har valts ut på grundval av kriteriet ”mest attraktiva kommersiella anbud” ([48]). Utomstående tjänsteleverantörer som ansvarat för marknadsföringsåtgärder, t.ex. reklam- eller resebyråer, har fått finansiering för aktivitetsområde 3.

(91) I tabell 7 sammanfattas de finansiella flödena från flygplatsoperatörerna till flygbolag och utomstående tjänsteföretag för finansiering av aktivitetsområdena 1, 2 och 3.

Tabell 7

Finansiella flöden från flygplatsoperatörerna till flygbolag och utomstående tjänsteleverantörer för finansiering av aktivitetsområdena 1, 2 och 3

SOGEAAL — ALGHERO

(euro)

Verksamhetsperiod	**Finansiering av aktivitetsområdena**		
	Aktivitetsområden 1 & 2	**Aktivitetsområde 3**	**Totalt (A)**
2010	(…)	(…)	8 517 963
2011	(…)	(…)	9 041 162
2012	(…)	(…)	9 062 413
2013	(…)	(…)	8 895 449
Totalt	(…)	(…)	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER — CAGLIARI

(euro)

Verksamhetsperiod	**Finansiering av aktivitetsområdena**		
	Aktivitetsområden 1 & 2	**Aktivitetsområde 3**	**Totalt (A)**
2010	(…)	(…)	4 657 311
2011	(…)	(…)	4 977 946
2012	(…)	(…)	4 869 410
2013	(…)	(…)	4 946 576
Totalt	(…)	(…)	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Se skäl 47: trots att anbudsförfaranden hade föreskrivits i Sardiniens rättsliga ram anordnades inga anbudsförfaranden för att välja ut flygbolag.

GEASAR — OLBIA

(euro)

Verksamhetsperiod	Finansiering av aktivitetsområdena		
	Aktivitetsområden 1 & 2	Aktivitetsområde 3	Totalt (A)
2010	(…)	(…)	3 972 223
2011	(…)	[…] [1]	2 945 500
2012	(…)	(…)	3 029 160
2013	(…)	(…)	3 795 935
Totalt	(…)	(…)	**13 742 818 (100 %)**

[1] I sitt meddelande av den 11 september 2015 deklarerade Italien ett belopp på […] euro för finansiering av aktivitetsområde 3 under 2011. I sitt meddelande av den 16 december 2015 (rapport från Deloitte Financial Advisory S.r.l.) nämner Italien beloppet […] euro i stället för […] euro utan att motivera skillnaden.

(92) Tabell 8 är en sammanfattning av betalningarna från flygplatsoperatörerna till flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2.

Tabell 8

Finansiella flöden från flygplatsoperatörerna till flygbolag för finansiering av aktivitetsområdena 1 och 2

SOGEAAL — ALGHERO

(euro)

	2010	2011	2012	2013	Totalt
Ryanair	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
AMS	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Easyjet	—	—	(…)	(…)	(…)
Volotea	—	—	—	(…)	(…)
Alitalia	(…)	—	—	—	(…)
Meridiana	(…)	—	(…)	—	(…)
Wizzair	—	—	(…)	(…)	(…)
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	**35 221 513**

SOGAER — CAGLIARI

(euro)

	2010	2011	2012	2013	Totalt
Ryanair	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
AMS	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Easyjet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Germanwings	—	—	(…)	—	(…)
Tourparade	—	—	(…)	—	(…)

(euro)

	2010	2011	2012	2013	Totalt
Air Berlin	—	—	—	(…)	(…)
Vueling	—	—	—	(…)	(…)
Volotea	—	—	(…)	(…)	(…)
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	**19 018 170**

GEASAR — OLBIA

(euro)

	2010	2011	2012	2013	Totalt
Meridiana Fly	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Air Italy	(…)	(…)	—	—	(…)
Air Berlin	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Easyjet	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Norska	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Jet2.com	—	(…)	(…)	(…)	(…)
NIKI	—	—	(…)	—	(…)
Vueling	—	—	—	(…)	(…)
Air Baltic	—	—	—	(…)	(…)
Volotea	—	—	(…)	(…)	(…)
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	**12 683 623**

2.8.3 SLUTSATS

(93) Såsom anges i tabell 6 har finansieringen från regionen överförts i sin helhet till flygplatsoperatörerna, som själva också har tillhandahållit ytterligare finansiering utöver vad man tagit emot från regionen för att genomföra aktivitetsområdena 1, 2 och 3 i aktivitetsplanerna. (Skillnaden mellan den finansiering som faktiskt tillhandahållits för genomförandet av aktivitetsområdena 1, 2 och 3, se kolumn B i tabell 9, och det belopp som flygplatsoperatörerna faktiskt tagit emot från regionen för att genomföra dessa aktiviteter, se kolumn C i tabell 9, uppgår till 12 733 760 euro).

Tabell 9

Jämförelse mellan finansieringen från regionen och de belopp som flygplatsoperatörerna finansierat för att genomföra de tre aktivitetsområdena enligt lag 10/2010

(euro)

	Bidrag som fastställts av regionen (A)	Totalt belopp som finansierats av flygplatserna för de tre aktivitetsområdena (B)	Avvikelse (A) — (B)	Nettobelopp som flygplatsoperatörerna faktiskt mottagit från regionen (C)	Avvikelse (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

(euro)

	Bidrag som fastställts av regionen (A)	Totalt belopp som finansierats av flygplatserna för de tre aktivitetsområdena (B)	Avvikelse (A) — (B)	Nettobelopp som flygplatsoperatörerna faktiskt mottagit från regionen (C)	Avvikelse (B) — (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
TOTALT	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Som framgår av tabell 8 har finansieringen från regionen via flygplatsoperatörerna till flygbolagen för aktivitetsområdena 1 och 2 betalats vidare till följande företag:

(1) Ryanair

(2) AMS

(3) Meridiana Fly

(4) Air Italy

(5) Air Berlin

(6) Easyjet

(7) Norska

(8) Jet2.com

(9) NIKI

(10) Vueling

(11) Air Baltic

(12) Volotea

(13) Tourparade

(14) Alitalia

(15) Wizzair

(16) Germanwings.

3. SKÄL TILL ATT INLEDA FÖRFARANDET OCH KOMMISSIONENS INLEDANDE BEDÖMNING

(95) Enligt beslutet att inleda förfarandet omfattar det formella granskningsförfarandet följande åtgärder:

a) Ekonomisk ersättning från regionen till de tre flygplatsoperatörerna (SOGEAAL, GEASAR och SOGAER) under hela perioden 2010–2013 för finansieringen av aktivitetsområdena 1, 2 och 3.

b) Ekonomisk ersättning från de tre flygplatsoperatörerna till flygbolag för finansieringen av aktivitetsområdena 1 och 2 under hela perioden 2010–2013 ([49]).

(96) I beslutet att inleda förfarandet konstaterades att eftersom kommissionen i ärende SA.23098 ([50]) redan utredde eventuellt olagligt stöd som beviljats av den operatör som driver Algheros flygplats, omfattar det aktuella ärendet endast stödåtgärder som inte granskats i det tidigare ärendet ([51]).

([49]) Beslutet att inleda förfarandet omfattade inte det eventuella stöd som flygplatsoperatörer beviljat andra tjänsteleverantörer utöver flygbolag för aktivitetsområde 3. Kommissionen kan därför inte ta ställning i den frågan.

([50]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1584 av den 1 oktober 2014 om det statliga stöd SA.23098 (C 37/07) (f.d. NN 36/07) som Italien har genomfört till förmån för Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA och olika lufttrafikföretag som är verksamma vid Algheros flygplats (EUT L 250, 25.9.2015, s. 38).

([51]) Se skälen 48–52.

(97) Vad gäller den ekonomiska ersättningen från regionen till de tre flygplatsoperatörerna drog kommissionen den preliminära slutsatsen att den ersättning som flygplatserna på Sardinien hade beviljats utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, och att Italien i fråga om ersättningen inte hade iakttagit genomförandeförbudet i artikel 108.3 i fördraget.

(98) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida ersättningssystemet för flygplatsoperatörerna var förenligt med den inre marknaden. I synnerhet kom kommissionen fram till den preliminära ståndpunkten att den aktuella ersättningen inte kunde betraktas som ersättning för en verklig skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som hade anförtrotts flygplatsoperatörer.

(99) Vad gäller den ekonomiska ersättningen från de tre flygplatsoperatörerna till flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 ansåg kommissionen att den eventuellt kan innehålla inslag av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, och att den skulle kunna betraktas som olaglig enligt artikel 108.3 i fördraget, eftersom den förefaller ha beviljats till stödmottagarna i brott mot genomförandeförbudet. I synnerhet ansåg kommissionen att regionen utövade kontroll över medlen i fråga, som i den regionala budgeten tydligt hade anslagits just för ändamålet att bland annat subventionera flyglinjer till och från flygplatserna. Kommissionen ansåg därför att överföringarna från flygplatsoperatörerna till flygbolagen kunde tillskrivas staten och inbegrep statliga medel. Kommissionen ansåg också att den finansiering som flygbolagen tog emot minskade de kostnader som de annars skulle behöva betala med egna medel för att bedriva trafik enligt samma tidtabell, och drog slutsatsen att det fanns en ekonomisk fördel för flygbolagen.

(100) Vidare uttryckte kommissionen tvivel om huruvida den ekonomiska ersättning som betalats till flygbolag som trafikerar flygplatserna Alghero, Cagliari och Olbia kan anses vara förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget. Kommissionen uttryckte i synnerhet tvivel om stödets förenlighet med 2011 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([52]) tillsammans med förordning (EG) nr 1008/2008, 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([53]) tillsammans med förordning (EG) nr 1008/2008, och 2005 års luftfartsriktlinjer.

4. SYNPUNKTER FRÅN ITALIEN PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

4.1 *LAG 10/2010*

(101) Italien motiverar det ekonomiska stödet för perioden 2010–2013 på grundval av lag 10/2010 med behovet av att utveckla luftfarten mellan Sardinien och nationella och europeiska destinationer i syfte att öka turistflödet, i synnerhet utanför sommarsäsongen, som är av stor betydelse för Sardiniens ekonomi.

(102) Lagen ålägger flygplatsoperatörer ett särskilt ansvar för att uppfylla målet med lagstiftningen och att utforma villkoren och kriterierna för detta. I synnerhet måste flygplatsoperatörer utarbeta ”aktivitetsplaner” som ska godkännas av regionen och där det anges vilka aktiviteter som ska utföras för att minska säsongsvariationerna och öka flygtrafiken. ”Aktivitetsplanerna” innehåller en ekonomisk affärsplan, som anger de förväntade resultaten och de ekonomiska resurser som krävs för att nå målet.

(103) Aktivitetsplanerna måste uppfylla följande villkor:

a) Flyglinjerna i aktivitetsplanen får inte vara någon av dem som redan får ersättning för allmän trafikplikt.

b) En lämplig marknadsföring av ön måste planeras för eventuella nya linjer eller en utökning av trafikperioden.

(104) Om de finansiella resurserna som krävs överskrider regionens budget ska de medel som behövs fördelas enligt de kriterier som anges i Sardiniens beslut nr 29/36 av den 29 juli 2010 ([54]) (prioritering av internationella flyglinjer, viktiga transportnav som trafikeras, minskning av säsongsvariationer, högsta turtätheten och så vidare).

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

([53]) Meddelande från kommissionen – Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011) (EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

([54]) Se fotnot 4.

(105) I lag 10/2010 föreskrivs vilka tre kategorier av aktiviteter som får finansieras av regionen, såsom anges i skäl 44 och följande.

(106) De olika aktiviteterna som flygplatsoperatörerna förberett beskrivs i detalj i aktivitetsplanerna för varje flygplats, och Italien har försett kommissionen med tabeller som sammanfattar de aktiviteter som utförts och den berörda regionala finansieringen. Italien hävdar att aktiviteterna har haft positiva effekter för regionen, eftersom flygtrafiken och passagerarflödet har ökat under perioden i fråga.

(107) Italien uppger att de främsta mottagarna av den regionala finansieringen enligt lag 10/2010 är flygbolag, varvid finansiering faktiskt tillhandahålls genom lag 10/2010 till samtliga flygbolag på Sardiniens flygplatser som är beredda att öppna eller utöka nya flyglinjer, och lagen innehåller bestämmelser för att minska säsongsvariationerna för befintliga flyglinjer under perioden 2010–2013.

4.2 *FÖRSKOTTSFINANSIERING*

(108) I den regionala lagen nr 12 av den 30 juni 2011 ([55]) anges att den förskottsfinansiering som föreskrivs i lag 10/2010 ska löpa med ränta. Den 9 augusti 2011 ([56]) gav regionen därför SFIRS i uppdrag att inrätta och förvalta en regional fond för att hantera denna förskottsfinansiering.

(109) Italien hävdar att förskotten är lån på marknadsmässiga villkor: Enligt de bestämmelser som reglerar fonden löper lånen med en ränta på Euribor 6M plus en spread på 2 % för 2010 och en spread på 1,50 % för 2011 och 2012. Flygplatsoperatörerna måste dessutom betala en administrationsavgift på 1 % av förskottet för 2010 och 0,5 % för 2011. Italien anser att de marknadsmässiga villkoren för förskottsfinansieringen måste bedömas med hjälp av en samlingsindikator för kostnaderna (*Indicatore Sintetico di Costo*, nedan kallad *ISC*) ([57]), som tar hänsyn till alla de kostnader för lånen som tas ut av flygplatsen. Italien har inlämnat en tabell till kommissionen med uppgifter om ISC för varje förskott som beviljats. ISC för förskottsfinansieringen till SOGAER är högre än för de andra och även högre än marknadsvillkoren, eftersom förskottet beviljades i september 2012 och beräkningen av ISC gäller för helåret 2012.

(110) Italien har lämnat den information som anges i tabell 10 om förskottsfinansiering som beviljats till de tre flygplatsoperatörerna för 2010 och 2011, och drar slutsatsen att förskotten beviljats på ekonomiska villkor som överensstämmer med villkoren för liknande transaktioner på marknaden. Italien anger att för 2010 och 2011 var lånen avsedda att ersätta flygplatsoperatörerna för de belopp som de redan hade överfört till flygbolagen för att utföra aktivitetsområdena 1 och 2.

Tabell 10

Förskottsfinansiering som beviljats till de tre flygplatsoperatörerna för 2010 och 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	(…)	01.07.2011	(…)	(…)	(…)	(…)
SOGAER SpA	Cagliari	(…)	25.09.2012	(…)	(…)	(…)	(…)
GEASAR SpA	Olbia	(…)	27.09–2011	(…)	(…)	(…)	(…)
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SpA	Alghero	(…)	02.01.2012	(…)	(…)	(…)	(…)
SOGAER SpA	Cagliari	(…)	05.07.2012	(…)	(…)	(…)	(…)
GEASAR SpA	Olbia	(…)	20.07.2012	(…)	(…)	(…)	(…)

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

4.3 *ÖVRIG INFORMATION*

(111) Italien påpekar att det regionala dekretet nr 122/347 av den 17 maj 2010 ([58]) är det administrativa instrument som gör att de medel som anslagits genom lag nr 10/2010 faktiskt kan registreras i den regionala budgeten.

(112) Italien anger att även om lag 10/2010 hänvisar till alla flygplatser på Sardinien var det operatörerna som driver flygplatserna i Alghero, Olbia och Cagliari som var intresserade av att dra nytta av åtgärderna. Den 22 september 2010 lade operatören som drev flygplatsen i Oristano fram en aktivitetsplan, och en finansiering på 300 000 euro för 2010 godkändes av regionen. Operatören som drev Oristano avvecklades dock i maj 2011 och flygplatsen är numera stängd.

(113) Italien har försett kommissionen med sammanfattande tabeller över de aktiviteter som har utförts och tillhörande regional finansiering, samt de avtal som ingåtts mellan SFIRS och flygplatsoperatörerna.

(114) Italien hävdar ([59]) att det statliga ingripandet var nödvändigt, eftersom flygplatserna inte skulle ha kunnat täcka kostnaderna för att finansiera aktiviteterna enligt lag 10/2010. De tre flygplatsoperatörerna skulle inte ha kunnat genomföra och finansiera de aktiviteter som föreskrivs i lag 10/2010, varken med egna medel eller med hjälp av bankfinansiering.

a) Cagliaris flygplats: företagets ekonomiska resultat var negativt under perioden 2007–2009, och trots ett positivt resultat före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA ([60])) lyckades inte affärsverksamheten täcka kostnaderna för nedskrivningarna, vilket ledde till ett negativt rörelseresultat före räntor och skatt (EBIT ([61])). Företaget präglades vid denna tidpunkt av en konstant ekonomisk och finansiell obalans som äventyrade kreditvärdigheten. Under 2008 blev det nödvändigt att skjuta till kapital på 4,4 miljoner euro för att täcka de ackumulerade förlusterna. På grund av den problematiska finansiella situationen kunde flygplatsoperatören inte täcka kostnaderna för att genomföra aktiviteterna enligt lag 10/2010 med egna medel. Operatören kunde inte heller få ytterligare extern finansiering från finansinstitut, och hade inte heller kunnat betala tillbaka sådana skulder på grund av otillräckligt kassaflöde. Under perioden 2010–2013 minskade rörelsemarginalen (EBIT) för flygplatsoperatören med 40 %, och i årsredovisningen för 2013 konstateras att företaget är underkapitaliserat och befinner sig i en finansiell situation som skulle bli kritisk om den förväntade finansieringen från regionen för 2014 inte betalades ([62]).

b) Algheros flygplats: under perioden 2007–2009 fanns tecken på allvarliga ekonomiska och finansiella problem, med ett negativt nettoresultat som översteg det egna kapitalet och föranledde en rekapitalisering av företaget, som ägde rum 2009. Regionens system med förskottsfinansiering riktade sig främst till SOGEAAL och syftade till att göra det möjligt att genomföra de aktiviteter som föreskrivs i lag 10/2010 utan att det skulle medföra någon ytterligare belastning för företaget. Flygplatsen hade ett positivt resultat före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA) endast under 2007, och rörelseresultat före räntor och skatt (EBIT) var negativt under hela perioden, och försämrades till – 11,3 miljoner euro 2009. Det egna kapitalet minskade under den aktuella perioden, och nådde ett negativt belopp på – 4,8 miljoner euro 2009. Företaget kunde därför inte finansiera de aktuella aktiviteterna med egna medel och inte heller utnyttja ytterligare extern finansiering från banker på grund av oförmågan att betala tillbaka den eventuella skulden. Under perioden 2010–2013 fortsatte rörelsemarginalen (EBIT) att vara negativ, och utvecklades från – 3,6 miljoner euro 2010 till – 1,5 miljon 2013. Kapitalstrukturen förvärrades under perioden, med det egna kapitalet minskade med mer än hälften och uppgick till 2,4 miljoner euro 2013 jämfört med de totala tillgångarna på 41,9 miljoner euro ([63]).

c) Olbias flygplats: under hela perioden 2007–2009 registrerade flygplatsoperatören en betydande ekonomisk nedgång i huvudsak kopplad till en minskning av antalet passagerare. Resultatet före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA) minskade med 22,8 % och rörelseresultatet före räntor och skatt (EBIT) med 41,3 % under den berörda perioden. Trots positiva nettoresultat genererade företaget inte positiva nettokassaflöden på grund av en ökning av rörelsekapitalet och ett omfattande investeringsprogram under perioden 2007–2009 (13,2 miljoner euro). Den övergripande skuldsättningsnivån ökade med 2 miljoner euro under den berörda

([58]) Se fotnot 3.
([59]) Italien lämnade tre rapporter till kommissionen som gav en ekonomisk och finansiell analys av flygplatserna med avseende på de åtgärder som föreskrivs i lag 10/2010. Kommissionen grundar sin analys på dessa rapporter.
([60]) *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortisation*.
([61]) *Earnings Before Interest and Taxes*.
([62]) *Källa:* Årsredovisningar för SOGAER för perioden 2010–2013.
([63]) *Källa:* SOGEAAL:s årsredovisningar för perioden 2010–2013.

perioden, och en ytterligare ökning av skuldsättningen till finansinstitut var högst osannolik, eftersom det skulle ha äventyrat företagets ekonomiska balans ([64]). Flygplatsoperatörens finansiella situation innebar dessutom att operatören inte kunde finansiera aktiviteterna med egna medel, eftersom de kassaflöden som genererades inte räckte för att täcka investeringarna i rörelsekapital och anläggningstillgångar. Ett tredje alternativ hade varit en ökning av det egna kapitalet från aktieägarna i syfte att säkerställa tillräcklig likviditet för att finansiera de tre aktivitetsområdena enligt lag 10/2010. För att bedöma om detta skulle ha varit ett rimligt alternativ har de erforderliga investeringarna bedömts baserat på hur en investerare i en marknadsekonomi hade agerat. Den analys som genomfördes av GEASAR ([65]) på grundval av en standardiserad metod för bedömning av lönsamheten för en investering, visar att nettonuvärdet (NNV) och internräntan (IR) beräknat på de avtal som ingåtts mellan flygplatsoperatören och flygbolagen var negativa, vilket skulle göra det omöjligt att erbjuda någon ränta för ett eventuellt kapitaltillskott från aktieägarna. Perioden 2010–2013 medförde relativt sett en stagnation i fråga om resultatet före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA) vid en nivå på 5,9 miljoner euro. Även om rörelsemarginalen (EBIT) och nettoresultatet förbättrades något under perioden hade företaget fortfarande svårt att generera positiva kassaflöden på grund av att rörelsekapitalet och investeringarna ökade ([66]).

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

5.1 *SYNPUNKTER FRÅN RYANAIR*

5.1.1 SYNPUNKTER PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

5.1.1.1 ***Allmänna överväganden***

(115) Ryanair förtydligar att man endast har flygningar till Alghero och Cagliari, och inte till andra flygplatser på Sardinien. Företaget betonar att dess rätt att inkomma med synpunkter begränsas på grund av avsaknaden av en tillräckligt detaljerad beskrivning av det påstådda stödet till Ryanair, särskilt när det gäller Cagliaris flygplats. AMS och Ryanair har därför ingen möjlighet att lämna synpunkter som är uttömmande på de överenskommelser som ingåtts mellan Ryanair, AMS och Cagliaris flygplats.

(116) Ryanair anlitade ett konsultföretag för att utarbeta en detaljerad jämförelseanalys enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen (MEIP ([67])), som visar att de avgifter som Ryanair betalar vid Cagliaris flygplats ligger i linje med eller överstiger de belopp som Ryanair betalar vid jämförbara privata eller offentlig-privata flygplatser, och att den marknadsekonomiska investerarprincipen därför uppfylls.

(117) Ryanair hävdar att de inte kände till att Sardinien hade utfärdat den regionala lagen 10/2010 när överenskommelser ingicks med Cagliari och Alghero. Ryanair anser att AMS förhandlade med flygplatsoperatörerna på kommersiell basis, med hänsyn till de villkor som gällde vid jämförbara flygplatser i Europa (i fråga om Ryanair) och med beaktande av den berörda prislistan som gällde för AMS vid den aktuella tidpunkten (i fråga om AMS).

(118) Ryanair hävdar att flygplatserna på Sardinien var de direkta mottagarna av det påstådda stödet och att flygbolagen var indirekta stödmottagare. Ryanair konstaterar vidare att kommissionen utgått från att stödet har beviljats till flygplatserna enligt en viss formel, men anger bara formelns komponenter i beslutet att inleda förfarandet, inte formeln i sig. Denna brist på information gör det omöjligt för Ryanair att utöva sin rätt att lämna synpunkter i detta avseende.

(119) Även om flygplatserna har tagit emot stöd kan kommissionen inte helt enkelt dra slutsatsen att stödet har överförts till flygbolagen utan några specifika belägg som stöder det antagandet. Ryanair uppger att kommissionen inte har pekat ut någon beståndsdel i avtalen mellan Cagliaris flygplats och Ryanair/AMS som skulle kunna utgöra statligt stöd.

(120) Slutligen motsätter sig Ryanair att 2005 års luftfartsriktlinjer kan tillämpas i beslutet att inleda förfarandet för att avgöra om stöd har beviljats till flygplatserna. 2005 års riktlinjer utgör i själva verket inte en tillförlitlig ram för bedömningen av påstått statligt stöd till flygplatser och lågprisflygbolag.

([64]) Till stöd för detta har GEASAR lämnat en finansiell simulering till kommissionen, och enligt denna simulering antas företaget utöka sin skuldsättning för att finansiera åtgärderna enligt lag 10/2010, varvid slutsatsen pekar på att de viktigaste finansiella indikatorerna förvärras för företaget.

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

([66]) *Källa:* GEASAR:s årsredovisningar för perioden 2010–2013.

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

5.1.1.2 ***Ryanairs överenskommelser med flygplatserna***

(121) När det gäller avtal med flygplatser understryker Ryanair att företaget förhandlar med flygplatser på en rent kommersiell grund, vilket förklarar varför resultatet av förhandlingarna varierar från flygplats till flygplats. Ryanair påpekar att kommissionen i samband med sin bedömning av Ryanairs överenskommelser med flygplatser måste

a) beakta alla relevanta faktorer genom att bedöma avtalen med flygplatser med hänsyn till betydelsen av inkomster från icke-luftfartsverksamheter och nätverkseffekter,

b) använda jämförelseflygplatser,

c) ta hänsyn till marknadsställningen för regionala flygplatser i Europa, som är mer utsatta för hård konkurrens från flygplatser i närheten, samtidigt som de knappast har utformats eller drivs på affärsmässiga grunder,

d) ta flygplatsernas långsiktiga planering i beaktande, då regionala flygplatser inte utformar sin verksamhet enligt en standardmässig femårig affärsplan,

e) tillämpa en ”single till”-metod som tar hänsyn till flygplatsernas intäkter från både luftfartsverksamhet och icke-luftfartsverksamhet,

f) ta med nätverkseffekter i bedömningen, då ett ökat antal användare av en flygplats gör den mer värdefull för andra potentiella användare, och dess totala värde därmed ökar,

g) ta hänsyn till att Ryanairs avtal med flygplatser inte ingås på exklusiv basis, då de flygplatser som är föremål för granskning vanligtvis har stor kapacitet ledig för att hantera andra flygbolag.

(122) Vid bedömningen av de avgifter som Ryanair betalar till flygplatser för olika tjänster måste hänsyn tas till att Ryanair på grund av sin affärsmodell har väsentligt mindre behov jämfört med andra flygbolag och att flygplatserna genererar betydande intäkter från icke-luftfartsverksamhet tack vare Ryanair.

5.1.1.3 ***Marknadsföringsavtal***

(123) Ryanair påminner om att AMS marknadsföringsavtal med flygplatserna förhandlas fram och ingås fristående från Ryanairs avtal med samma flygplatser. Ryanair och AMS påtalar särskilt att det inte föreligger någon fördel för AMS, eftersom AMS ingår marknadsföringsavtal med både offentliga och privata flygplatser. Offentliga och privata aktörer konkurrerar därmed om ett begränsat annonsutrymme på webbplatsen Ryanair.com. AMS har därför inte någon fördel i den mening som anges i reglerna för statligt stöd, eftersom den marknadsekonomiska investerarprincipen uppfylls i alla dessa avtal.

(124) Ryanair anser också att kommissionen inte har presenterat någon rättslig eller faktisk grund för att kunna ifrågasätta den kommersiella förklaringen till det beslut som fattats av operatörerna som driver Algheros och Cagliaris flygplatser att annonsera på Ryanair.com, under förhållanden där AMS erbjuder sina tjänster till marknadspris. AMS har till följd av detta ingen möjlighet att utöva sin rätt att försvara sig.

(125) Ryanair lade även fram ytterligare två studier om ändringstendenser kring flygplatsernas intäkter. Under årens lopp har flygplatsernas intäkter från icke-luftfartsverksamheter ökat betydligt. Enligt Ryanair gör reklamen på Ryanairs webbplats att andelen tillresande passagerare ökar, och därmed också de icke-luftfartsrelaterade intäkterna.

(126) Ryanair uppger att marknadsföring och annonsering har blivit allmän praxis på samtliga flygbolags webbplatser, framför allt i fråga om flygplatsbolag, som har börjat marknadsföra sina varumärken på internet, i synnerhet via flygbolagens webbplatser.

(127) Enligt Ryanair gör AMS ingen åtskillnad mellan flygplatser, offentliga myndigheter och övriga kunder som inte är flygplatser. Flygplatser som ägs eller kontrolleras privat och andra privata aktörer har ingått avtal med AMS på liknande, icke-diskriminerande villkor.

5.1.1.4 ***Frågor om statligt stöd***

(128) Ryanair anser att de aktuella åtgärderna inte kan tillskrivas staten, eftersom det faktum att flygplatsens aktivitetsplaner endast godkänns av myndigheterna på Sardinien inte utgör ett tillräckligt skäl för att en åtgärd kan tillskrivas staten.

(129) Ryanair betonar att valet av flygbolag på grundval av kommersiella anbud i sig själv utgör ett anbudsförfarande, då anbuden lämnats till flygplatsoperatörer efter att meddelanden om upphandling offentliggjorts på deras webbplatser. Det finns dessutom inget behov av något anbudsförfarande i ett sådant fall som detta, om avtalet mellan flygplatsen och flygbolaget uppfyller den marknadsekonomiska investerarprincipen och om flygbolaget inte har någon skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och inte heller har någon allmän trafikplikt.

(130) Ryanair uttrycker också tvivel om de urvalskriterier som kommissionen har ifrågasatt, eftersom alla flygbolag som hade önskat ingå överenskommelser med flygplatserna i Alghero eller Cagliari fick den möjligheten.

(131) Ryanair drar slutsatsen att situationen på Sardinien härrör från brister i reglerna om flyglinjer med allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och i de italienska myndigheternas tillämpning av dem. Till följd av dessa brister ställs flygplatserna i Italien inför följande valmöjligheter: i) Att trafikera linjer med allmän trafikplikt med hjälp av traditionella flygbolag, som använder mindre flygplan för att transportera ett litet antal passagerare till priset av höga subventioner (som ändå inte räcker för att säkerställa låga biljettpriser). ii) Att inleda affärssamarbeten med lågprisflygbolag, med garantier om passagerarvolymer, större flygplan, transport av stora passagerarvolymer, utan subventioner och med låga biljettpriser. Inför ett sådant val skulle vilken privat investerare som helst ha valt det senare alternativet.

(132) Mot bakgrund av dessa synpunkter konstaterar Ryanair att varken Ryanair eller AMS har mottagit statligt stöd, och att flygplatserna på Sardinien har agerat i enlighet med den marknadsekonomiska investerarprincipen.

5.1.2 EKONOMISK BEDÖMNING ENLIGT DEN MARKNADSEKONOMISKA INVESTERARPRINCIPEN MED AVSEENDE PÅ CAGLIARI INTERNATIONAL AIRPORT ([68])

(133) Ryanair anlitade ett konsultföretag för att utarbeta en detaljerad jämförelseanalys enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen, och analysen visar att de avgifter som Ryanair betalar vid Cagliaris flygplats ligger i linje med eller överstiger de belopp som Ryanair betalar vid jämförbara privata eller offentlig-privata flygplatser, och att den marknadsekonomiska investerarprincipen därför uppfylls. Det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair lämnade den helt konfidentiella versionen av rapporten direkt till kommissionen.

(134) Analysen visar att den totala nivån på de avgifter som Ryanair betalar vid Cagliaris flygplats i genomsnitt är högre än jämförbara avgifter som flygbolaget betalat under samma period vid jämförelseflygplatserna. Närmare bestämt är den genomsnittliga avgift som Ryanair betalat vid Cagliaris flygplats 2,3 till 2,4 gånger högre än vad Ryanair betalat vid jämförelseflygplatserna, både vad gäller passageraravgift och avgift per flygning (*turnaround charge*), under perioden 2006–2007 och 2012–2013.

(135) Slutsatsen av studien var att de olika avtal som bedömts i förfarandet var förenliga med den avgiftsnivå som Ryanair under liknande omständigheter skulle ha erbjudits av en marknadsekonomisk aktör som ägt en flygplats.

5.1.3 FASTSTÄLLANDE AV MARKNADSBASERADE PRISRIKTMÄRKEN FÖR TESTER ENLIGT DEN MARKNADSEKONOMISKA INVESTERARPRINCIPEN I JÄMFÖRELSEANALYSER ([69])

(136) Det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair anser att kommissionens metod är bristfällig då den endast godtar jämförelser med flygplatser som ligger i samma upptagningsområde som den granskade flygplatsen.

(137) Konsultföretaget framhåller att de marknadsbaserade prisriktmärkena från jämförelseflygplatserna inte påverkas av de statliga stöd som har beviljats till flygplatser i närheten. Det är följaktligen möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning av ett marknadsbaserat riktmärke för tester enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen, eftersom

a) jämförelseanalyser är vanligt förekommande vid tester enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen på andra områden än statligt stöd,

([68]) *Economic MEIP assessment with regard to Cagliari International Airport*, rapport från Oxera av den 28 juni 2013.
([69]) Mål om statligt stöd beträffande Ryanair, meddelande som sammanställts av Oxera på uppdrag av Ryanair, den 9 april 2013.

b) företag påverkar varandras prissättningsbeslut endast om deras produkter ersätter eller kompletterar varandra,

c) flygplatser i samma upptagningsområde inte nödvändigtvis konkurrerar med varandra, och jämförelseflygplatserna i de inlämnade rapporterna är utsatta för begränsad konkurrens från statligt ägda flygplatser inom sitt upptagningsområde (mindre än en tredjedel av de kommersiella flygplatserna inom jämförelseflygplatsernas upptagningsområde är helt statsägda, och inga flygplatser inom samma upptagningsområde som jämförelseflygplatserna var föremål för pågående undersökningar om statligt stöd, enligt uppgifterna i april 2013),

d) det finns skäl att anta att jämförelseflygplatsernas agerande överensstämmer med den marknadsekonomiska investerarprincipen (till exempel om den privata sektorn står för en stor ägarandel eller om flygplatsen förvaltas privat), även om de utsätts för konkurrens från statsägda flygplatser inom samma upptagningsområde,

e) de flygplatser som följer principen om en rationell investerare i en marknadsekonomi inte fastställa sina priser under marginalkostnaden.

5.1.4 UNDERLIGGANDE PRINCIPER FÖR LÖNSAMHETSANALYSER VID TESTER ENLIGT DEN MARKNADSEKONOMISKA INVESTERARPRINCIPEN ([70])

(138) Det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair anser att den lönsamhetsanalys som företaget har lämnat till kommissionen följer de principer som en rationell investerare inom den privata sektorn skulle ha tillämpat, och att lönsamhetsanalysen återspeglar den metod som framgår av kommissionens praxis. Slutvärdet skulle kunna anpassas på grundval av ett försiktigt antagande om sannolikheten för en förlängning av avtalet med Ryanair eller för att liknande villkor kommer att avtalas med andra flygbolag. Den ökande lönsamheten för flygplatserna på grund av avtalen med Ryanair bör bedömas baserat på uppskattningar av åtgärder relaterade till nettonuvärde eller internränta.

5.1.5 VARUMÄRKESPROFILERING: VARFÖR OCH HUR SMÅ VARUMÄRKEN BÖR INVESTERA I MARKNADSFÖRING ([71])

(139) Studiens syfte är att fastställa den kommersiella logiken som ligger till grund för regionala flygplatsers beslut att köpa annonsplats på webbplatsen Ryanair.com av AMS.

(140) Eftersom det finns ett stort antal välkända och regelbundet använda flygplatser måste svagare konkurrenter övervinna konsumenternas statiska köpbeteende genom att hitta ett sätt att konsekvent förmedla varumärkesprofilen till en bred målgrupp. Traditionella former av marknadsföringskommunikation kräver dock större kostnader än dessa flygplatser har resurser till.

(141) Reklam via AMS innebär i stället

i) en möjlighet att nå en stor målgrupp med konsumenter som redan överväger att köpa en resa,

ii) relativt låga kostnader (prislista med kommersiella priser för webbaserad kommunikation),

iii) möjlighet att kommunicera under köpskedet,

iv) öppnar för kreativ reklam.

5.1.6 RYANAIRS SYNPUNKTER AV DEN 20 DECEMBER 2013

(142) Ryanair inkom med synpunkter den 20 december 2013 beträffande betalningarna till AMS, Ryanairs helägda dotterbolag för webbaserad reklam.

(143) Ryanair motsätter sig kommissionens bedömning att betalningarna till AMS utgör kostnader för flygplatsen, eftersom detta synsätt inte beaktar det värde som AMS tjänster har för flygplatsen. Ryanair anser vidare att ett förvärv av värdefulla marknadsföringstjänster till marknadspriser ska betraktas separat från närstående avtalsbestämmelser mellan flygplatsen och flygbolaget när det gäller analysen enligt principen om marknadsekonomiska aktörer. Till stöd för sin analys har Ryanair inlämnat en studie från konsultföretaget.

(144) Till stöd för detta lämnar Ryanair en analys gjord av ett konsultföretag på uppdrag av Ryanair, och i denna analys jämförs AMS priser med priserna på jämförbara tjänster som erbjuds av andra resewebbplatser. Analysen visar att AMS priser antingen låg under genomsnittet eller låg i medianintervallet för de priser som togs ut av referenswebbplatserna.

([70]) Principer som underbygger lönsamhetsanalysen vid tester beträffande principen om en rationell investerare i en marknadsekonomi. Mål om statligt stöd beträffande Ryanair, meddelande som sammanställts av Oxera på uppdrag av Ryanair, den 9 april 2013.

([71]) *Brand building: why and how small brands should invest in marketing*. Studie utarbetad för Ryanair av professor D.P. McLoughlin, den 10 april 2013.

(145) Enligt Ryanair visar detta att AMS priser är i linje med marknadspriserna. Ett beslut av en offentlig flygplats att köpa tjänster av AMS överensstämmer därmed med marknadsekonomitestet.

(146) Ryanair uppmanar kommissionen att ompröva sitt förfarande för analysen av AMS avtal. Ryanair anser att överenskommelser med AMS ska bedömas separat i förhållande till överenskommelserna med Ryanair om flygplatstjänster, och att de därför ska underkastas ett separat marknadsekonomitest. Om kommissionen vidhåller att AMS överenskommelser och Ryanairs överenskommelser om flygplatstjänster ska bedömas i ett gemensamt marknadsekonomitest bör åtminstone det värde som AMS tjänster har för flygplatsen beaktas.

(147) I rapporten av den 20 december 2013 om AMS priser, framtagen av det konsultföretag som agerar på Ryanairs uppdrag, hänvisas det till slutsatserna i rapporter som tidigare lämnats av marknadsföringskonsulterna Mindshare (2004) och Zenobie Conseil (2011), samt till slutsatserna av professor McLoughlin i hans rapport (2012) om betydelsen av reklam för små varumärken. I rapporterna bekräftas att Ryanair har ett starkt varumärke i hela Europa och kan ta högre priser för sina reklamtjänster.

(148) I analysen jämfördes AMS priser med priserna för reklam på ett antal jämförelsewebbplatser under perioden 2004–2005, då AMS prislista först infördes, och under 2013. Resultatet visar att webbplatsen Ryanair.com har mer än dubbelt så många besökare per månad som den näst mest populära resewebbplatsen och att besökarna är mer benägna att göra andra köp online. Dessa unika egenskaper tillsammans med varumärkets höga igenkänningsgrad bidrar till att Ryanair kan ta ut ett högre pris.

(149) Slutligen visade det sig att AMS priser under bägge tidsperioderna och för alla sektorer låg på en lägre nivå eller inom samma intervall som priserna hos jämförelsewebbplatserna.

(150) Till stöd för sina påståenden lämnade Ryanair uppgifter om trafiken till företagets brittiska hemsida mellan november 2012 och november 2013 och under perioden 2009–2012, samt uppgifter om tjänster från AMS som sålts till flera flygplatser och om AMS avtal med dessa flygplatser.

(151) Bilaga B.4 till Ryanairs synpunkter av den 20 december 2013 utgörs av AMS avtal av den 27 mars 2009. Bland annat anges i avtalet att ”AMS kommer att tillhandahålla ett paket med marknadsföringstjänster för perioden från och med den 29 mars 2009 till och med den 28 mars 2010 till ett värde av 1 600 000,00 euro. För perioden från och med den 29 mars 2010 till och med den 28 mars 2014 kommer värdet av internettjänsterna att uppgå till 2 000 000,00 euro per år och baseras på AMS gällande prislista. […]”

5.1.7 RYANAIRS SKRIVELSE AV DEN 17 JANUARI 2014

(152) Ryanair har inlämnat en rapport som ett konsultföretag har upprättat om de principer som enligt dess mening borde tillämpas vid en analys av lönsamheten enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen, och denna rapport omfattar både de avtal om flygplatstjänster som slutits mellan Ryanair och flygplatserna och de marknadsföringsavtal som samma flygplatser slutit med AMS. Ryanair framhåller att denna rapport inte påverkar bolagets ståndpunkt att avtalen med AMS och avtalen om flygplatstjänster ska underkastas olika marknadsekonomitester.

(153) I rapporten anges att intäkter relaterade till AMS bör räknas med i intäkterna i en gemensam lönsamhetsanalys, medan AMS utgifter bör räknas med bland kostnaderna. För att göra detta föreslås i rapporten en kassaflödesmetod där de utgifter som rör AMS behandlas som tillkommande driftskostnader.

(154) I rapporten framhålls att marknadsföringsverksamhet bidrar till att skapa och stärka ett varumärkes värde, vilket sannolikt genererar affärsmöjligheter och vinster både under och efter marknadsföringsavtalets giltighetstid. På grund av avtalet med Ryanair är sannolikheten större att andra flygbolag också lockas att etablera sig vid flygplatsen, vilket skulle attrahera kommersiella operatörer och öka flygplatsens intäkter från icke-luftfartsverksamheter. Om kommissionen genomför en gemensam lönsamhetsanalys bör dessa fördelar beaktas genom att utgifterna för AMS behandlas som tillkommande driftskostnader och de ökade vinsterna beräknas med justering för betalningarna till AMS. Ett slutvärde skulle dessutom kunna användas i beräkningen av den förväntade vinstökningen för att fånga upp värdeökningen efter avtalstidens slut.

(155) Till stöd för denna metod lämnas i rapporten en sammanfattning av resultaten från studier som visar hur reklam kan bygga upp ett varumärkes värde och öka kundlojaliteten. Särskilt medför reklam på ryanair.com att en flygplats varumärke blir mer synligt. I synnerhet mindre regionala flygplatser som strävar efter att öka sin trafik kan höja värdet på sitt varumärke genom att ingå reklamavtal med AMS.

(156) Slutligen framförs argumentet att kassaflödesmetoden överensstämmer med kommissionens beslut i både statsstödsrelaterade och icke statsstödsrelaterade konkurrensärenden, i synnerhet i ärendet BayernLB, i vilket kommissionen uppgav att den skulle tillämpa en diskonteringsmodell för utdelning i syfte att uppskatta kassaflödena och sedan fastställa ett slutvärde baserat på beräknad ökning av utdelningen, och i ärendet rörande marginalpress i koppling till Telefónica, i vilket kommissionen tog med ett slutvärde i den diskonterade kassaflödesanalysen.

5.1.8 OXERAS RAPPORT AV DEN 31 JANUARI 2014: HOW SHOULD AMS AGREEMENTS BE TREATED WITHIN THE PROFITABILITY ANALYSIS AS PART OF THE MARKET ECONOMY OPEARATOR TEST? PRAKTISK TILLÄMPNING

(157) Den 31 januari 2014 lämnade Ryanair ytterligare synpunkter på kommissionens utredningar om statligt stöd som bolaget för närvarande är involverad i. På grundval av studier som beställts från ett konsultföretag diskuterar Ryanair de praktiska aspekterna av att ta med AMS i en gemensam lönsamhetsanalys ([72]) för både AMS och avtalen om flygplatstjänsterna ([73]), och hävdar att AMS-avtalen i princip, enligt Ryanairs uppfattning av kommissionens metod, kan integreras i en gemensam lönsamhetsanalys för både AMS och avtalen om flygplatstjänster.

(158) Den metod som har tillämpats tar hänsyn till potentialen hos avtalen om flygplatstjänster och AMS-avtalen att generera vinst till flygplatsen även efter att avtalen om flygplatstjänster löpt ut.

(159) Ryanair hävdar att dess närvaro vid en flygplats skulle kunna locka andra passagerare eller flygbolag att utnyttja flygplatsen. Reklam och säljfrämjande åtgärder genom avtalen med AMS skulle kunna leda till en ökad trafik av passagerare som reser med Ryanair eller andra flygbolag, även efter att avtalet om flygplatstjänster med Ryanair löper ut. Det skulle även kunna öka flygplatsens intäkter från icke-luftfartsverksamheter. Enligt Ryanairs uppfattning är detta ett intuitivt resultat, eftersom nästan alla företag i en ekonomi investerar i marknadsföring för att öka sin lönsamhet genom produktdifferentiering. Med tanke på de typiska fördelarna med marknadsföring och nätverkseffekterna från flygplatsernas tillväxt skulle det därför vara fel att anta att intäktsökningen i samband med AMS marknadsföringstjänster endast skulle härröra från att Ryanairs passagerare använder flygplatsen under den tid som avtalet om flygplatstjänster gäller.

5.1.9 SYNPUNKTER FRÅN RYANAIR AV DEN 12 SEPTEMBER 2014

(160) Ryanair understryker att granskningen av avtalen mellan flygplatser och flygbolag måste innehålla en analys enligt principen om marknadsekonomiska aktörer, i enlighet med avsnitt 3.5 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(161) Ryanair hävdar vidare att kapacitet som grund för fördelning av investeringskostnader inte bara är rättsligt korrekt enligt förhandsbedömningen av lönsamheten, utan även korrekt i ekonomiskt hänseende. Att utgå ifrån faktiska förhållanden eller hur det vanligtvis förhåller sig återspeglar inte det faktum att lönsamhetsanalyser enligt principen om marknadsekonomiska aktörer måste utföras på förhand.

5.1.10 FÖRDELNING AV INVESTERINGSKOSTNADER ([74])

(162) Rapporten från det konsultföretag som agerar på Ryanairs uppdrag lyfter fram punkt 64 i de nya luftfartsriktlinjerna och påtalar att den hypotetiska nya terminalen och andra anläggningar i själva verket inte behövs bara för ett specifikt flygbolag utan även kan utnyttjas av andra flygbolag. I rapporten påpekas att det inte är rimligt att hänföra hundra procent av kostnaderna till ett företag även om det är det enda företag som bedriver verksamhet på flygplatsen, utan att ett lämpligt tillvägagångssätt vore att beräkna kostnaderna baserat på utnyttjandet av den kapacitet som skapas genom investeringarna.

([72]) Den gemensamma lönsamhetsanalysen för AMS och avtalen om flygplatstjänster har utarbetats för alla de flygplatser för vilka konsultföretaget har kunnat erhålla nödvändiga uppgifter.
([73]) [Övers.anm. Denna fotnot förklarar en förkortning som inte används i den svenska versionen.]
([74]) *Allocation of investment costs.* Oxeras rapport av den 12 september 2014.

(163) Ryanair betonar den avgörande skillnaden mellan att mäta utnyttjandet baserat på kapacitet i stället för att mäta det som andel av trafiken. Som exempel anges flygplatsen i Angoulême, där Ryanair svarade för 95–97 % av trafiken men bara för 25–28 % av kapacitetsutnyttjandet.

(164) Konsultföretaget lämnar flera exempel till kommissionen, bland annat Alghero-ärendet ([75]). Under 2004 öppnades vid Algheros flygplats en ny passagerarterminal som avsevärt ökade flygplatsens passagerarkapacitet från cirka 0,8 miljoner till 2,5 miljoner. Ökningen av terminalkapaciteten återspeglades i SOGEAAL:s affärsplaner genom ett ökat antal turer och passageraravgångar från och med 2004.

(165) Slutligen konstateras i rapporten att det lämpligaste sättet att fördela investeringskostnader är i förhållande till den kapacitetsandel som förväntas utnyttjas för ett visst flygbolagsavtal.

5.1.11 BEDÖMNING AV AMS-AVTALENS VIDARE INVERKAN PÅ FLYGPLATSERNAS TRAFIKVOLYM ([76])

(166) Det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair har granskat lönsamhetsökningen som flygplatsen kan förvänta sig på grund av avtalen genom att analysera inte bara kostnaderna för betalningarna till AMS, utan även fördelarna i form av ökat intresse för flygplatsen och möjligheten till en ökning av passagerartrafiken med andra flygbolag än Ryanair och en motsvarande ökning av intäkterna från icke-luftfartsverksamheter.

(167) För att visa på de vidare följderna av avtalen med AMS har Algheros flygplats behandlats i en fallstudie som utarbetats av konsultföretaget. Resultatet av analysen visar en positiv inverkan på SOGEAAL tack vare de marknadsföringsavtal som ingicks med AMS. Fördelarna för flygplatsen var bland annat i) en möjlig ökning av intresset från andra flygbolag, ii) en begränsad minskning av passagerarvolymer till följd av finanskrisen, och iii) en potentiell målgrupp för AMS reklam som är mer än 50 gånger större jämfört med liknande överenskommelser med Alitalia.

(168) I rapporten hävdas slutligen att det är felaktigt att dra slutsatsen att den enda fördelen med reklamen på webbplatsen Ryanair.com är att Ryanairs trafikvolym ökar, och likaså är det felaktigt att anta att AMS-avtalens fördelar inte sträcker sig längre än avtalstiden, eftersom det inte finns någon empirisk analys av effekten av sådan reklam.

5.1.12 JÄMFÖRELSEANALYSENS ROLL I BEDÖMNINGAR ENLIGT PRINCIPEN OM MARKNADSEKONOMISKA AKTÖRER ([77]) ([78])

(169) Ryanair hävdar att kommissionen inte har bedömt effektiviteten av flygplatsernas kostnader när de utfört lönsamhetsanalyserna. De betonar därför att Ryanair inte kan veta om affären kan förväntas vara lönsam för flygplatsen.

(170) Den analys som gjorts av det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair understryker betydelsen av en jämförelseanalys för att förstå de verkliga kostnaderna för en flygplats. Analysen ger många exempel på jämförelseanalyser som kommissionen använt under de senaste åren och betonar att kommissionen själv hävdar att jämförelseanalyser har stor betydelse i bedömningar enligt principen om marknadsekonomiska aktörer.

(171) Slutligen föreslår Ryanair att jämförelseanalysen ska användas åtminstone som en dubbelkontroll av resultatet från lönsamhetsanalysen.

5.1.13 EKONOMISKA BEDÖMNINGAR ENLIGT PRINCIPEN OM MARKNADSEKONOMISKA AKTÖRER: JÄMFÖRELSEANALYS SOM INBEGRIPER AMS ([79])

(172) Den studie som Ryanair har lämnat visar att resultaten för 2012 och 2013 för flygplatserna i Lübeck och Cagliari inte ändras av att AMS betalningar inkluderas i jämförelseanalysen.

([75]) Se fotnot 52.
([76]) *Evaluation of the wider impact of AMS Agreements on airport traffic*. Rapport från Oxera av den 26 september 2014.
([77]) [Övers. anm. Denna fotnot förklarar en förkortning som inte används i den svenska versionen.]
([78]) *The role of comparator analysis in MEOP assessments* ("MEOP": "Market Economy Operator Principle"). Meddelande från Ryanair av den 26 januari 2015.
([79]) *Economic MEOP assessments: comparator analysis including AMS*.Meddelande från Ryanair av den 27 februari 2015.

(173) I studien dras därför slutsatsen att de nettoavgifter som Ryanair betalat vid flygplatsen i Cagliari under den granskade perioden (2007–2013) i genomsnitt varit högre än genomsnittet vid jämförelseflygplatserna. Det betyder att en aktör i en marknadsekonomi sannolikt skulle ha erbjudit Ryanair en liknande överenskommelse. De hävdar att resultatet inte förändras beroende på hur betalningarna till AMS hanteras, utan att det står sig genom olika känslighetsanalyser.

5.1.14 EKONOMISK BEDÖMNING ENLIGT PRINCIPEN OM MARKNADSEKONOMISKA AKTÖRER: CAGLIARIS FLYGPLATS, LÖNSAMHETSANALYS ([80])

(174) Syftet med studien är att genom en förhandsanalys visa att SOGAER SpA (operatören som driver Cagliaris flygplats) ansåg att avtalen om flygplatstjänster av januari 2007, december 2007 och december 2009 var lönsamma, och att även vilken annan operatör som helst skulle ha ansett att avtalen är lönsamma enligt 2014 års luftfartsriktlinjer.

(175) Bland annat visar lönsamhetsanalysen baserad på nettonuvärdesberäkningen att nuvärdeskvoten var positiv för hela perioden (2007 och 2009). Följaktligen tycks överenskommelserna med flygplatsen i Cagliari överensstämma med marknadsvillkoren.

(176) Detta tyder på att en marknadsekonomisk aktör som drivit Cagliaris flygplats under liknande omständigheter skulle ha bedömt att överenskommelser som motsvarade dem mellan Ryanair och Cagliaris flygplats var lönsamma.

5.1.15 INVERKAN AV RYANAIRS VERKSAMHET PÅ FLYGPLATSERNAS ICKE-LUFTFARTSRELATERADE INTÄKTER ([81])

(177) Det konsultföretag som agerar på uppdrag av Ryanair ansåg att den verksamhet som Ryanair inlett hade haft en betydande positiv effekt på de icke-luftfartsrelaterade intäkterna per passagerare på flygplatsen. På grundval av detta hävdar rapporten att den metod som hittills använts för lönsamhetsanalyser enligt principen om marknadsekonomiska aktörer och som tillämpats av kommissionen i dess analys ([82]) har inneburit lågt räknade uppskattningar, eftersom de inte har omfattat denna ökning av flygplatsens intäkter.

(178) Rapporten innehåller en empirisk analys som genomförts med hjälp av ett urval av 57 europeiska flygplatser som i så hög grad som möjligt ska likna dem som har bedömts i denna granskning. Av analysen framgår att 29 av flygplatserna uppvisade en statistiskt signifikant ökning av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna per avresande passagerare på omkring 12,0–13,7 % i reala termer (utöver inflationen) till följd av att Ryanair inledde sin verksamhet där ([83]). Detta beror sannolikt på att Ryanairs passagerare spenderar mer än passagerare från andra flygbolag, bl.a. på grund av begränsad catering ombord på lågprisflyg, och som en följd av att Ryanairs verksamhetsetablering lett till att terminalen utvecklats, t.ex. genom att ytterligare butiker har lockats att etablera sig.

(179) I rapporten konstateras också att denna effekt även gäller för lågprisflygbolag mer generellt. På grund av tillväxten bland lågprisflygbolag som har starka varumärken och som transporterar stora passagerarvolymer kan ett lågprisflygbolag som inleder verksamhet vid en viss flygplats hjälpa flygplatsen att utvecklas på ett betydande sätt och därmed öka de icke-luftfartsrelaterade intäkterna per passagerare. Baserat på det urval av flygplatser som granskats tycks däremot flygplatsernas icke-luftfartsrelaterade intäkter per passagerare inte påverkas i någon större utsträckning av att traditionella flygbolag med högre biljettpriser inleder verksamhet vid en flygplats.

([80]) *Economic MEOP assessment: Cagliari airport, Profitability analysis*. Rapport från Oxera av den 2 mars 2015.

([81]) *The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues*. Rapport från Oxera utarbetad för Ryanair av den 4 december 2015.

([82]) Konsultföretaget hänvisade till den metod som kommissionen använt i besluten om flygplatserna i Pau och Nîmes, där kommissionen beräknade förväntade icke-luftfartsrelaterade intäkter per avresande passagerare baserat på uppgifter som samlats in vid flygplatsen innan avtalen undertecknades, med justeringar för inflation.
Kommissionens beslut (EU) 2015/1227 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.22614 (C 53/07) som Frankrike har genomfört till förmån för handels- och industrikammaren i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services och Transavia (EUT L 201, 30.7.2015, s. 109, särskilt skäl 414).
Kommissionens beslut (EU) 2016/633 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.33961 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för industri- och handelskammaren för Nîmes, Uzès och Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited och Airport Marketing Services Limited (EUT L 113, 27.4.2016, s. 32, särskilt skäl 436).

([83]) Enligt konsultföretaget inleds Ryanairs verksamhet det år flygbolaget inleder en ”betydande” trafik vid en flygplats, vilket definieras som det första år då antalet avresande passagerare med Ryanair överskrider 50 % av det maximala antalet avresande passagerare med Ryanair under ett år vid samma flygplats under perioden 1994–2012.

(180) Enligt rapporten visar resultaten hur lågt räknade sådana uppskattningar är som ingår i kommissionens analys och som har gjorts med den metod som hittills använts vid lönsamhetsanalyser enligt principen om marknadsekonomiska aktörer. I dessa analyser görs inga antaganden om ökande tillväxt av flygplatsernas icke-luftfartsrelaterade intäkter per passagerare, och de inbegriper därmed inte de mer omfattande fördelarna med Ryanairs verksamhet vid flygplatser, utan bara uppskattningar av icke-luftfartsrelaterade intäkter per avresande passagerare i förhållande till inflationstakten, som är betydligt lägre. Konsultföretaget förväntade sig därför att dess analys enligt principen om marknadsekonomiska aktörer och kommissionens analys skulle undervärdera den förväntade lönsamheten i Ryanairs överenskommelser med flygplatsen.

5.2 *SYNPUNKTER FRÅN EASYJET*

5.2.1 SYNPUNKTER PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

5.2.1.1 ***Flygbolaget Easyjets verksamhet på Sardinien***

(181) Under perioden 2010–2013 bedrev Easyjet trafik från flygplatserna i Cagliari och Olbia.

Avtalet med Cagliaris flygplats

(182) Avtalet med operatören som driver Cagliaris flygplats undertecknades den 14 december 2010 och gällde från och med den 29 mars 2010 till och med den 28 mars 2013 ([84]). Det totala värdet av avtalet med Cagliari uppgick till […] euro, och enligt avtalet skulle operatören som driver Cagliaris flygplats betala Easyjet […] euro för det första året, […] euro för det andra året och […] euro för det tredje.

(183) I avtalet med Cagliaris flygplats anges att regionen i syfte att stärka sin ekonomi och skapa en lämplig ekonomisk avkastning hade beslutat att öka sina marknadsföringsinvesteringar inom turistnäringen och därmed varje år gav flygplatsoperatörerna ett belopp som skulle användas för detta ändamål. Flygbolaget Easyjet åtog sig att genomföra marknadsföringsaktiviteter, trafikera direktlinjer och uppnå de passagerarmålsättningar som anges i avtalet.

(184) Avtalet innehåller en treårig affärs- och medieplan som hade utarbetats av Easyjet samt passagerarmålsättningar som flygbolaget skulle uppnå. En studie av de ekonomiska effekterna beställdes från en extern konsult, har bifogats till avtalet och innehåller mätningar av avkastningen från marknadsföringsåtgärder.

(185) Underlåtenhet från Easyjet att uppfylla åtagandet att trafikera flyglinjerna och upprätthålla turtätheten enligt avtalet skulle ge SOGAER rätt att inte betala ut motsvarande belopp. Flygbolaget Easyjet åtog sig att betala alla tillämpliga och normala avgifter och skatter till SOGAER. Underlåtenhet att betala ovannämnda avgifter och skatter skulle ha betraktats som ett brott mot skyldigheterna gentemot SOGAER, som då skulle fått rätt att säga upp avtalet.

(186) I artikel 5 i avtalet med Cagliaris flygplats anges att det ekonomiska stödet är avhängigt av att regionen beviljar de nödvändiga medlen.

Avtal med Olbias flygplats

(187) Det första avtalet med GEASAR undertecknades den 17 mars 2011 och omfattade perioden från och med den 28 mars 2010 till och med den 27 mars 2011 (engångsbelopp på […] euro). Det andra avtalet undertecknades den 25 januari 2012 och omfattade perioden från och med den 27 mars 2011 till och med den 30 mars 2013 ([85]) (upp till […] euro för sommarsäsongen 2011 till vintersäsongen 2011/2012, och upp till […] euro för sommarsäsongen 2012 till vintersäsongen 2012/2013). Det senaste avtalet med GEASAR undertecknades den 1 mars 2013 och omfattade perioden från och med den 27 mars 2013 till och med den 30 mars 2014 (upp till […] euro).

(188) I avtalen nämns inte att de offentliga medel som beviljas för utveckling av flygtrafiken kommer från regionen.

([84]) Avtalet med Cagliari avser trafik på följande flyglinjer: Stansted, Genève, Basel, Schönefeld.
([85]) Avtalet med Olbia avser trafik på följande flyglinjer: Bristol, Basel, Genève, London-Gatwick, Milano-Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly och Madrid-Barajas.

(189) Flygbolaget Easyjet anger att syftet med det avtal som undertecknades den 25 januari 2012 var att ytterligare utöka flygbolagets verksamhet på flygplatsen genom att i) öppna en ny flygförbindelse mellan Olbia och Madrid under sommarsäsongen 2012, ii) öka turtätheten per vecka till och från Berlin under vintersäsongen 2012/2013, och iii) att utveckla transittrafiken, i synnerhet på de internationella marknaderna utanför högsäsongen. Syftet med avtalet var att utveckla ett program för marknadsföring och reklam med GEASAR som medfinansiär.

(190) Flygbolaget Easyjet utarbetade en affärsplan som granskades av GEASAR, och därefter tog GEASAR fram en egen affärsplan i syfte att kontrollera avtalets lönsamhet. Flygplatsoperatören bekräftade värdet av investeringen baserat på resultatet av sin egen affärsplan ([86]).

5.2.1.2 ***Inslag av statligt stöd***

(191) För att förstå huruvida åtgärden i fråga måste betraktas som statligt stöd har Easyjet gått igenom vart och ett av kriterierna i artikel 107.1 i fördraget.

Statliga medel

(192) Flygbolaget Easyjet uppger att även om avtalet med SOGAER särskilt hänvisar till Sardiniens lag 10/2010, enligt vilken regionen skulle bevilja medel till flygplatsoperatören, finns inga belägg för att de medel som Easyjet mottog från SOGAER och GEASAR var samma medel som dem som regionen beviljade direkt till flygplatsoperatörerna.

(193) För det första hävdar Easyjet att hänvisningen till den regionala lagen i avtalet mellan SOGAER och Easyjet i sig inte visar på någon direkt koppling mellan medlen från regionen Sardinien och Easyjet. Även det faktum att denna hänvisning inte förekom i avtalet mellan GEASAR och Easyjet visar att lag 10/2010, som nämns i det andra avtalet, inte hade någon väsentlig betydelse för förbindelserna mellan flygplatsoperatörerna och Easyjet.

(194) Flygbolaget Easyjet anser att kommissionen borde göra en särskild granskning av Easyjets avtal för att kontrollera om de medel som Easyjet mottog från flygplatsoperatörerna faktiskt kom från regionen innan slutsatsen dras att åtgärden i fråga utgör statligt stöd.

Snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden

(195) Flygbolaget Easyjet uppger att den mottagna ersättningen inte är tillräcklig för att skada konkurrensen. Detta beror på två faktorer: det relativt låga ersättningsbeloppet och avsaknaden av flygbolag som trafikerar samma linjer som dem som anges i avtalen.

(196) Flygbolaget Easyjet är det enda bolaget som trafikerar samtliga flyglinjer som anges i avtalet med SOGAER och nästan samtliga av de flyglinjer som anges i avtalet med GEASAR. Flygplatsoperatörerna uppmanade andra flygbolag att trafikera samma flyglinjer genom att på sina webbplatser uppmana flygbolag att lämna in affärsplaner för att trafikera flyglinjer till/från Cagliari och Olbia, men endast Easyjet utnyttjade denna möjlighet.

(197) Eftersom Easyjet är det enda flygbolaget på de berörda linjerna kan ingen konkurrent lida skada till följd av det påstådda stödet. Enligt Easyjet föreligger därmed ingen snedvridning av konkurrensen.

Avsaknad av ekonomiska fördelar

(198) Enligt Easyjet medför åtgärden inte någon ekonomisk fördel för flygbolaget och grundar dessa argument på principen om marknadsekonomiska aktörer.

(199) Flygbolaget Easyjet konstaterar att SOGAER och GEASAR hade möjlighet att på förhand bedöma den positiva ekonomiska avkastningen av avtalen. Den ekonomiska avkastningen bygger på två faktorer: i) Easyjet åtog sig att

([86]) Ingendera av affärsplanerna har delgivits kommissionen.

genomföra de marknadsföringsaktiviteter, trafikera de direktlinjer och uppnå de passagerarmålsättningar som anges i avtalen, ii) Easyjet såg till att flygplatsoperatören fick affärsplaner för den berörda avtalsperioden och tillhandahöll dessutom medieplaner så att flygplatsoperatören skulle kunna kontrollera lönsamheten, och iii) flygplatsoperatören bekräftade investeringens avkastning till följd av marknadsföringsaktiviteterna.

(200) Beträffande den första punkten hävdar Easyjet att bolaget både i avtalet med Cagliari och i avtalen med Olbia åtagit sig att bedriva trafik enligt en trafikplan och med en turtäthet över en viss miniminivå på de berörda flyglinjerna.

(201) Beträffande den andra punkten innehöll de affärsplaner som lämnades av Easyjet detaljerade beskrivningar av flygbolagets anbud så att flygplatsoperatörerna kunde bedöma investeringarnas lönsamhet. Flygbolaget Easyjet poängterar att båda flygplatsoperatörerna, på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga vid den berörda tidpunkten, konstaterade att investeringarna innebar en betydande ekonomisk avkastning för flygplatserna.

(202) SOGAER:s beslut om att bedriva verksamhet tillsammans med Easyjet baserades på resultatet av en studie av de ekonomiska effekterna, vilken certifierats av en extern konsult som granskade investeringen och drog slutsatsen att den med stor sannolikhet skulle leda till en betydande ekonomisk avkastning och utveckling för flygplatsen. GEASAR förklarade i avtalet att man hade granskat EasyJets affärsplan, bedömt antagandena och de förväntade resultaten, och därefter hade utarbetat en egen affärsplan som bekräftade att det fanns ett ekonomiskt intresse i att bedriva verksamhet tillsammans med Easyjet.

(203) Avtalen med SOGAER och GEASAR innebar en betydande ökning av antalet passagerare på flygplatserna i Cagliari och Olbia, vilket medförde stabila och växande intäkter från både luftfart och icke-luftfartsverksamheter.

(204) Flygbolaget Easyjet anser att avtalen med SOGAER och GEASAR grundar sig på rent affärsmässiga villkor. Den aktuella åtgärden kan därför inte betraktas som statligt stöd på grund av det faktum att SOGAER och GEASAR agerade som privata investerare som sökte ekonomiska fördelar.

5.2.1.3 *Efterlevnad av kriterierna i Altmarkdomen och/eller artikel 106.2 i fördraget*

(205) Flygbolaget Easyjet framhåller att den ersättning som bolaget beviljats inte utgör olagligt statligt stöd, eftersom ersättningen uppfyller alla de fyra kriterier som fastställts av Europeiska unionens domstol i Altmarkdomen ([87]) för att avgöra om ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster utgör statligt stöd.

(206) Åtgärden utgör ersättning för åtagandet att trafikera vissa utpekade strategiska internationella flyglinjer till och från flygplatserna i Cagliari och Olbia och tillhandahålla relaterade marknadsförings- och reklamtjänster, i synnerhet under olönsamma perioder utanför högsäsongen. Finansieringen inom ramen för stödordningen begränsar sig dessutom till en (partiell) ersättning för faktiska kostnader som Easyjet ådragit sig för att fullgöra ett allmännyttigt uppdrag och som gör det möjligt för Easyjet att göra en rimlig vinst.

(207) Flygbolaget Easyjet anser att det första kriteriet i Altmarkdomen (att en tydlig skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster har ålagts) är uppfyllt, eftersom uppdraget att trafikera strategiska internationella flyglinjer har överlåtits till Easyjet av staten, och detta allmännyttiga uppdrag är exakt definierat. Flygbolaget Easyjet ingick bindande avtal med SOGAER och GEASAR till följd av Sardiniens lag 10/2010 och efterföljande genomförandeakter. Sådana avtal ålägger Easyjet särskilda skyldigheter att säkerställa att principen om territoriell kontinuitet upprätthålls och att ett tillräckligt antal flygningar tillhandahålls för att transportera passagerare till och från Sardinien också under lågsäsong. Den ersättning som är föremål för granskning avser en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som regionen genom SOGAER och GEASAR har uppdragit åt Easyjet att utföra.

(208) I fråga om det andra kriteriet (att kriterierna för beräkning av ersättningen är fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt) hävdar Easyjet att avtalen, som ger Easyjet i uppdrag att tillhandahålla flygtrafik på de strategiska flyglinjerna, i tillräcklig grad och på förhand fastställer ersättningen för att fullgöra uppdraget, eftersom avtalen anger ett fast belopp per år som specifikt gäller driften av de berörda linjerna under hela året.

([87]) Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, ECLI:EU:C:2003:415.

(209) Vad gäller det tredje kriteriet (att ersättningen inte får överstiga vad som krävs för att täcka kostnaderna och ge en rimlig vinst) konstaterar Easyjet att tillhandahållandet av de lufttransporttjänster som fastställs i avtalen med SOGAER och GEASAR medför stora fasta kostnader och driftskostnader för Easyjet. […] Easyjet bekräftar att flygbolaget utan stödet från flygplatserna aldrig skulle ha trafikerat några flyglinjer från flygplatser på Sardinien förutom under högsäsong.

(210) Enligt Easyjet uppfylls även det fjärde kriteriet i Altmarkdomen (att ersättningen inte får överstiga kostnaderna för ett välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikten). Flygbolaget Easyjet hävdar att det kan betraktas som ett typexempel på ett genomsnittligt och välskött företag utrustat med de transportmedel som krävs för att fullgöra den allmänna trafikplikten. Vad Easyjet vill framhålla är att det är ett av de mest välskötta flygbolagen i Europa och kan erbjuda kunderna låga priser på grund av sin fokus på effektivitet, högt kapacitetsutnyttjande av flygplansflottan och omfattande användning av datateknik, vilket samverkar till att pressa kostnaderna per passagerare.

(211) Skulle kommissionen komma fram till att kriterierna enligt Altmarkdomen inte uppfylls anser Easyjet att samtliga villkor i artikel 106.2 i fördraget är uppfyllda och att aktiviteterna har varit nödvändiga för att fullgöra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Aktiviteterna kan därför betraktas som förenliga enligt undantaget i artikel 106.2 i fördraget.

5.2.1.4 ***Avvägningstestet***

(212) Även om stödordningen inte skulle omfattas av gällande regler och riktlinjer skulle den enligt Easyjet vara helt laglig på grund av det positiva resultatet av avvägningstestet, oavsett stödets eller det mottagande företagets storlek. Ett stöd ska anses ha otillbörliga negativa effekter om

a) det ges till ineffektiva företag eller företag med en dominerande ställning inom sektorer på tillbakagång,

b) det tränger ut privata investeringar eller insatser för forskning,

c) det medför en diskriminering av vissa företag eller viss teknik.

(213) Sådana snedvridningar av konkurrensen som ofta förknippas med ett problematiskt statligt stöd förekommer inte alls i detta ärende, eftersom i) mottagarna inte har tagit marknadsandelar på bekostnad av potentiellt mer effektiva konkurrenter, ii) utländska konkurrenter inte har diskriminerats till förmån för ”nationella mästare”, iii) konsumenterna inte har gått miste om tillgång till billigare eller bättre produkter.

(214) Flygbolaget Easyjet hävdar att den aktuella stödordningen uppfyller villkoren om nödvändighet och proportionalitet. Stödordningen är enligt Easyjet nödvändig, eftersom Easyjet annars inte hade kunnat trafikera flyglinjerna under hela året. Stödordningen är proportionerlig, eftersom stödet endast motsvarar en bråkdel av Easyjets driftskostnader.

5.2.1.5 ***Slutsats***

(215) Flygbolaget Easyjet drar slutsatsen att det inte har mottagit något olagligt statligt från vare sig flygplatser eller myndigheter på Sardinien under den granskade perioden.

5.2.2 SYNPUNKTER PÅ TILLÄMPNINGEN AV 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER PÅ DE AKTUELLA ÅTGÄRDERNA

(216) Flygbolaget Easyjet hävdar att bolaget redan visat att det inte mottagit något olagligt statligt stöd på grundval av ett antal olika skäl som inte berörs av de nya riktlinjerna. Bolaget Easyjet betonar att det enligt avsnitt 3.5 i 2014 års luftfartsriktlinjer finns två metoder för att avgöra om avtal mellan flygplatser och flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet och därmed saknar inslag av statligt stöd.

(217) Den första är riktmärkesmetoden, men den godtas inte av kommissionen på grund av den stora förekomsten av statligt stöd på flygplatsmarknaden.

(218) Den alternativa metoden består i att bedöma om den aktuella kommersiella överenskommelsen bidrar till en ökad lönsamhet för flygplatsen baserat på en förhandsanalys (se avsnitt 3.5.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer). Flygbolaget Easyjet anger att ”kommissionen […] anser […] att en i förväg utförd analys av hur mycket lönsamheten ökar är det mest relevanta kriteriet vid bedömningen av de överenskommelser som flygplatser ingår med enskilda flygbolag”. Enligt bolagets uppfattning bör denna bedömning principiellt grundas på en affärsplan som tar hänsyn till tillgängliga uppgifter och förväntad utveckling vid den tidpunkt då avtalet ingicks.

(219) Flygbolaget Easyjet understryker att SOGAER och GEASAR baserat på en förhandsanalys kunde förvänta sig en positiv ekonomisk avkastning om de ingick dessa avtal, vilket även förklarades i de synpunkter som lämnades den 30 juli 2013.

(220) Flygbolaget Easyjet konstaterar att den positiva ekonomiska avkastningen grundar sig på följande faktorer: i) Easyjet åtog sig att genomföra de marknadsföringsaktiviteter, trafikera de direktlinjer och uppnå de passagerarmålsättningar som anges i avtalen, ii) Easyjet såg till att flygplatsoperatören fick affärsplaner för hela avtalsperioden samt medieplaner så att denne skulle kunna kontrollera lönsamheten, och (iii) flygplatsoperatören bekräftade investeringarnas avkastning till följd av marknadsföringsaktiviteterna. Flygbolaget Easyjet poängterar att båda flygplatsoperatörerna, på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga vid den berörda tidpunkten, konstaterade att investeringarna innebar en betydande ekonomisk avkastning för flygplatserna. I själva verket baserade SOGAER sitt beslut att ingå avtalet med Easyjet på resultatet av en studie av de ekonomiska effekterna.

(221) Flygbolaget Easyjet påpekar också att dess reklam- och marknadsföringsaktiviteter markant ökade synligheten för flygplatserna i Cagliari och Olbia och därmed passagerarflödet på flyglinjerna till dessa flygplatser.

(222) Vad gäller punkt 5.2. i 2014 års luftfartsriktlinjer konstaterar Easyjet att vissa av de villkor enligt vilka flygbolagen kan få stöd för att starta nya flyglinjer har ändrats. Flygbolaget Easyjet hävdar att de nya riktlinjerna tillåter mer flexibla överenskommelser i det aktuella ärendet i fråga om flygplatsstorlek och stödberättigade destinationer för flygplatser belägna i avlägsna regioner, så som på en ö i detta fall. Enligt Easyjet uppfylls i allt väsentligt de nya villkoren för godkännande av startstöd.

(223) Bolaget konstaterar att det i avsnitt 5.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges att startstöd till flygbolag anses bidra till ett mål av gemensamt intresse om något av följande villkor är uppfyllda: i) stödet ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera nya flyglinjer, eller ii) stödet underlättar regional utveckling för avlägsna områden. Enligt avsnitt 2.2 i riktlinjerna avses med *avlägsna områden*”yttersta randområden, Malta, Cypern, Ceuta, Melilla, öar som ingår i en medlemsstats territorium samt glesbygder”. Flygbolaget Easyjet anser att båda dessa villkor är uppfyllda. Vidare förefaller även kravet på ett genuint transportbehov vara uppfyllt på grund av bristen på verkliga transportalternativ.

(224) Flygbolaget Easyjet erinrar om att startstöd kan beviljas för flygbolag som avgår från flygplatser med färre än tre miljoner passagerare per år (punkt 142 i luftfartsriktlinjerna) och, i vissa fall, även för flygbolag som avgår från flygplatser med mer än 3 miljoner men mindre än 5 miljoner passagerare per år (punkt 144). I fråga om Olbias flygplats, som ingick avtal med Easyjet 2011, uppgick den trafik som registrerades under 2009 och 2010 till 1 621 945 respektive 1 591 821 passagerare. Vad gäller Cagliaris flygplats, som ingick avtal med Easyjet 2010, uppgick den trafik som registrerades under 2008 och 2009 till 2 924 805 respektive 3 317 262 passagerare. I alla händelser bör kommissionen enligt Easyjets uppfattning komma fram till att startstödet är nödvändigt i enlighet med punkt 142 (vid Cagliaris flygplats) eller åtminstone punkt 144 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(225) Vad gäller det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument föreskrivs i punkt 147 att detta kriterium är uppfyllt om ett av följande villkor är uppfyllda: i) en i förväg fastställd affärsplan som utarbetats av flygbolaget bör visa att den flyglinje som ska få stöd har utsikter att bli lönsam för flygbolaget utan offentlig finansiering inom högst 3 år, eller ii) i avsaknad av en affärsplan för en flyglinje måste flygbolaget göra ett oåterkalleligt åtagande gentemot flygplatsen att bedriva flyglinjen under minst så lång tid som det har mottagit startstöd för. Flygbolaget Easyjet understryker att de affärsplaner som hade utarbetats då avtalen ingicks bekräftade avtalens lämplighet och hållbarhet för flygplatserna.

(226) Även om det inte fanns något formellt åtagande att fortsätta verksamheten efter de första tre åren håller detta villkor för närvarande på att uppfyllas, eftersom Easyjet har fortsatt sin verksamhet på flygplatserna i Cagliari och Olbia efter det att avtalet löpte ut 2013.

(227) I fråga om förekomsten av en stimulanseffekt påminner Easyjet om att startstöd till flygbolag anses ha en stimulanseffekt om det är sannolikt att flygbolagets ekonomiska verksamhet vid den berörda flygplatsen i avsaknad av stöd inte skulle expandera. Flygbolaget Easyjet hänvisar till synpunkterna som bolaget lämnade den 30 juni 2013 och påpekar att bolaget utan det stöd som det mottog från SOGAER och GEASAR inte skulle ha trafikerat någon av de berörda flyglinjerna utanför högsäsong.

(228) Beträffande stödets proportionalitet gör Easyjet bedömningen att detta villkor är uppfyllt i det aktuella ärendet. Vad gäller undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel, anser Easyjet slutligen att de trafikerade flyglinjerna inte kan hanteras av höghastighetståg eller andra transportsätt. Det finns inte heller andra flygplatser inom samma upptagningsområde som Cagliaris och Olbias flygplatser.

5.2.3 YTTERLIGARE SYNPUNKTER PÅ LÖNSAMHETSANALYSEN ENLIGT PRINCIPEN OM MARKNADSEKONOMISKA AKTÖRER MED AVSEENDE PÅ OLBIAS FLYGPLATS

(229) Flygbolaget Easyjet uppger att avtalen med flygplatsen i Olbia följer principen om marknadsekonomiska aktörer. Till stöd för detta har Easyjet överlämnat en rapport som framtagits av ett konsultföretag till kommissionen. I studien analyseras helt och hållet på förhandsbasis den förväntade lönsamheten för varje marknadsföringsavtal som ingåtts mellan Easyjet och Olbia, i enlighet med konsultföretagets uppfattning av kommissionens tillvägagångssätt enligt 2014 års luftfartsriktlinjer och aktuell beslutspraxis ([88]).

(230) Resultatet visar att vart och ett av avtalen, baserat på de antaganden som var relevanta då marknadsföringsavtalen för 2010 och 2011 ingicks, kunde förväntas bli tillräckligt lönsamma ([89]). Nettonuvärdena för avtalen för 2010 och 2011 är klart positiva både i det rapporterade grundscenariot och i flera känslighetsanalyser, vilket tyder på att en rationell privat investerare sannolikt skulle ha erbjudit liknande avtal.

(231) De uppgifter som presenteras visar att en rationell privat investerare under motsvarande omständigheter skulle ha varit villig att ingå liknande avtal med Easyjet, och att GEASAR:s förhandsförväntningar kan antas vara rimliga. Analysen tyder på att GEASAR genom att ingå de olika avtalen med Easyjet handlade på ett liknande sätt som en privat investerare skulle ha gjort.

5.3 *SYNPUNKTER FRÅN GEASAR SPA (FLYGPLATSOPERATÖREN SOM DRIVER OLBIAS FLYGPLATS)*

5.3.1 SYNPUNKTER PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

(232) Olbias flygplats hanterar huvudsakligen inhemsk och internationell kommersiell passagerartrafik med tonvikt på turisttrafik. Flygtrafiken till och från Olbias flygplats är som störst under sommarsäsongen, mellan maj och oktober.

(233) GEASAR understryker att flygplatsens placering i en öregion, så som Sardinien, innebär följande:

a) Den kan inte anses överlappa med flygplatser i andra medlemsstater eller på det italienska fastlandet.

b) Olbias flygplats konkurrerar inte med andra flygplatser på ön (i synnerhet flygplatsen Mario Mameli i Cagliari-Elmas och flygplatsen Alghero-Fertilia). De tre flygplatserna på Sardinien kan betraktas som sinsemellan utbytbara, eftersom de har olika upptagningsområden. De viktigaste skälen till att de inte är utbytbara är öns topografi, att befolkningen är utspridd över hela territoriet, de stora avstånden mellan flygplatserna och avsaknaden av snabba vägförbindelser mellan de olika områdena på ön.

([88]) I huvudsak kommissionens beslut 2004/393/EG av den 12 februari 2004 om de fördelar som regionen Vallonien och Brussels South Charleroi Airport beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi (EUT L 137, 30.4.2004, s. 1) och kommissionens beslut 2013/664/EU av den 25 juli 2012 om åtgärd SA.23324 – C 25/07 (f.d. NN 26/07) – Finland Finavia, Airpro och Ryanair – Tammerfors-Birkala flygplats (EUT L 309, 19.11.2013, s. 27).

([89]) Analysen har gjorts utan att flygplatsen varit tillgänglig för diskussion av uppgifter som inhämtats från offentliga källor och Easyjet, och informationen har hämtats från berörda marknadsföringsavtal, faktureringsuppgifter, avtal om marktjänster, offentliggjorda prislistor och årsredovisningar för Olbias flygplats.

(234) Flygtrafiken vid Olbias flygplats konkurrerar inte heller med andra transportsätt från och till Sardinien. Det enda alternativet till att nå Sardinien med flyg är sjötransport, som dock innebär betydligt längre restider.

5.3.1.1 ***Åtgärder vidtagna av GEASAR för att genomföra lag 10/2010***

(235) GEASAR lämnade in aktivitetsplaner till regionen för 2010 och för treårsperioden 2011–2013 tillsammans med tillhörande ansökningar om finansiering. Regionen godkände tilldelning av medel för dessa perioder genom beslut nr 43/37 av den 6 december 2010 respektive nr 52/117 av den 23 december 2011.

(236) De åtgärder som GEASAR faktiskt genomförde rörde endast aktivitetsområdena 2 och 3 enligt lag 10/2010 och gällde aktiviteter för att främja Sardinien som turistmål. GEASAR ingick inte något avtal om utveckling av flyglinjer enligt aktivitetsområde 1.

Verksamhet 2

(237) Flygplatsoperatören offentliggjorde på sin webbplats en uppmaning om att inkomma med intresseanmälan om att ingå marknadsförings- och reklamavtal för att genomföra lag 10/2010. Efter att ha mottagit intresseanmälningar förhandlade GEASAR om förslagen till marknadsföringsaktiviteter med flygbolagen och beaktade som ett av sina planeringsverktyg den plan för turismmarknadsföring som regionen upprättat.

(238) Som följd av detta ingick GEASAR för perioden 2010–2013 tillfälliga avtal med Easyjet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com och Air Baltic. De flesta av dessa avtal hade en avtalstid på ett eller två år.

(239) En förutsättning för avtalen var att de berörda flygbolagen skulle trafikera vissa inhemska eller europeiska flyglinjer till och från Olbia. Detta krav var kopplat till att flygbolagen marknadsförde Sardinien som turistmål.

(240) I en särskild medieplan fastställs sådana marknadsförings- och reklamaktiviteter som gäller destinationsorten och som flygbolagen åtar sig att genomföra med hjälp av budgeten i avtalet. Aktiviteterna omfattar i) ”klassisk” reklam (dvs. på staden, i media, i ombordmagasin osv.) och ii) ”online”-reklam på flygbolagets webbplats.

Verksamhet 3

(241) Flera initiativ för att främja Sardinien som resmål anförtroddes åt tredje part av GEASAR på uppdrag av regionen, till exempel reklam i press och tv, tryckning av kartor med information om Sardinien, skyltar och fönsterdekaler att sätta upp på flygplatsen, avtal om konsulttjänster för att planera marknadsföringsstrategier, deltagande på branschmässor och presskonferenser, samt marknadsföring av resmålet genom resebyråerbjudanden om paketresor och en webbplats för att främja turismen på Sardinien.

Finansiella flöden

(242) Flygplatsoperatörerna gör förskottsutbetalningar till flygbolagen och övriga berörda tjänsteleverantörer för aktivitetsområdena 2 och 3. GEASAR lämnade in rapporter till regionen om de åtgärder som genomfördes under perioden 2010–2012 med uppgift om de faktiska kostnaderna. Regionen skulle därefter ha ersatt flygplatsoperatören för de förskottsutbetalningar som denne gjort.

(243) Regionen har endast delvis ersatt GEASAR för dess kostnader för aktivitetsområde 2 och 3 på grund av begränsade budgetanslag. Merparten av de medel som regionen betalade ut i enlighet med lag 10/2010 avser aktivitetsområde 2, och omfattade GEASAR:s utbetalningar till flygbolagen som ersättning enligt marknadsförings- och reklamavtal.

(244) Tabell 11 visar de finansiella flödena från GEASAR.

Tabell 11

Finansiella flöden från Olbias flygplats

(euro)

	2010	2011	2012	TOTALT
Aktivitetsområde 2	(…)	(…)	(…)	(…)
Aktivitetsområde 3	(…)	(…)	(…)	(…)
Totalt belopp rapporterat av flygplatsoperatören till regionen	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Berättigade bidrag enligt lag 10/2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Totalt bidragsbelopp enligt lag 10/2010 som betalats som ersättning till flygplatsoperatören	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2 ***Bedömning enligt artikel 107.1 i fördraget***

(245) GEASAR är inte den faktiska stödmottagaren för aktivitetsområdena 2 och 3, och beslutet att inleda förfarandet innehöll en felaktighet i så måtto att det inkluderade GEASAR bland mottagarna av det statliga stöd som föreskrivs i lag 10/2010. GEASAR var inte mottagaren av den ekonomiska fördel som härrör från stödet: de bidrag som beviljats av regionen i enlighet med lag 10/2010 har helt enkelt ”förts vidare” genom flygplatsoperatörerna till slutmottagarna, det vill säga de flygbolag som trafikerar flygförbindelser vid de granskade flygplatserna. Detta gäller även för den turismmarknadsföring av Sardinien som flygplatsoperatörerna beställt från andra företag.

(246) Enligt GEASAR utgör bidragen enligt lag 10/2010 inte statligt stöd, eftersom åtminstone två av de fyra villkoren för att fastställa statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget inte är uppfyllda:

a) Aktivitetsområdena 2 och 3 medför ingen fördel för GEASAR, som anser att de medel som föreskrivs i lag 10/2010 är förenliga med den marknadsekonomiska investerarprincipen: de belopp som betalats av regionen, med avseende på aktivitetsområde 2 och 3, utgör ersättning för utförda tjänster och kostnader som faktiskt uppkommit för tredje part. GEASAR konstaterar också att den ersättning som betalats ut till flygbolagen (aktivitetsområde 2) och andra tjänsteleverantörer (aktivitetsområde 3) är i överensstämmelse med gällande marknadspris. Å andra sidan har den finansiering som beviljats av regionen i enlighet med lag 10/2010 genererat en ekonomisk avkastning för regionen på medellång sikt. Det belopp som regionen erhållit i form av ökade skatteintäkter kan anses vara högre än de kostnader som regionen ådragit sig genom finansieringen av de aktiviteter som är föremål för granskning. De lån som SFIRS beviljade betalades också på marknadsmässiga villkor.

b) Aktivitetsområdena 2 och 3 påverkar inte handeln och snedvrider inte konkurrensen: på grund av sin särskilda placering är flygplatsen i Olbia verksam på lokal nivå och konkurrerar inte med andra nationella eller europeiska flygplatser. GEASAR tilldelades koncessionen för driften av flygplatsen i Olbia 1989, även om den var partiell, alltså långt före domen i målet Aéroport de Paris av den 12 december 2000, som utökade tillämpningen av reglerna om statligt stöd till att omfatta driften av flygplatser.

(247) GEASAR drar slutsatsen att bidragen enligt lag 10/2010 inte utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget.

5.3.1.3 ***Bedömning av förenlighet enligt artikel 107.3 c i fördraget***

(248) I andra hand anser GEASAR att de bidrag som betalas ut i enlighet med lag 10/2010 under alla omständigheter är förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget. Förenligheten måste bedömas enligt punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer ([90]):

a) Stödet betalas ut till flygbolag som har ett giltigt tillstånd som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008.

([90]) Det aktuella villkoret granskades av kommissionen i punkt 133 och följande i beslutet att inleda förfarandet.

b) Den berörda finansieringen syftade till att minska flygtrafikens säsongsvariation, och följaktligen främjade den öppnandet av nya linjer eller ökad turtäthet, och avsåg inte flygbolag som omfattas av allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning (EG) nr 1008/2008.

c) För de berörda flygbolagen var den subventionerade flygförbindelsen lönsam.

d) Finansieringen omfattade extra igångsättningskostnader för att trafikera den nya linjen eller en ny turtäthet, och kostnaderna överensstämmer med rådande marknadspriser.

e) Åtgärderna enligt lag 10/2010 offentliggjordes i tillräcklig omfattning för de olika flygbolag som var intresserade av att erbjuda sina tjänster.

f) Avtalen innehåller ett system med sanktioner i de fall något av flygbolagen inte uppfyller sina åtaganden gentemot flygplatsen.

(249) GEASAR konstaterar att de subventioner som betalas ut i enlighet med lag 10/2010 beviljas med en något längre varaktighet (fyra år i stället för tre) och har en högre stödnivå än den som är tillåten enligt 2005 års luftfartsriktlinjer, men tillägger att alla avtal som ingåtts med flygbolag inte har den varaktighet som anges i lag 10/2010; framför allt framhåller GEASAR att riktlinjerna medger undantag från kriterierna om stödnivån för stödberättigade och ekonomiskt mindre gynnade regioner, såsom Sardinien.

(250) De granskade åtgärderna är lämpliga för att främja utvecklingsmål som överensstämmer med unionens intressen, och de påverkar inte handeln mellan medlemsstaterna i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Mot bakgrund av det hänvisar GEASAR till Europaparlamentets resolution av den 10 maj 2012 om framtiden för regionala flygplatser och luftfart i EU ([91]), som betonade vikten av regionala flygplatser i unionen.

(251) GEASAR anser att bedömningen av huruvida de granskade åtgärderna är förenliga med den inre marknaden bör beakta den viktiga roll som Olbias flygplats spelar för att säkerställa den territoriella kontinuiteten i en öregion som Sardinien.

5.3.1.4 ***Bedömning enligt artikel 106 i fördraget***

(252) GEASAR konstaterar att de belopp som betalas ut i enlighet med lag 10/2010 inte utgör statligt stöd på grundval av kriterierna i Altmarkdomen, och även om så var fallet skulle de vara förenliga med artikel 106.2 i fördraget.

Uppfyllandet av de fyra kriterierna i Altmarkdomen

(253) Beträffande det första kriteriet i Altmarkdomen påpekar GEASAR att de granskade åtgärderna utgör en del av regionens mer omfattande geografiska och transportpolitiska program, som syftar till att säkerställa en miniminivå i fråga om flygförbindelserna mellan ön och andra delar av unionen under hela året.

(254) Enligt GEASAR uppfylls det andra och tredje kriteriet i Altmarkdomen: de kriterier som ersättningsberäkningen grundar sig på har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt, och det finns ingen risk för överkompensation eftersom GEASAR endast delvis har ersatts för de kostnader som uppstått.

(255) GEASAR anser att man ådragit sig kostnader som ett privat företag som omfattas av normala marknadsvillkor, vilket innebär att det fjärde kriteriet i Altmarkdomen är uppfyllt.

Förenlighet enligt artikel 106.2 i fördraget

(256) GEASAR anser att denna förenlighet bör bedömas mot bakgrund av 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, och i andra hand mot bakgrund av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i tillämpliga delar.

(257) GEASAR konstaterar att det tröskelvärde som anges i artikel 2.1 a i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda såtillvida att det offentliga stödet uppgick till omkring 4 miljoner euro per år och GEASAR:s omsättning understeg 100 miljoner euro. Villkoren i artiklarna 4, 5 och 6 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls också.

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

(258) I fråga om tillämpningen av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse påpekar GEASAR att

a) ersättningen beviljades för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse,

b) ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtroddes det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, och

c) ersättningen överstiger inte vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten, inklusive en rimlig vinst.

5.3.2 SYNPUNKTER PÅ TILLÄMPNINGEN AV 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER PÅ DE AKTUELLA ÅTGÄRDERNA

(259) GEASAR påpekar att det påstådda stödet beviljades före den 4 april 2014 och att avsnitt 8.6 i 2014 års luftfartsriktlinjer anger det datum från och med vilket de förenlighetskriterier som fastställs i riktlinjerna ska tillämpas. Kommissionen måste därför tillämpa de principer som anges i punkt 172 i riktlinjerna på samtliga ärenden om driftstöd (pågående anmälningar och olagliga oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014. I avsnitt 5 i riktlinjerna anges också kriterier för förenlighet för driftstöd som har betalats före den 4 april 2014. Å andra sidan är 2014 års luftfartsriktlinjer inte tillämpliga på investeringar och startstöd som beviljats i strid med artikel 108.3 i fördraget före den 4 april 2014. För sådant stöd måste kommissionen tillämpa ”gällande regler vid tidpunkten för beviljandet av stöd” (punkterna 173 och 174 i riktlinjerna).

(260) GEASAR hänvisar till de synpunkter som företaget lämnade till kommissionen den 1 juli 2013 för att visa att det inte hade mottagit något statligt stöd. Skulle emellertid kommissionen trots det dra slutsatsen att den offentliga finansiering som utbetalats i enlighet med lag 10/2010 kan betraktas som driftstöd för vilket GEASAR SpA var den faktiska stödmottagaren, vidhåller flygplatsoperatören att allt stöd som beviljats uppfyller kriterierna i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(261) GEASAR konstaterar att enligt punkt 137 i riktlinjerna kan ”[d]riftstöd som beviljats före övergångsperioden”, inklusive stöd som utbetalats före den 4 april 2014, ”förklaras vara förenligt med den inre marknaden” i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget ”i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna”. Ett ytterligare villkor för att sådant stöd ska vara förenligt är att

a) ”villkoren i avsnitt 5.1.2, utom punkterna 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 och 134, är uppfyllda”, och

b) i synnerhet ”konkurrenssnedvridningar” kommer att beaktas.

(262) GEASAR anser att alla de villkor för förenlighet som anges i 2014 års luftfartsriktlinjer är uppfyllda.

5.3.2.1 ***Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse (punkterna 113 och 114 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(263) GEASAR konstaterar att allt driftstöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 utan tvekan bidragit till ”att ett mål av gemensamt intresse uppnås”. Detta bekräftas av de mål om att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i de berörda samhällena som regionen avsåg att uppnå genom antagandet av lag nr 10/2010. Det offentliga stöd som beviljades syftade till att främja utvecklingen av flygförbindelserna mellan ön och resten av unionen och minska deras säsongsvariationer, vilket gjorde det möjligt att ”undvika störningar av lufttrafiken och […] anslutbarhet” (punkt 113).

(264) GEASAR SpA hävdar att lag 10/2010 faktiskt bidragit till att ”[öka] unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen” (punkt 113 a). Företaget tillägger att lag 10/2010 ”underlättad[e] regional utveckling” (punkt 113 c), och att flygplatsen i Olbia i själva verket är en central knutpunkt för turistdestinationer på nordöstra Sardinien samt att lag 10/2010 har bidragit till att minska säsongsvariationerna i flygtrafiken.

5.3.2.2 ***Behov av statligt ingripande (punkterna 116–118 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(265) Enligt GEASAR har även detta krav uppfyllts, eftersom Olbias flygplats faller inom de kategorier som anges i punkt 118 i riktlinjerna, dvs. flygplatser som inte kan täcka sina driftskostnader. Närmare bestämt faller Olbias flygplats inom kategori d), ”[f]lygplatser med en volym av mellan 1 och 3 miljoner passagerare per år”. Under 2013 uppgick den kommersiella passagerartrafiken till 1 950 615 passagerare.

5.3.2.3 ***Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument (punkt 120 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(266) GEASAR anser att det inte fanns några andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som skulle ha gjort det möjligt att uppnå samma mål, vilket var att säkerställa flygförbindelserna till nordvästra Sardinien, som vid den aktuella tidpunkten i huvudsak var koncentrerade till sommarperioden, och därigenom bidra till att övervinna den eftersläpning i utvecklingen som råder i området till följd av dess perifera läge och isolering. Allt stöd som mottagits har använts för att upprätthålla och utveckla den kommersiella trafiken för att säkerställa goda förbindelser mellan de olika medlemsstaterna.

5.3.2.4 ***Förekomst av en stimulanseffekt (punkt 124 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(267) GEASAR påpekar att allt stöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 under alla omständigheter endast har använts för att kunna utveckla trafikvolymen och aktiviteten på flygplatserna, vilket anses vara förenligt med de mål av allmänt intresse som eftersträvas. I avsaknad av statligt ingripande skulle dessa mål inte ha uppnåtts, och aktivitetsnivån vid Olbias flygplats skulle ha minskat avsevärt under året.

5.3.2.5 ***Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till det minsta nödvändiga) (punkt 125 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(268) På denna punkt hänvisar flygplatsoperatören till de relevanta uppgifter som kommissionen redan har tillgång till, och påpekar att de offentliga medel som beviljats är avsedda att ersätta operatören för faktiska kostnader som uppstått i samband med de initiativ som genomförts i enlighet med lag 10/2010.

5.3.2.6 ***Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel (punkt 131 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(269) GEASAR konstaterar att inget driftstöd påverkat konkurrensen i något avseende. Flygplatsoperatören konstaterar att den geografiska placeringen av Olbias flygplats på en ö innebär att den bedrivs med en geografiskt begränsad omfattning och inte konkurrerar med andra nationella flygplatser eller flygplatser inom unionen. På grund av dess karaktär konkurrerar den dessutom inte med de andra flygplatserna på Sardinien. Olbias flygplats konkurrerar inte heller med andra transportsätt.

(270) GEASAR påpekar slutligen att Olbias flygplats, återigen i enlighet med 2014 års luftfartsriktlinjer, är ”öppen för samtliga potentiella användare och […] inte [är] bestämd för en specifik användare”. Mot bakgrund av ovanstående anser företaget att allt driftstöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 är helt förenligt med kriterierna i avsnitt 5.1.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer och därför bör anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget.

5.4 *SYNPUNKTER FRÅN SOGEAAL SPA (FLYGPLATSOPERATÖREN SOM DRIVER ALGHEROS FLYGPLATS)*

5.4.1 SYNPUNKTER PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

(271) SOGEAAL understryker att flygplatsen i Algheros placering i en öregion, som Sardinien, innebär följande:

a) Algheros flygplats kan inte anses överlappa med flygplatser i andra medlemsstater eller på det italienska fastlandet.

b) Algheros flygplats konkurrerar inte med andra flygplatser på ön (i synnerhet flygplatserna Mario Mameli i Cagliari-Elmas och Olbia Costa Smeralda). De tre flygplatserna på Sardinien kan betraktas som sinsemellan utbytbara, eftersom de har olika upptagningsområden. De viktigaste skälen till att de inte är utbytbara är öns topografi, att befolkningen är utspridd över hela territoriet, de stora avstånden mellan flygplatserna och avsaknaden av snabba vägförbindelser mellan de olika områdena på ön.

(272) Flygtrafiken vid Algheros flygplats konkurrerar inte heller med andra transportsätt från och till Sardinien. Det enda alternativet till att nå Sardinien med flyg är sjötransport, som dock innebär betydligt längre restider.

5.4.1.1 ***Åtgärder vidtagna av SOGEAAL för att genomföra lag 10/2010***

(273) SOGEAAL lämnade in aktivitetsplaner till regionen för 2010 och för treårsperioden 2011–2013 tillsammans med tillhörande ansökningar om finansiering. Regionen godkände tilldelning av medel för dessa perioder genom beslut nr 43/37 av den 6 december 2010 respektive nr 52/117 av den 23 december 2011.

(274) SOGEAAL ansåg att det vid genomförandet av aktivitetsområdena 1, 2 och 3 som föreskrivs i lag 2010 tog hänsyn till lönsamhetsbedömningarna i den ekonomisk-finansiella planen.

Verksamhet 1

(275) Efter att ha offentliggjort sin avsikt att ingå avtal om utveckling av flyglinjer i enlighet med lag 10/2010 ingick SOGEAAL avtal med Ryanair och Easyjet för åren 2010–2013, enligt vilka flygbolagen åtog sig att nå vissa trafikmål, och när dessa uppnåddes erhålla ett visst penningbelopp i form av framgångsavgift som skulle betalas ut av SOGEAAL för regionens räkning.

Verksamhet 2

(276) Flygplatsoperatören offentliggjorde på sin webbplats sin avsikt att ingå marknadsförings- och reklamavtal i enlighet med lag 10/2010. SOGEAAL ingick därefter marknadsförings- och reklamavtal med AMS, Meridiana, Alitalia och WizzAir. En förutsättning för avtalen var att de berörda flygbolagen skulle trafikera vissa inhemska eller europeiska flyglinjer från och till Alghero. Detta krav var kopplat till att flygbolagen marknadsförde Sardinien som turistmål.

(277) De marknadsförings- och reklamaktiviteter kring destinationsorten som flygbolagen genomför med hjälp av bidraget i avtalet omfattar i) ”klassisk” reklam (dvs. på staden, i media, i ombordmagasin osv.) och ii) ”online”-reklam på flygbolagets webbplats.

Verksamhet 3

(278) På uppdrag av regionen anförtrodde SOGEAAL flera initiativ för att främja Sardinien som resmål åt tredje part, bland annat skapandet av en webbplats för att främja turismen på Sardinien, klassiska reklamkampanjer och reklamkampanjer på internet, och marknadsföring av resmålet via erbjudanden om paketresor genom resebyråer.

Finansiella flöden

(279) Betalningen för de åtgärder som genomförs inom aktivitetsområdena 1, 2 och 3 görs i form av ett förskott från flygplatsoperatörerna till flygbolagen och övriga berörda tjänsteleverantörer. SOGEAAL lämnade in rapporter till regionen om de åtgärder som genomfördes under perioden 2010–2012 med uppgift om de faktiska kostnaderna. Regionen ska därefter ersätta de förskottsutbetalningar som flygplatsoperatören gjort.

(280) Merparten av de medel som regionen betalade ut i enlighet med lag 10/2010 avser aktivitetsområdena 1 och 2, och omfattade SOGEAAL:s utbetalningar till flygbolagen som ersättning enligt marknadsförings- och reklamavtal, vilket framgår av tabell 12.

Tabell 12

Finansiella flöden från Algheros flygplats

(euro)

	2010	2011	2012	TOTALT
Aktivitetsområde 1	(…)	(…)	(…)	(…)
Aktivitetsområde 2	(…)	(…)	(…)	(…)
Aktivitetsområde 3	—	(…)	(…)	(…)

(euro)

	2010	2011	2012	TOTALT
Totalt belopp rapporterat av flygplatsoperatören till regionen	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Berättigade bidrag enligt lag 10/2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Totalt bidragsbelopp enligt lag 10/2010 som betalats som ersättning till flygplatsoperatören	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2 ***Bedömning enligt artikel 107.1 i fördraget***

(281) SOGEAAL är inte den faktiska stödmottagaren för aktivitetsområdena 1, 2 och 3. SOGEAAL hävdar att beslutet att inleda förfarandet innehöll en felaktighet i så måtto att det inkluderade SOGEAAL bland mottagarna av det statliga stöd som föreskrivs i lag 10/2010.

(282) SOGEAAL var inte mottagaren av den ekonomiska fördel som härrör från stödet: de bidrag som beviljades av regionen i enlighet med lag 10/2010 har helt enkelt ”förts vidare” genom flygplatsoperatörerna till slutmottagarna, det vill säga de flygbolag som trafikerade flygförbindelser vid de granskade flygplatserna. Detta gäller även för den turismmarknadsföring av Sardinien som flygplatsoperatörerna beställt från andra företag.

(283) Enligt SOGEAAL utgör den ersättning som beviljats i enlighet med lag 10/2010 inte statligt stöd. Tre av de fyra villkoren för fastställande av statligt stöd enligt artikel 107.1 är inte uppfyllda. Aktivitetsområdena 1, 2 och 3 påverkar inte handeln och snedvrider inte konkurrensen: på grund av sin särskilda placering är flygplatsen i Alghero verksam på lokal nivå och konkurrerar inte med andra nationella eller europeiska flygplatser. SOGEAAL tilldelades koncessionen för driften av flygplatsen i Alghero 1989, även om den var partiell, alltså långt före domen i målet Aéroport de Paris av den 12 december 2000, som utökade tillämpningen av reglerna om statligt stöd till att omfatta driften av flygplatser.

(284) Aktivitetsområdena 1, 2 och 3 medför ingen ekonomisk fördel. SOGEAAL anser att de medel som föreskrivs i lag 10/2010 är förenliga med den marknadsekonomiska investerarprincipen: de belopp som betalats av regionen, med avseende på alla tre aktivitetsområdena, utgör ersättning för utförda tjänster och kostnader som faktiskt uppkommit för tredje part. SOGEAAL konstaterar också att den ersättning som betalats ut till flygbolagen (aktivitetsområde 2) och andra tjänsteleverantörer (aktivitetsområde 3) överensstämmer med gällande marknadspriser.

(285) Den finansiering som beviljats av regionen i enlighet med lag 10/2010 har genererat en ekonomisk avkastning för regionen på medellång sikt. Det belopp som regionen erhållit i form av ökade skatteintäkter kan anses vara högre än de kostnader som regionen ådragit sig genom finansieringen av de aktiviteter som är föremål för granskning. De lån som beviljats av SFIRS betalades också ut på marknadsmässiga villkor.

(286) SOGEAAL drar slutsatsen att bidragen enligt lag 10/2010 inte utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget.

5.4.1.3 ***Bedömning av förenlighet enligt artikel 107.3 c i fördraget***

(287) I andra hand anser SOGEAAL att de bidrag som betalats ut i enlighet med lag 10/2010 under alla omständigheter är förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget. Förenligheten måste bedömas enligt punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer ([92]):

a) Stödet betalas ut till flygbolag som har ett giltigt tillstånd som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008.

b) Den berörda finansieringen syftade till att minska flygtrafikens säsongsvariation, och följaktligen främjade den öppnandet av nya linjer eller ökad turtäthet, och avsåg inte flygbolag som omfattas av allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning (EG) nr 1008/2008.

([92]) Det aktuella villkoret granskades av kommissionen i punkt 133 och följande i beslutet att inleda förfarandet.

c) För de berörda flygbolagen var den subventionerade flygförbindelsen lönsam.

d) Åtgärderna enligt lag 10/2010 offentliggjordes i tillräcklig omfattning för de olika flygbolag som var intresserade av att erbjuda sina tjänster.

e) Avtalen innehåller ett system med sanktioner i de fall något av flygbolagen inte uppfyller sina åtaganden gentemot flygplatsen.

(288) SOGEAAL konstaterar att de subventioner som betalas ut i enlighet med lag 10/2010 beviljas med en något längre varaktighet (fyra år i stället för tre) och har en högre stödnivå än den som är tillåten enligt 2005 års luftfartsriktlinjer, men tillägger att alla avtal som ingåtts med flygbolag inte har den varaktighet som anges i lag 10/2010; framför allt framhåller SOGEAAL att riktlinjerna medger undantag från kriterierna om stödnivån för stödberättigade och ekonomiskt mindre gynnade regioner, såsom Sardinien.

(289) De granskade åtgärderna är lämpliga för att främja utvecklingsmål som överensstämmer med unionens intressen, och de påverkar inte handeln mellan medlemsstaterna i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Mot bakgrund av det hänvisar SOGEAL till Europaparlamentets resolution av den 10 maj 2012 om framtiden för regionala flygplatser och luftfart i EU, som betonade vikten av regionala flygplatser i unionen.

(290) SOGEAAL anser att bedömningen av huruvida de granskade åtgärderna är förenliga med den inre marknaden bör beakta den viktiga roll som Algheros flygplats spelar för att säkerställa den territoriella kontinuiteten i en öregion som Sardinien.

5.4.1.4 ***Bedömning enligt artikel 106 i fördraget***

(291) SOGEAAL konstaterar att de belopp som betalats ut i enlighet med lag 10/2010 inte utgör statligt stöd på grundval av kriterierna i Altmarkdomen, och även om så var fallet skulle de vara förenliga med artikel 106.2 i fördraget.

Uppfyllandet av de fyra kriterierna i Altmarkdomen

(292) Beträffande det första kriteriet i Altmarkdomen påpekar SOGEAAL att de granskade åtgärderna utgör en del av regionens mer omfattande geografiska och transportpolitiska program, som syftar till att säkerställa en miniminivå i fråga om flygförbindelserna mellan ön och andra delar av unionen under hela året.

(293) Enligt SOGEAAL uppfylls det andra och tredje kriteriet i Altmarkdomen: de kriterier som ersättningsberäkningen grundar sig på har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt, och det finns ingen risk för överkompensation eftersom SOGEAAL endast delvis har ersatts för de kostnader som uppstått.

(294) De granskade kostnaderna åsamkades privata, välskötta företag, och därmed uppfylls även det fjärde kriteriet i Altmarkdomen.

Förenlighet enligt artikel 106.2 i fördraget

(295) SOGEAAL anser att denna förenlighet bör bedömas mot bakgrund av 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, och i andra hand mot bakgrund av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i tillämpliga delar.

(296) SOGEAAL konstaterar att det tröskelvärde som anges i artikel 2.1 a i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda såtillvida att det offentliga stödet uppgick till omkring 4 miljoner euro per år och SOGEAAL:s omsättning understeg 100 miljoner euro. Villkoren i artiklarna 4, 5 och 6 i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls också.

(297) I fråga om tillämpningen av 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse påpekar SOGEAAL att

a) ersättningen beviljades för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse,

b) ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtroddes det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, och

c) ersättningen överstiger inte vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten, inklusive en rimlig vinst.

5.4.2 SYNPUNKTER PÅ TILLÄMPNINGEN AV 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER PÅ DE AKTUELLA ÅTGÄRDERNA

(298) SOGEAAL påpekar att det påstådda stödet beviljades före den 4 april 2014 och att avsnitt 8.6 i 2014 års luftfartsriktlinjer anger det datum från och med vilket de förenlighetskriterier som fastställs i riktlinjerna ska tillämpas. Kommissionen måste därför tillämpa de principer som anges i punkt 172 i riktlinjerna på samtliga ärenden om driftstöd (pågående anmälningar och olagliga oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014. I avsnitt 5 i riktlinjerna anges också kriterier för förenlighet för driftstöd som har betalats före den 4 april 2014. Å andra sidan är 2014 års luftfartsriktlinjer inte tillämpliga på investeringar och startstöd som beviljats i strid med artikel 108.3 i fördraget före den 4 april 2014. För sådant stöd måste kommissionen tillämpa ”gällande regler vid tidpunkten för beviljandet av stöd” (punkterna 173 och 174 i riktlinjerna).

(299) SOGEAAL hänvisar till de synpunkter som företaget lämnade till kommissionen den 29 juli 2013 för att visa att det inte hade mottagit något statligt stöd. Skulle emellertid kommissionen trots det dra slutsatsen att den offentliga finansiering som utbetalats i enlighet med lag 10/2010 kan betraktas som driftstöd för vilket SOGEAAL var den faktiska stödmottagaren, vidhåller flygplatsoperatören att allt stöd som beviljats uppfyller kriterierna i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(300) SOGEAAL konstaterar att enligt punkt 137 i riktlinjerna kan ”[d]riftstöd som beviljats före övergångsperioden”, inklusive stöd som utbetalats före den 4 april 2014, ”förklaras vara förenligt med den inre marknaden” i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget ”i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna”. Ett ytterligare villkor för att sådant stöd ska vara förenligt är att

a) ”villkoren i avsnitt 5.1.2, utom punkterna 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 och 134, är uppfyllda”, och

b) i synnerhet ”konkurrenssnedvridningar” kommer att beaktas.

(301) SOGEAAL anser att alla de villkor för förenlighet som anges i 2014 års luftfartsriktlinjer är uppfyllda, och konstaterar att företaget redan den 8 maj 2014 lämnade synpunkter på förenligheten med 2014 års luftfartsriktlinjer i förfarandet rörande SA.23098- – Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1 ***Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse (punkterna 113 och 114 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(302) SOGEAAL konstaterar att allt driftstöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 utan tvekan bidragit till ”att ett mål av gemensamt intresse uppnås”. Detta bekräftas av de mål om att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i de berörda samhällena som regionen avsåg att uppnå genom antagandet av lag nr 10/2010. Det offentliga stöd som beviljades syftade till att främja utvecklingen av flygförbindelserna mellan ön och resten av unionen och minska deras säsongsvariationer, vilket gjorde det möjligt att ”undvika störningar av lufttrafiken och […] anslutbarhet” (punkt 113).

(303) SOGEAAL hävdar att lag 10/2010 faktiskt bidragit till att ”[öka] unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen” (punkt 113 a).

(304) Företaget tillägger att lag 10/2010 ”underlättad[e] regional utveckling” (punkt 113 c), i synnerhet vad gäller upptagningsområdet för flygplatsen i Alghero på nordvästra Sardinien, som präglas av en markant eftersläpning i utvecklingen.

5.4.2.2 ***Behov av statligt ingripande (punkterna 116–118 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(305) Enligt SOGEAAL har även detta krav uppfyllts, eftersom Algheros flygplats faller inom de kategorier som anges i punkt 118 i riktlinjerna, dvs. flygplatser som inte kan täcka sina driftskostnader. Närmare bestämt faller Algheros flygplats inom kategori d), ”[f]lygplatser med en volym av mellan 1 och 3 miljoner passagerare per år”.

5.4.2.3 ***Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument (punkt 120 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(306) SOGEAAL anser att det inte fanns några andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som skulle ha gjort det möjligt att uppnå samma mål, vilket var att säkerställa flygförbindelserna till nordvästra Sardinien, som vid den aktuella tidpunkten i huvudsak var koncentrerade till sommarperioden, och därigenom bidra till att övervinna den eftersläpning i utvecklingen som råder i området till följd av dess perifera läge och isolering. Allt stöd som togs emot användes för att upprätthålla och utveckla den kommersiella trafiken för att säkerställa goda förbindelser mellan de olika medlemsstaterna.

5.4.2.4 ***Förekomst av en stimulanseffekt (punkt 124 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(307) SOGEAAL påpekar att allt stöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 under alla omständigheter endast har använts för att kunna utveckla trafikvolymen och aktiviteten på flygplatserna, vilket anses vara förenligt med de mål av allmänt intresse som eftersträvas. I avsaknad av statligt ingripande skulle dessa mål inte ha uppnåtts, och aktivitetsnivån vid Algheros flygplats skulle ha minskat avsevärt under året.

5.4.2.5 ***Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till det minsta nödvändiga) (punkt 125 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(308) På denna punkt hänvisar flygplatsoperatören till de relevanta uppgifter som kommissionen redan har tillgång till, och påpekar att de offentliga medel som beviljats är avsedda att ersätta operatören för faktiska kostnader som uppstått i samband med de initiativ som genomförts i enlighet med lag 10/2010.

5.4.2.6 ***Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel (punkt 131 i 2014 års luftfartsriktlinjer)***

(309) SOGEAAL konstaterar att inget driftstöd påverkat konkurrensen i något avseende. Flygplatsoperatören konstaterar att den geografiska placeringen av Algheros flygplats på en ö innebär att den bedrivs med en geografiskt begränsad omfattning och inte konkurrerar med andra nationella flygplatser eller flygplatser inom unionen. På grund av dess karaktär konkurrerar den dessutom inte med de andra flygplatserna på Sardinien. Algheros flygplats konkurrerar inte heller med andra transportsätt.

(310) SOGEAAL påpekar slutligen att Algheros flygplats, återigen i enlighet med 2014 års luftfartsriktlinjer, är ”öppen för samtliga potentiella användare och […] inte [är] bestämd för en specifik användare”. Mot bakgrund av ovanstående anser företaget att allt driftstöd som beviljats i enlighet med lag 10/2010 är helt förenligt med kriterierna i avsnitt 5.1.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer och därför bör anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget.

5.5 *SYNPUNKTER FRÅN SOGAER (FLYGPLATSOPERATÖREN SOM DRIVER CAGLIARIS FLYGPLATS)*

5.5.1 SYNPUNKTER PÅ BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

(311) SOGAER motsätter sig kommissionens tillvägagångssätt när den förefaller tillämpa principen från Altmarkdomen på SOGAER i stället för på flygbolagen: SOGAER har aldrig ombetts att utföra någon tjänst av allmänt intresse. SOGAER anser inte att regionen har kunnat uppvisa någon handling som tydligt beskriver den skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som skulle ha ålagts av flygplatserna av just den anledningen att de påstådda skyldigheterna aldrig har uppfattats som skyldigheter.

5.5.1.1 ***Felaktigt utpekande av stödmottagarna***

(312) SOGAER invänder mot kommissionens slutsats att SOGAER skulle vara mottagare av statligt stöd i enlighet med lag 10/2010. SOGAER anser att stödordningen i fråga inte utgör ett driftstöd till SOGAER eller ersättning till SOGAER för en tjänst som regionen har begärt, det vill säga att välja ut flygbolag som har möjlighet att uppnå angivna årliga mål för turtäthet och passagerarvolym på strategiska flyglinjer till och från Cagliaris flygplats.

(313) SOGAER hävdar att regionen enligt stödordningen tillhandahåller ersättning som bara kanaliseras via SOGAER, som en del av en plan som beslutats, finansierats och övervakats av regionen, och som betalas till flygbolag som ersättning för att trafikera nya flyglinjer eller utveckla befintliga till och från Sardinien. Om inga nya flyglinjer hade öppnats eller befintliga hade utökats skulle SOGAER inte ha fått någon betalning för den tillhandahållna tjänsten.

(314) SOGAER uppmärksammar den redovisningsskyldighet som företaget ålades: regionen ersatte SOGAER för de medel den senare hade betalat i förskott till flygbolagen först efter det att regionen hade godtagit SOGAER:s redovisning, som måste visa att flygbolagen hade mottagit alla de regionala bidragen. SOGAER hävdar därför att det inte var en mottagare av stödet i fråga, och att det är felaktigt att tala om finansiellt stöd som beviljats av regionen till SOGAER. SOGAER känner inte till något tidigare fall där kommissionen betraktat en part som mottagare av statligt stöd när dess roll varit begränsad till att föra vidare mottagna offentliga medel till en tredje part. Den tjänst för vilken regionen betalade ersättning tillhandahölls av flygbolaget, inte av flygplatsoperatören. SOGAER tillägger att det förskott som SFIRS beviljade inte hade något inslag av statligt stöd. Det var ett lån med ränta på marknadsmässiga villkor.

5.5.1.2 ***Finansiella flöden***

(315) Ersättningen för aktivitetsområdena 2 och 3 har betalats i förskott av flygplatsoperatören till flygbolagen och övriga berörda leverantörer. SOGEAAL lämnade in rapporter till regionen om de åtgärder som genomfördes under perioden 2010–2012 med uppgift om de faktiska kostnaderna. Regionen skulle därefter ha ersatt flygplatsoperatören för de förskottsutbetalningar som denne gjort. Tabell 13 visar de finansiella flödena för detta.

Tabell 13

Finansiella flöden från Algheros flygplats

(euro)

	2010	2011	2012	TOTALT
Aktivitetsområden 1 & 2	(…)	(…)	(…)	(…)
Verksamhet 3	(…)	(…)	(…)	(…)
Totalt belopp som betalats till flygbolag	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Totalt belopp rapporterat av flygplatsoperatören till regionen	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Berättigade bidrag enligt lag 10/2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Totalt bidragsbelopp enligt lag 10/2010 som betalats som ersättning till flygplatsoperatören	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3 ***Stödmottagare***

(316) SOGAER anser att de faktiska stödmottagarna för de tre aktivitetsområden som fastställs enligt lag 10/2010 utgjordes av öns turistnäring och indirekt regionen, på grund av ökade skatteintäkter till följd av den ökade turismen.

(317) Som ett villkor för bidraget från regionen måste flygplatserna överföra de medel de tog emot, så de kan inte betraktas som de verkliga mottagarna av stödet. Detsamma gäller för de två största lågprisflygbolag som trafikerar Cagliari, Ryanair och Easyjet, som båda var utländska företag som tog emot stöd från regionen för att uppfylla regionens mål.

5.5.1.4 ***Frånvaro av statligt stöd***

(318) SOGAER analyserar beståndsdelarna i en statlig stödåtgärd och behandlar särskilt frågan huruvida den betalning som gjorts ger någon konkurrensfördel. Företaget hävdar att ersättningen från regionen aldrig omfattade mer än en del av flygbolagets extrakostnader för att öppna nya flyglinjer eller utöka befintliga. Det nämner som exempel Ryanair, för vilket ersättningen från regionen, som fördes vidare via SOGAER, omfattade omkring en tiondel av de uppskattade kostnaderna för att trafikera de begärda flyglinjerna.

(319) SOGAER betonar att den mekanism som införts är en lösning som alla parter vinner på: passagerare kan flyga till och från ön till konkurrenskraftiga priser medan regionen får ytterligare inkomster från turism. Den regionala turistindustrin och hotell- och restaurangnäringen, flygbolagen och flygplatserna gynnas också. SOGAER motsätter sig följaktligen kommissionens synsätt, som förefaller vilja bryta denna goda cirkel.

(320) SOGAER har alltid valt flygbolag efter att ha offentliggjort uppmaningar om att inkomma med intresseanmälningar på sin egen webbplats. Möjligheten att bedriva trafik vid Cagliaris flygplats har varit var öppen för alla intresserade flygbolag på samma ekonomiska villkor. Om de aktuella flygbolagen lyckas göra större vinster än andra flygbolag tack vare sina särskilda affärsmodeller kan det enligt SOGAER inte hänföras till något statligt stöd som beviljats av flygplatsoperatören eller regionen. Inte heller flygbolagen kan bestraffas för det.

(321) Slutligen anser SOGAER att det inte förekommer något statligt stöd, eftersom i) den nödvändiga otillbörliga fördelen för flygbolagen saknas, ii) den marknadsekonomiska investerarprincipen uppfylls, med tanke på att vinsterna för regionens kassa är större än utgifterna enligt artikel 3 i lag 10/2010, och iii) stödet går till öns turistindustri och hotell- och restaurangnäring och inte är av en sådan omfattning att det kan påverka handeln inom unionen.

5.5.1.5 ***Tjänster av allmänt ekonomiskt intresse***

(322) SOGAER anser att kommissionen i sin analys gör en alltför strikt bedömning av fördelens selektivitet. Kommissionen anser att lag 10/2010 inte avser specifika flyglinjer utan det allmänna målet att utveckla luftfarten. Kommissionen invänder att detta strider mot Altmarkdomens första kriterium, en klar definition av de krav som det stödmottagande företaget måste uppfylla för att få ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(323) Enligt SOGAER:s uppfattning stod det av ordalydelsen i den regionala lagstiftningen klart att kompensationen endast skulle ges till flygbolag som öppnade nya flyglinjer eller utökade befintliga. SOGAER anser att detta syfte innebär en tillräckligt tydlig skyldighet.

(324) På liknande sätt är kommissionens metod för att fastställa kriterierna för beräkning av ersättningen alltför strikt. Enligt SOGAER baserades beräkningen av ersättningen till flygbolagen på kriterier som är mer restriktiva än vad regionen fastställt, och att detta vara tillräcklig för att uppfylla det andra kriteriet i Altmarkdomen.

(325) När det gäller de tredje och fjärde kriterierna i Altmarkdomen hävdar SOGAER att företaget offentliggjorde ett särskilt meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* 2003, som i juni och augusti samma år följdes av en annons i Europas största dagstidning. Inget flygbolag hörde av sig, och SOAGAER offentliggjorde ett stående meddelande på sin egen webbplats. SOGAER undvek konsekvent varje form av överkompensation för de begärda tjänsterna även om det bara fanns ett enda flygbolag som varit intresserat, och SOGAER:s förhandlingsmarginal var följaktligen varit mindre.

(326) SOGAER känner inte till någon rättsakt genom vilken regionen har gett flygplatsoperatörer i uppdrag att utföra en allmännyttig tjänst. Kommissionens arbete för att fastställa om den ersättningsnivå som beviljades till flygplatsoperatörerna var proportionell eller inte är därför dömt att misslyckas.

5.5.1.6 ***Principen om marknadsekonomiska aktörer och 2014 års luftfartsriktlinjer***

(327) SOGAER uppger att man förhållit sig gentemot lågprisflygbolag, i synnerhet Ryanair, på samma sätt som flygplatser som förvaltas privat. Som belägg för påståendet hänvisar SOGAER till rapporten från det konsultföretag som agerar på Ryanairs vägnar av den 28 juni 2013.

(328) SOGAER hävdar att många av de kriterier som anges i 2014 års luftfartsriktlinjer uppfylls i allt väsentligt i det aktuella ärendet: i) SOGAER förvaltade stöd eller ersättning för att öppna nya flyglinjer eller utöka befintliga på uppdrag av regionen, ii) ersättningen stod för omkring en tiondel av den genomsnittliga driftskostnaden, och iii) de flygbolag som omfattades av de granskade aktiviteterna hade alla ett giltigt tillstånd. SOGAER anser därför att om riktlinjerna tolkas materiellt snarare än formellt kan man dra slutsatsen att stödet är förenligt.

5.5.2 SYNPUNKTER PÅ TILLÄMPNINGEN AV 2014 ÅRS LUFTFARTSRIKTLINJER PÅ DE AKTUELLA ÅTGÄRDERNA

(329) SOGAER konstaterar att det undantag som anges i punkt 137 i luftfartsriktlinjerna bör tillämpas på Cagliaris flygplats trots att flygplatsens volym överstiger tre miljoner passagerare. I annat fall skulle Cagliari behandlas annorlunda än de två andra flygplatserna på Sardinien som berörs av de åtgärder som granskas.

(330) SOGAER betonar att det aktuella stödet syftade till att underlätta rörligheten för medborgare i unionen till och från Cagliari genom att väsentligt öka antalet flygningar inom unionen till och från öns huvudstad.

(331) Beträffande huruvida ingripandet från regionens sida var nödvändigt eller ej hävdar SOGAER att företaget utan bidraget från regionen som kompensation för vad som förts vidare till flygbolagen och övriga tjänsteleverantörer skulle ha uppvisat en förlust. Det fanns inget annat sätt att uppnå målet om att förbättra förbindelserna mellan regionen och resten av unionen som skulle ha medfört mindre snedvridning av konkurrensen.

(332) SOGAER betonar att regionen hela tiden hållit stödet till ett minimum och endast betalat för poster som flygplatsoperatören redovisat på ett korrekt sätt.

(333) Beträffande förebyggande av negativa effekter på konkurrens och handel inom unionen konstaterar SOGAER att stödordningen tillämpades på alla de andra regionala flygplatserna, även om de konkurrerade med varandra, för att täcka skillnaden mellan driftskostnader och intäkter.

(334) SOGAER hävdar slutligen att om kommissionen skulle anse att lagstiftningen i fråga utgör driftstöd till SOGAER bör stödet ändå anses vara förenligt med den inre marknaden, eftersom det följer kriterierna och villkoren i avsnitt 5.1.2 i luftfartsriktlinjerna.

6. **KOMMENTARER FRÅN ITALIEN OM DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER**

6.1 *KOMMENTARER FRÅN ITALIEN OM RYANAIRS SYNPUNKTER*

(335) De regionala myndigheterna motsätter sig Ryanairs uttalanden om att flygplatserna agerade i enlighet med den marknadsekonomiska investerarprincipen genom affärsförbindelser med flygbolag för att öka passagerartrafiken och, som följd, intäkterna. I själva verket agerade flygplatsernas förvaltningsbolag endast som mellanhänder och deltog endast i överföringen av medel till flygbolag.

(336) Enligt regionen var den marknadsekonomiska investeraren i detta fall regionen, som bedömde investeringen i fråga om de positiva ekonomiska effekterna för området.

(337) Italien har lämnat ett meddelande från de italienska nationella civila luftfartsmyndigheterna ([93]) där det uppges att möjligheten för regionala flygplatser att annonsera på lågprisflygbolags webbplatser skulle innebära en fördel för turism och näringsliv, eftersom regionala flygplatser inte åtnjuter samma starka marknadsställning och synlighet som större flygplatser.

(338) Både Italien och ENAC avfärdar Ryanairs påstående om att situationen på Sardinien skulle bero på otillräckliga regler för de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och de italienska myndigheternas genomförande av dem. Italien konstaterar att syftet med den territoriella kontinuiteten är att säkerställa att alla medborgare kan förflytta sig inom medlemsstatens eller unionens territorium på lika villkor i fråga om kvalitet och pris. Den allmänna trafikplikt som godkänts enligt förordning (EG) nr 1008/2008 tillåter unionens samtliga flygbolag att godta villkoren i trafikplikten utan ekonomisk ersättning. Om inget flygbolag åtar sig att tillhandahålla tjänsten äger ett europeiskt upphandlingsförfarande rum med bestämmelser om ekonomisk ersättning. Mot denna bakgrund framhåller de italienska myndigheterna att affärsförbindelser med flygbolag måste upprätthållas direkt av flygplatserna, och att de val som staten gör för att säkerställa att den territoriella kontinuiteten upprätthålls genom allmän trafikplikt är en separat fråga.

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

6.2 *KOMMENTARER FRÅN ITALIEN OM EASYJETS SYNPUNKTER*

(339) Italien har lämnat kommentarer om synpunkterna från Easyjet och från det konsultföretag som agerar på Easyjets uppdrag. Italien invänder mot både den övergripande metoden och de slutsatser som dragits av konsultföretaget i dess rapport *Economic MEOP assessment of the agreements between Easyjet and Olbia airport* (ekonomisk bedömning av avtalen mellan Easyjet och Olbias flygplats enligt principen om marknadsekonomiska aktörer).

(340) Italien avvisar Easyjets påstående av tre skäl:

a) Italien anser att principen om marknadsekonomiska aktörer inte kan tillämpas på Olbias flygplats, eftersom flygplatsen drivs av en privat aktör, GEASAR, och inte en offentlig i den mening som avses i unionens regler om statligt stöd. Dess val och åtgärder grundar sig därför på marknadsvillkor, förutom i de fall de föreskrivs i särskilda offentliga bestämmelser.

b) I motsats till konsultföretagets påståenden utgår emellertid Italien i detta ärende från att avtalen i fråga inte ingåtts av GEASAR på grund av en påstådd men obefintlig lönsamhet, utan enbart för att de krävdes och reglerades genom ett specifikt statligt ingripande. Lag 10/2010 syftar särskilt till att stimulera luftfarten genom att bevilja bidrag till flygbolag. Efter att lag 10/2010 upphävdes har den verksamheten upphört.

c) För det tredje anser Italien att bidragen från regionen till flygplatsoperatören för att täcka kostnaderna för de aktuella aktiviteterna bara ”passerade” genom flygplatsens förvaltningsbolag, som överförde hela beloppet till den faktiska mottagaren, dvs. det berörda flygbolaget.

(341) Om konsultföretagets påståenden emellertid skulle godtas anser Italien att beräkningarna är felaktiga. Rapporten från konsultföretaget är baserad på uppgifter från GEASAR:s årsredovisningar från och med 2004, som visar intäkterna från trafiken vid flygplatsen och de viktigaste ekonomiska uppgifterna i rörelseresultatet för året, men inte de kostnadsuppgifter som behövs för en korrekt lönsamhetsanalys. Konsultföretaget överskattar därför intäkterna till följd av avtalen, i synnerhet de icke-luftfartsrelaterade intäkterna. Italien anser att de berörda marknadsföringsavtalen har en negativ snarare än en positiv balans, till skillnad från konsultföretagets bedömning. Det gäller både de marknadsföringsavtal som ingåtts med Easyjet och de avtal som ingåtts med alla de övriga flygbolagen. Detta bekräftar enligt Italien att avtalen ingicks som ett direkt genomförande av lag 10/2010.

(342) Slutligen motsätter sig Italien att avtal om marktjänster som GEASAR ingått med flygbolagen tas med den analys som konsultföretaget gjort. Avtal om marktjänster är vanligtvis avtal som förhandlas fram och genomförs på affärsmässig grund och avser tillhandahållande av tjänster i utbyte mot att flygbolaget betalar ekonomisk ersättning. De har inget samband med lag 10/2010 och de aktiviteter som genomförs enligt den lagstiftningen. Den ersättning som anges i dessa avtal bygger på flygplatsoperatörens gängse affärspraxis, vilket är att tillämpa taxor och rabatter baserat på volym och andra faktorer. Dessa avtal har fortsatt att gälla även efter att lag 10/2010 upphävts, till liknande eller t.o.m. lägre priser än under de föregående åren.

7. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

7.1 *INLEDNING OCH BESLUTETS OMFATTNING*

(343) Det måste först bedömas huruvida finansieringen via flygplatsoperatörer till flygbolag för aktivitetsområdena 1 och 2 enligt lag 10/2010 under perioden 2010–2013 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

(344) Såsom anges i avsnitt 2 konstaterades i beslutet att inleda förfarandet att eftersom kommissionen i ärende SA.23098 ([94]) redan utredde eventuellt olagligt stöd som beviljats av operatören som driver Algheros flygplats, omfattar det aktuella ärendet endast stödåtgärder som inte granskats i det tidigare ärendet ([95]).

(345) Även om inte alla SOGEAAL:s betalningar för aktivitetsområdena 1 och 2 har gjorts enligt de avtal som granskats i ärende SA.23098, har den stora merparten av betalningarna granskats i det fallet. Det är inte helt enkelt att göra

([94]) Kommissionens beslut (EU) 2015/1584 av den 1 oktober 2014 om det statliga stöd SA.23098 (C 37/07) (f.d. NN 36/07) som Italien har genomfört till förmån för Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA och olika lufttrafikföretag som är verksamma vid Algheros flygplats (EUT L 250, 25.9.2015, s. 38).

([95]) Se skälen 51–54.

denna åtskillnad i samtliga fall eftersom de ekonomiska förbindelserna mellan SOGEAAL och ett visst flygbolag under den aktuella perioden kan regleras av flera olika avtal av vilka endast vissa har beaktats i ärende SA.23098. Kommissionen anser därför att det är lämpligt att utesluta alla avtal som SOGEAAL har ingått med flygbolag enligt den granskade stödordningen från att omfattas av det aktuella förfarandet ([96]).

(346) Vidare omfattade beslutet att inleda förfarandet inte det eventuella stöd som flygplatsoperatörer beviljat till andra tjänsteleverantörer än flygbolag för aktivitetsområde 3. Kommissionen kan därför inte ta någon ställning kring den aspekten. Den andra frågan som ska bedömas är huruvida flygplatsoperatörer har tagit emot stöd från regionen.

7.2 *FÖREKOMST AV STÖD*

(347) Enligt artikel 107.1 i fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(348) De kriterier som anges i artikel 107.1 i fördraget är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget ska det därför prövas om samtliga kriterier är uppfyllda. Åtgärderna ska således uppfylla följande kriterier:

a) ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,

b) gynna vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen.

d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(349) Kommissionen konstaterar att de anmälda åtgärderna utgör ett stöd i den mening som avses i led d i artikel 1 i förordning (EU) 2015/1589. På grundval av den rättsliga ram som beskrivs i avsnitt 2 i detta beslut kan, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs utöver dem som redan nämnts, individuellt stöd beviljas företag (t.ex. flygbolag) som i lag 10/2010 definieras på ett allmänt och abstrakt sätt (dvs. inget enskilt företag utpekas).

7.2.1 FINANSIERING SOM FLYGPLATSOPERATÖRER TILLHANDAHÅLLIT FLYGBOLAG FÖR AKTIVITETSOMRÅDENA 1 OCH 2 (LAG 10/2010) UNDER PERIODEN 2010–2013 – FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD TILL FÖRMÅN FÖR FLYGBOLAG

(350) I detta underavsnitt bedöms huruvida finansieringen från regionen till flygbolag via operatörerna av flygplatserna på Sardinien i enlighet med lag 10/2010 utgör statligt stöd till flygbolagen.

7.2.1.1 ***Begreppen företag och ekonomisk verksamhet***

(351) Enligt artikel 107.1 i fördraget är reglerna om statligt stöd bara tillämpliga när mottagaren är ett *företag*. Domstolen har konsekvent definierat *företag* som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett deras rättsliga status och deras sätt att finansiera verksamheten ([97]). Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet ([98]).

(352) Flygbolag tillhandahåller regelbundna lufttransporttjänster på marknaden i syfte att transportera passagerare. Dessa tjänster motsvarar dem som fastställts för aktivitetsområde 1 (se skäl 44) och består av kommersiell flygtrafik och transport av passagerare med flyg. De bedriver helt uppenbart en ekonomisk verksamhet.

([96]) I fråga om stödordningens genomförande konstaterar kommissionen att Italien redan vid det formella granskningsförfarandet i ärende SA.23098 påpekade att beslutet att ingå affärsavtal mellan SOGEAAL och flygbolag gjordes i överenskommelse med regionen i dess egenskap av majoritetsägare i SOGEAAL (se särskilt skäl 383).

([97]) Se meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4) del 2.1 och tillhörande rättspraxis, särskilt domen av den 12 september 2000 i de förenade målen C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 och C-184/98, Pavlov m.fl., ECLI:EU:C:2000:428.

([98]) Dom av den 16 juni 1987 i mål C-118/85, kommissionen mot Italien, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7; dom av den 18 juni 1998 i mål C-35/96, kommissionen mot Italien, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36; domen i målet Pavlov m.fl., ECLI:EU:C:2000:428, punkt 75.

(353) AMS, som inte i sig är ett flygbolag men erhöll finansiering för aktivitetsområde 2, är ett helägt dotterbolag till Ryanair. Mot denna bakgrund kan Ryanair antas ha utövat avgörande inflytande på AMS agerande. För tillämpningen av reglerna om statligt stöd i detta ärende och i enlighet med kommissionens praxis ([99]) betraktas AMS och Ryanair som ett enda företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget. För enkelhetens skull kommer AMS, som betraktas som ett enda företag tillsammans med Ryanair, också att betraktas som ett flygbolag.

(354) Följaktligen bedriver de flygbolag som erhöll medlen från regionen via flygplatsoperatörer ekonomisk verksamhet och betraktas som företag vid tillämpningen av artikel 107.1 i fördraget.

7.2.1.2 ***Statliga medel och statens ansvar***

(355) Begreppet statligt stöd är tillämpligt på alla fördelar som tilldelas med statliga medel och ges av staten själv eller genom en mellanhand som tilldelats sådana befogenheter. Vid tillämpning av artikel 107 i fördraget är lokala myndigheters medel att betrakta som statliga medel.

(356) Stödordningen grundar sig på en regional lag och finansieras med medel från regionen. Vid tillämpningen av artikel 107 i fördraget är medel från regionala och lokala myndigheter statliga medel, och beslut som fattas av dessa myndigheter ”ska tillskrivas staten” ([100]). Stödordningen som sådan kan således tillskrivas staten och finansieras med statliga medel i enlighet med reglerna om statligt stöd.

(357) Detta gäller även de finansiella flödena från flygplatsoperatörerna till flygbolagen.

(358) Flygbolagen har tagit emot finansiering från regionen via operatörer som driver flygplatser på Sardinien för att öppna nya flyglinjer eller öka turtätheten eller förlänga trafikperioden på befintliga linjer, enligt vad som beskrivs i synnerhet i tabell 8, och för att tillhandahålla marknadsföringstjänster.

(359) Flygplatsoperatörernas agerande har reglerats av regionen genom lag 10/2010 och aktivitetsplanerna, som måste godkännas av regionen innan de verkställs. Den mekanism som infördes genom lag 10/2010 föreskriver att regionen ska överföra offentliga medel till flygplatsoperatörer, vilka i sin tur ska överföra dem till flygplatsoperatörer i enlighet med de detaljerade specifikationerna i de aktivitetsplaner som regionen godkänt. Aktivitetsplanerna har utformats och lagts fram av flygplatsoperatörerna i första hand, men regionen har granskat och godkänt dem och använt dem som grund för att fastställa finansieringen till flygplatsoperatörerna. Genom godkännandet av de detaljerade aktivitetsplanerna fastställde regionen exakt hur varje flygplatsoperatör skulle fördela finansieringen från regionen till flygbolagen. Som beskrivs i avsnitt 2.7.3 säkerställer också den övervakningsprocess som infördes (som fastställer den sista utbetalningen till flygplatsoperatörerna) att dessa skyldigheter efterlevs.

(360) Flygplatsoperatörerna kan därför betraktas som mellanhänder mellan regionen och flygbolagen. De genomförde stödordningen genom att överföra hela finansieringen från regionen till flygbolagen. På så sätt agerade de i enlighet med instruktioner som de fick av regionen genom de godkända aktivitetsplanerna.

(361) Mot bakgrund av ovanstående har betalningarna från flygplatsoperatörerna till flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 finansierats med statliga medel (i den mån flygplatsoperatörer erhöll finansiering från regionen för att finansiera dessa aktiviteter ([101])) och dessa betalningar kan tillskrivas staten.

([99]) Se kommissionens beslut (EU) 2015/1227 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.22614 (C 53/07) som Frankrike har genomfört till förmån för handels- och industrikammaren i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services och Transavia (EUT L 201, 30.7.2015, s. 109), särskilt skäl 290. Se även kommissionens beslut om Altenburgs flygplats (ännu ej offentliggjort).

([100]) Dom av den 12 maj 2011 i de förenade målen T-267/08 och T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais mot kommissionen, ECLI:EU:T:2011:209.

([101]) Den begränsade egna finansieringen av åtgärderna från flygplatsoperatörerna är inte en följd av de senares fria beslut, utan återspeglar det faktum att regionen i efterhand har minskat den offentliga finansieringen till flygplatsoperatörerna trots att de senare redan hade betalat ut motsvarande kostnad för att finansiera flygbolagen. Se avsnitt 2.7, särskilt skäl 83, 86 och 89.

7.2.1.3 ***Ekonomisk fördel***

(362) Med fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget avses varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsvillkor, det vill säga i avsaknad av statligt ingripande. Det är endast åtgärdens inverkan på företaget som är relevant och inte orsaken till eller syftet med det statliga ingripandet. När en offentlig myndighet tillhandahåller finansiering till ett företag som befriar det från kostnader som det normalt skulle bära ger det upphov till en ekonomisk fördel.

(363) Någon fördel beviljas emellertid inte om finansieringen kan betraktas som ersättning för allmän trafikplikt i enlighet med kriterierna i Altmarkdomen. Ingen fördel ges heller om en medlemsstat handlar i enlighet med den marknadsekonomiska investerarprincipen.

(364) Som ett första steg är det nödvändigt att undersöka vilken typ av finansiering som regionen tillhandahållit till flygbolag i samband med aktivitetsområdena 1 och 2, och i vilken omfattning regionen finansierar deras verksamhet, det vill säga befriar dem från kostnader som de normalt borde bära.

(365) Vad gäller aktivitetsområde 1 kräver regionen att flygplatsoperatörer ingår avtal med flygbolag som erbjuder de senare ekonomiska incitament för att öka flygtrafiken (i synnerhet under perioder utanför högsäsong). Flygbolagen måste uppfylla mål i fråga om trafik: de får ekonomisk ersättning om de uppfyller målen, och drabbas av sanktioner om de inte uppfyller dem. Betalningen för detta görs med hjälp av finansieringen från regionen till flygbolagen via flygplatsoperatörerna, som kompenserar flygbolagen för en del av deras kostnader för att trafikera de berörda linjerna.

(366) Vad gäller aktivitetsområde 2 gör regionen via flygplatsoperatörerna utbetalningar till flygbolagen i utbyte mot marknadsföringstjänster som de berörda flygbolagen tillhandahåller. Betalningarna kan inte betraktas som egentlig ersättning för marknadsföringstjänster, utan utgör även de betalningar till flygbolagen för att de ökar sin verksamhet i regionen. Som framgår nedan i skäl 368 och följande är stödordningen utformad på ett sådant sätt att de marknadsföringstjänster som flygbolagen ska tillhandahålla inom aktivitetsområde 2 är avsedda att främja i första hand dessa flygbolags flygtrafik från och till Sardinien.

(367) Italien framhöll i sina anmälningshandlingar ([102]) att de marknadsföringsaktiviteter som finansieras av regionen inom ramen för aktivitetsområde 2 enligt stödordningen ska utföras av flygbolag och syfta till att öka antalet passagerare på flyglinjer som öppnats eller utökats till följd av stödordningen ([103]).

(368) Det faktum att marknadsföringstjänsterna inom aktivitetsområde 2 ska tillhandahållas av flygbolag i stället för av företag som har möjlighet att erbjuda denna typ av tjänster är i sig en faktor som naturligt leder till att marknadsföringstjänsterna i första hand främjar de lufttransporttjänster som de berörda flygbolagen själva erbjuder. Flygbolag marknadsför vanligtvis regioner och städer, i synnerhet på sina webbplatser, om de har flygningar till regionerna och områdena, i syfte att locka potentiella kunder att utnyttja deras tjänster för att flyga dit. På flygbolagens webbplatser är dessutom marknadsföringen av vissa regioner och städer vanligtvis direkt kopplad till marknadsföringen av flygbolagets flygningar till regionen, eller åtminstone till uppgifter om att flygförbindelsen finns och en beskrivning av den. Vad gäller t.ex. Ryanair, ett av de europeiska flygbolag som mest har utvecklat marknadsföringen av regioner och städer på sin webbplats, ger de webbsidor som ska marknadsföra regioner och destinationer även på ett ganska systematiskt sätt information om Ryanairs flygningar till regionerna och destinationerna ([104]).

(369) Vidare föreskriver den rättsakt genom vilken lag 10/2010 genomförs, och som definierar innehållet i flygplatsernas aktivitetsplaner ([105]), att marknadsföringsåtgärderna ska genomföras inom ramen för aktivitetsområde 2 om nya flyglinjer öppnas eller trafikperioden förlängs ([106]). Denna bestämmelse skapar en

([102]) Dokumentet *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"*, som meddelades av Italien den 30 november 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*" (fetstil tillagd), s. 7.

([104]) Se t.ex. Ryanairs sida om Milano (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, besökt den 6 juli 2016).

([105]) *Deliberazione nr 29/36* av den 29 juli 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**" (fetstil tillagd), s. 3.

tydlig koppling mellan de marknadsföringstjänster som ska utföras inom ramen för aktivitetsområde 2 och öppnandet av nya flygförbindelser eller utökning av verksamheten på befintliga flyglinjer. Det innebär att de marknadsföringstjänster som föreslås i aktivitetsplanerna borde främja de nya eller utökade lufttransporttjänsterna i sig för att öka antalet passagerare som använder dem. Såsom redan nämnts i skäl 367 har denna tolkning uttryckligen bekräftats av Italien.

(370) Det vore dessutom otänkbart att dessa marknadsföringstjänster, som av nödvändighet måste utföras av flygbolag, skulle tillhandahållas av andra flygbolag än de som driver de nya eller utökade luftfartstjänsterna till vilka marknadsföringstjänsterna bör kopplas. Ett flygbolaget har ett mycket begränsat incitament för att främja en konkurrents tjänster, även i utbyte mot ersättning.

(371) Marknadsföring av de egna destinationerna är en del av den normala verksamheten för ett flygbolag. De destinationer och regioner som ett flygbolag flyger till är en aspekt av transporttjänsterna som flygbolaget normalt gör reklam för, tillsammans med ett antal andra aspekter (biljettpriser, bekvämlighet och tjänster ombord, tillförlitlighet, biljettflexibilitet, bonussystem osv.).

(372) Mot bakgrund av ovanstående kan man dra slutsatsen att betalningar från regionen till flygbolag inom ramen för aktivitetsområde 2 subventionerar de marknadsföringskostnader som flygbolaget normalt skulle belastas med i sin flygtrafikverksamhet. I den mån de är kopplade till öppnandet av nya flygförbindelser eller utökning av verksamheten på befintliga fungerar betalningarna även som ekonomiska incitament för flygbolag att öka sin flygtrafik till Sardinien. I det avseendet liknar de betalningar som görs inom ramen för aktivitetsområde 1 men med den skillnaden att de avser en viss aspekt av flygbolagens lufttransporttjänster, nämligen marknadsföringen av tjänsterna.

(373) Såsom Italien framhåller i anmälan ([107]) måste enligt stödordningen de marknadsföringsaktiviteter som finansieras av regionen inom ramen för aktivitetsområde 2 vara en del av samma aktivitetsplaner som dem som anges i fråga om aktivitetsområde 1 ([108]). Det skapar ytterligare en koppling mellan öppnande och utökning av flyglinjer (vilket är syftet med aktivitetsområde 1) och de marknadsföringsavtal som ska ingås i samband med aktivitetsområde 2. Även detta talar för slutsatsen att betalningarna från regionen till flygbolagen via flygplatsoperatörerna inom ramen för aktivitetsområde 1 och aktivitetsområde 2 är av liknande karaktär: de är i huvudsak ekonomiska incitament som subventionerar delar av flygbolagens kostnader i utbyte mot att de utökar sin flygtrafikverksamhet från och till Sardinien.

(374) I stödordningen görs vidare en klar åtskillnad mellan marknadsföringstjänster som tillhandahålls inom ramen för aktivitetsområde 2, det vill säga som utförs av flygbolag, och marknadsföringstjänster som tillhandahålls inom ramen för aktivitetsområde 3, det vill säga som utförs av andra typer av bolag, vilket stöder slutsatsen att de tjänster som utförs inom ramen för aktivitetsområde 2 tjänar ett särskilt syfte som skiljer sig från aktivitetsområde 3, och som ofrånkomligen är kopplat till det faktum att tjänsteleverantörerna bedriver flygtrafikverksamhet. Logiskt sett kan detta syfte knappast vara någonting annat än att öka flygtrafiken med de berörda flygbolagen från och till Sardinien.

(375) Kommissionens granskning av de avtal som ingåtts mellan flygplatsoperatörer och flygbolag inom ramen stödordningen illustrerar detta. Till exempel innehåller avtalen med Easyjet en direkt koppling mellan flygplatstjänster och marknadsföringstjänster. I punkt 3 i avtalet med operatören som driver Olbias flygplats anges att flygbolaget har för avsikt att utöka sin trafik till och från Olbia och att man i syfte att utöka flygförbindelserna har tagit fram en marknadsförings- och annonskampanj för att marknadsföra destinationerna och utveckla transittrafiken, framför allt gentemot de internationella marknaderna.

(376) En granskning av de olika marknadsföringsavtal som ingåtts mellan flygplatsoperatörer och flygbolag inom ramen för stödordningen visar att marknadsföringstjänsterna är direkt kopplade till flygbolagens flygningar. Marknadsföringstjänsterna riktar sig därför direkt till resenärer som potentiellt skulle kunna utnyttja transporttjänster från de flygbolag som anges i marknadsföringsavtalen.

([107]) Dokumentet *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",* som meddelades av Italien den 30 november 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*" (fetstil tillagd), s. 7.

(377) Sammanfattningsvis måste de betalningarna som regionen gör till flygbolag via flygplatsoperatörer inom ramen för både aktivitetsområde 1 och 2 betraktas som subventioner till flygbolagen för att de ska utöka sina flygningar till och från Sardinien.

(378) Det återstår att analysera huruvida betalningarna från regionen via flygplatsoperatörer till flygbolag för att de ska utöka sin trafik till Sardinien utgör ersättning för allmän trafikplikt i enlighet med kriterierna i Altmarkdomen, och huruvida de är förenliga med principen om marknadsekonomiska aktörer.

(379) Enligt det första kriteriet i Altmarkdomen ska det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. I sammanhanget anges i punkt 70 i 2014 års luftfartsriktlinjer följande: ”När det gäller luftfartstjänster kan allmän trafikplikt bara införas enligt villkoren i förordning (EG) nr 1008/2008. I synnerhet kan en sådan plikt bara införas för en specifik flyglinje eller grupp av flyglinjer och inte för en allmän flyglinje från en viss flygplats, stad eller region. Vidare kan allmän trafikplikt bara införas på en flyglinje som uppfyller transportbehov som inte i tillräcklig utsträckning uppfylls av en befintlig flyglinje eller av andra transportmedel” (fotnoter har utelämnats). Lufttransporter är en sektor där unionslagstiftaren har beslutat att begränsa den handlingsfrihet som medlemsstaterna normalt åtnjuter när de betecknar vissa verksamheter som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, genom att införa villkor som fastställs i förordning (EG) nr 1008/2008. Flyglinjer som är föremål för allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, vilka förekommer på Sardinien ([109]), är dock uttryckligen uteslutna från tillämpningsområdet för lag 10/2010, som tydligt har utformats som ett parallellt system till systemet för allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008. Därför kan finansieringen från flygplatsoperatörer till flygbolag i enlighet med lag 10/2010 inte betraktas som ersättning till flygbolag för tillhandahållande av verkliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Som en följd av detta är ett av de fyra kumulativa villkoren i Altmarkdomen, närmare bestämt det första, inte uppfyllt.

(380) Vad gäller tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer bör det för det första noteras att Italien inte har använt sig av denna princip ([110]). Det finns heller inget som tyder på att regionen har agerat som en marknadsekonomisk aktör genom inrättandet av stödordningen; i själva verket står det klart att man ville uppnå politiska mål, framför allt att stärka den regionala ekonomin genom att locka fler turister, snarare än att i egenskap av flygplatsägare skapa vinster.

(381) För det andra tillhandahåller regionen finansiering till flygbolag via olika flygplatsoperatörer inom ramen för en regional stödordning som gäller för flera flygplatser. Regionen kan inte betraktas som en flygplatsoperatör, i synnerhet eftersom regionen endast kontrollerar en av de berörda flygplatsoperatörerna. Därför kan den ”[l]önsamhetsanalys i förväg” som presenteras i punkterna 61–66 i 2014 års luftfartsriktlinjer inte tillämpas i detta ärende. Enligt detta tillvägagångssätt för att bedöma om en flygplatsoperatör i sina överenskommelser med ett flygbolag har agerat som en marknadsekonomisk aktör styrd av vinstutsikter skulle ha gjort under liknande omständigheter, bör det utredas om de aktuella överenskommelserna, när de ingicks, kunde förväntas bidra till att öka flygplatsens lönsamhet och utgjorde en del av en övergripande strategi som skulle leda till långsiktig lönsamhet. Detta test är emellertid inte tillämpligt i det aktuella ärendet eftersom de granskade åtgärderna utgör en stödordning som inrättats av en offentlig myndighet av politiska skäl och omfattar flera flygplatser, inte en enskild överenskommelse mellan en flygplats och ett flygbolag.

(382) När regionen beviljade den berörda finansieringen till flygbolagen inom ramen för aktivitetsområdena 1 och 2 kunde den inte förvänta sig någon avkastning som en vinstmotiverad marknadsekonomisk aktör skulle ha övervägt under liknande omständigheter. De förväntade effekterna av finansieringen var en ökning av antalet passagerare som reser med flyg till Sardinien, vilket i sig inte ger upphov till någon utdelning, kapitalvinst eller annan form av avkastning för regionen. Italien har inte funnit något inslag av lönsamhet som hade kunnat förväntas uppstå för regionen som en följd av den aktuella finansieringen. Den viktigaste effekten av den ökade flygtrafiken är att stimulera den ekonomiska utvecklingen i regionen, särskilt inom vissa sektorer som turism, detaljhandel, restauranger osv., som har positiva effekter på den regionala ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen. Enligt fast rättspraxis ([111]) skulle en vinstmotiverad marknadsekonomisk aktör inte ta någon hänsyn till sådan ”politisk nytta”, och den kan därför inte beaktas vid tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer.

([109]) Sedan 2000 har allmän trafikplikt införts på inrikeslinjer mellan flygplatserna på Sardinien och flygplatser på det italienska fastlandet i enlighet med unionens regler för lufttransporter.
([110]) Se domstolens dom av den 5 juni 2012 i målet C-124/10, kommissionen mot EDF, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 82.
([111]) Se domen i mål C-124/10, kommissionen mot EDF, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 79.

(383) Av samma skäl är inte heller någon jämförelse med riktmärken, som beskrivs i punkterna 54–60 i 2014 års luftfartsriktlinjer, relevant i det aktuella ärendet.

(384) Under alla omständigheter har Italien inte lämnat in någon affärsplan, i förväg utförd lönsamhetsanalys eller några interna handlingar som tydligt visar att en analys gjord innan den offentliga finansieringen beviljades pekade på att regionen, som följd av finansieringen, kunde förvänta sig en ekonomisk avkastning av sådant slag att den skulle ha beaktats av en vinstmotiverad marknadsekonomisk aktör. Regionen utförde inte heller någon jämförelse med riktmärken enligt definitionen i punkterna 54–60 i 2014 års luftfartsriktlinjer. I synnerhet har Italien inte lämna in någon jämförelse av flygplatsavgifter, efter avdrag för förmåner som utges till flygbolagen (till exempel marknadsföringsstöd, rabatter eller andra incitament), mellan ett tillräckligt antal lämpliga ”jämförelseflygplatser” vars operatörer agerar som marknadsekonomiska aktörer.

(385) Detta bekräftar att regionen inte har agerat gentemot flygbolagen som en marknadsekonomisk aktör styrd av vinstutsikter.

(386) Trots bestämmelserna i lag 10/2010 har inte heller något anbudsförfarande genomförts för att välja ut flygbolag och finansiera aktivitetsplanerna. Flygplatsoperatörerna offentliggjorde meddelanden på sina respektive webbplatser och valde ut det bästa anbudet, vilket innebär att det finansiella stödet till flygbolagen inte följde ett öppet upphandlingsförfarande. Såsom redan förklarats är stödordningen dessutom i första hand utformad för att betala ut offentliga medel till flygbolag, och denna finansiering motsvarar varken kompensation för någon verklig allmän trafikplikt eller ersättning för produkter eller tjänster som fyller något verkligt behov hos regionen. Följaktligen skulle inte förekomsten av en fördel ha kunnat uteslutas även om ett korrekt upphandlingsförfarande hade genomförts för att välja ut flygbolag.

(387) Under dessa omständigheter finns det heller inget utrymme för bedömning av de enskilda ekonomiska förbindelserna mellan flygplatserna och flygbolagen till följd av tillämpningen av stödordningen på det sätt som anges i punkterna 53–66 i 2014 års luftfartsriktlinjer. Dessa punkter ger vägledning för att avgöra om de priser som tagits ut av en flygplats med tillgång till offentliga medel är förenliga med principen om marknadsekonomiska aktörer. I det aktuella ärendet står det dock klart att flygplatsoperatörerna inte agerade som marknadsekonomiska aktörer när de ingick de olika avtalen med flygbolagen. De genomförde en stödordning som regionen hade utarbetat för att öka flygtrafiken till allmän nytta för området.

(388) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att regionens finansiering till flygbolag via flygplatsoperatörer för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 inom ramen för stödordningen innebar en ekonomisk fördel för de berörda flygbolagen.

7.2.1.4 ***Selektivitet***

(389) I det aktuella fallet kan regionens finansiering av stödordningen inte betraktas som en generell ordning. Kommissionen anser i själva verket att systemet utformades och genomfördes för att endast gynna vissa företag eller vissa sektorer, nämligen flygbolag som finansieras av regionen via flygplatsoperatörer enligt den stödordning som är föremål för granskning ([112]). Flygbolag som flyger till Sardinien och som inte har ingått dessa avtal erhöll inte samma finansiella stöd från regionen eller på de villkor som föreskrivs i lag 10/2010. Eftersom mottagarna av den ekonomiska fördelen i fråga begränsas till vissa särskilda företag inom en specifik sektor (lufttransport) är åtgärderna är selektiva.

7.2.1.5 ***Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln***

(390) Statligt stöd från en medlemsstat påverkar handeln inom unionen när det stärker ett företags ställning på den inre marknaden i förhållande till konkurrerande företag. Enligt fast rättspraxis räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att det ska vara en konkurrenssnedvridande åtgärd.

(391) Ersättning till flygbolag via flygplatsoperatörer innebär en ekonomisk fördel för flygbolagen i fråga, som kan stärka deras ställning på marknaden. Lufttransportsektorn kännetecknas av hård konkurrens mellan operatörer från olika medlemsstater, särskilt sedan den tredje etappen av avregleringen av lufttrafiken (tredje luftfartspaketet)

([112]) Se i detta avseende domstolens dom av den 30 juni 2016 i målet C-270/15, Belgien mot kommissionen, EU:C:2016:489, särskilt punkt 50.

trädde i kraft den 1 januari 1993. Detta innebär att åtgärderna påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen inom luftfartssektorn.

(392) Den ekonomiska ersättning som tillhandahållits via flygplatsoperatörer till flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 (lag 10/2010) under perioden 2010–2013 innebär därmed att konkurrensen snedvrids eller hotar att snedvridas och att handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

7.2.1.6 ***Slutsats***

(393) Kommissionen drar slutsatsen att finansieringen från regionen till flygbolag via flygplatsoperatörer för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 utgör statligt stöd till flygbolag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

7.2.2 FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD TILL FÖRMÅN FÖR FLYGPLATSOPERATÖRERNA

(394) I detta underavsnitt utreds frågan huruvida regionens finansiering enligt lag 10/2010 till flygplatsoperatörer som driver flygplatser på Sardinien utgör statligt stöd till flygplatserna. Kommissionen ska nu bedöma om det kriterium som rör förekomsten av en ekonomisk fördel är uppfyllt.

(395) Med fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget avses varje ekonomisk förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsvillkor, det vill säga i avsaknad av statligt ingripande. Det är endast åtgärdernas inverkan på företaget som är relevant och inte orsaken till eller syftet med det statliga ingripandet. En fördel föreligger när företagets ekonomiska situation har förbättrats till följd av ett statligt ingripande.

(396) Såsom förklaras i avsnitt 7.2.1 förde flygplatsoperatörerna i enlighet med lag 10/2010 vidare samtliga medel som de tagit emot från regionen för att finansiera ekonomiska incitament för utökning av lufttransporttjänsterna och för att finansiera marknadsföringsavtal, vilka de medfinansierade med egna medel. Flygplatsoperatörerna var således mellanhänder och behöll inte de medel som mottagits från regionen. De kan därför inte betraktas som de direkta mottagarna för stödordningen.

(397) Eftersom de ekonomiska incitamenten för flygbolagen och betalningen till dem för marknadsföringen avsåg att öka flygtrafiken och hade denna effekt, måste det undersökas om ökningen av flygtrafiken ger en indirekt fördel för de berörda flygplatserna.

(398) I sitt senaste tillkännagivande om begreppet statligt stöd ([113]) angav kommissionen följande: ”Indirekta fördelar bör särskiljas från rent sekundära ekonomiska effekter som följer av nästan alla statliga stödåtgärder (till exempel genom ökad produktion). I detta syfte bör de förutsebara effekterna av åtgärden prövas på förhand. En indirekt fördel föreligger om åtgärden är utformad på ett sådant sätt att den kanaliserar sina sekundära effekter mot identifierbara företag eller grupper av företag. Detta är till exempel fallet om ett villkor för det direkta stödet, rättsligt eller faktiskt, är inköp av varor eller tjänster som endast produceras av vissa företag (till exempel endast företag som är etablerade i vissa områden).”

(399) I en fotnot ([114]) till avsnittet fortsätter tillkännagivandet enligt följande: ”Däremot kan en rent sekundär ekonomisk effekt i form av ökad produktion (som inte utgör indirekt stöd) konstateras om stödet helt enkelt kanaliseras via ett företag (till exempel en finansiell intermediär) som i sin tur överför stödet fullt ut till stödmottagaren.”

(400) Den verksamhet som granskas i detta ärende har inte utformats för att kanalisera sina sekundära effekter mot flygplatserna på Sardinien. Verksamheten har snarare utformats för att gynna en stor grupp av företag i regionen, särskilt de som tillhandahåller tjänster för turister.

([113]) Punkt 116 i kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som offentliggjordes den 19 maj 2016, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719(05)&from=SV

([114]) Fotnot 181.

(401) Som redan fastställts är stödordningens syfte att kanalisera statliga medel till flera flygbolag och andra tjänsteleverantörer för att öppna nya flyglinjer (eller öka turtätheten) och marknadsföra Sardinien som ett turistmål som kan nås med flyg. Inom ramen för den mekanism som regionen införde genom lag 10/2010 (se avsnitt 2.7.2) överför regionen motsvarande offentliga medel till flygplatsoperatörer, vilka i sin tur ska överföra dem till tredje part i enlighet med de detaljerade specifikationerna i de aktivitetsplaner som regionen godkänt. Som beskrivs i avsnitt 2.7.3 säkerställer också den övervakningsprocess som infördes (som fastställer den sista utbetalningen till flygplatsoperatörerna) att dessa skyldigheter efterlevs.

(402) Kommissionen drar därför slutsatsen att stödet kanaliseras genom flygplatsoperatörerna, som överför det i sin helhet till flygbolagen, vilka är de enda verkliga stödmottagarna. Flygplatsoperatörerna bör rättsligt (på grund av bestämmelserna i lag 10/2010) och faktiskt (på grund av de faktiska finansiella flöden som analyserats av kommissionen) betraktas som instrument som använts för att överföra den offentliga finansieringen till flygbolag.

(403) Kommissionen konstaterar att flygplatsoperatörerna skulle kunna gynnas av den ökning av flygtrafiken som sker till följd av stödet till flygbolagen inom ramen för stödordningen. Denna effekt liknar emellertid den positiva effekten på ekonomiska aktörer inom andra sektorer vars intäkter är kopplade till antalet passagerare, särskilt turistsektorn (biluthyrning, hotell, restauranger, catering, drivmedel, detaljhandel osv.). Dessa sektorer är starkt beroende av antalet passagerare som reser till och från flygplatserna på Sardinien. Kommissionen anser därför att stödordningen inte har utformats för att kanalisera sina sekundära effekter mot flygplatsoperatörerna, utan i stället för gynna de många turistrelaterade sektorerna på Sardinien.

(404) Åtgärdernas effekt för flygplatserna är dessutom intimt förbunden med stödordningens art och syfte, som är att öka flygtrafiken till Sardinien genom att tillhandahålla lämpliga incitament till flygbolagen. Det faktum att flygbolagen köper flygplatstjänster av operatörerna vid de tre flygplatserna i fråga är en naturlig konsekvens av stödordningen som inte kan avlägsnas från den, eftersom stödordningen består i att tillhandahålla ekonomiska incitament till flygbolagen för att öka flygtrafiken. Effekten för flygplatserna är således inget ytterligare, oberoende villkor för inköp av varor eller tjänster som regionen lagt till vid utformningen av stödordningen för skapa en annan effekt än den viktigaste förväntade effekten av ordningen, dvs. den ökade flygtrafiken till Sardinien.

(405) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att aktivitetsområdena 1, 2 och 3 inte ger någon indirekt fördel för flygplatsoperatörerna. Eftersom ett av de kumulativa villkoren för förekomsten av statligt stöd inte uppfylls konstaterar kommissionen också att aktivitetsområdena 1 och 2 inte utgör statligt stöd.

(406) Av de skäl som anges ovan dras slutsatsen att de berörda flygplatsoperatörerna inte erhöll statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

7.3 *LAGLIGHET HOS STÖDET TILL FLYGBOLAGEN*

(407) Åtgärderna anmäldes till kommissionen den 30 november 2011. Italien genomförde emellertid ordningen utan att kommissionen hade godkänt den. Finansiering i enlighet med lag 10/2010 tillhandahölls av regionen till flygplatsoperatörer och från flygplatsoperatörer till flygbolag under hela perioden 2010–2013 ([115]).

(408) Stödordningen omfattas inte heller av några gruppundantagsförordningar. Bland annat är beslutet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tillämpligt, eftersom stödordningens finansiering av flygbolag inte kan betraktas som ersättning för en verklig tjänst av allmänt intresse som har anförtrotts flygbolagen ([116]).

(409) Italien har därmed inte fullgjort sina skyldigheter enligt artikel 108 i fördraget, och finansieringen av flygbolagen inom ramen för stödordningen är därför att betrakta som olaglig i enlighet med artikel 108.3 i fördraget.

([115]) Se tabell 6 i avsnitt 2.8.1.
([116]) Se skäl 379.

7.4 *FÖRENLIGHET HOS STÖDET TILL FLYGBOLAGEN*

(410) Bevisbördan för att ett stöd är förenligt med den inre marknaden genom undantag från artikel 107.1 i fördraget ankommer huvudsakligen på den berörda medlemsstaten. Italien konstaterar ([117]) att lag 10/2010 inte har betraktats som en stödordning för stöd till nystartade flyglinjer, och att ordningen inte uppfyller samtliga kriterier för förenlighet för igångsättningsstöd enligt definitionen i punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer. Italien föreslår dock att kommissionen i detta ärende tillämpar punkt 81 i 2005 års luftfartsriktlinjer, där det anges att ”[k]ommissionen […] från fall till fall [kan] granska individuella stöd eller generella stödregler som inte till alla delar iakttar de kriterier som anges ovan [i punkt 79], men som skulle leda till en jämförbar situation” ([118]).

7.4.1 TILLÄMPLIG RÄTTSLIG GRUND

(411) Eftersom åtgärderna inte kan betraktas som ersättning till flygbolag för en verklig tjänst av allmänt intresse är de rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som grundas på artikel 106.2 i fördraget inte tillämpliga i det aktuella ärendet.

(412) Beträffande startstöd anges följande i 2014 års luftfartsriktlinjer: ”När det gäller startstöd till flygbolag kommer kommissionen att tillämpa principerna i dessa riktlinjer på alla anmälda startstödåtgärder som den har att besluta om från och med den 4 april 2014, även om åtgärderna anmälts före den dagen. När det gäller olagligt startstöd till flygbolag kommer kommissionen i enlighet med sitt tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt att tillämpa gällande regler vid tidpunkten för beviljandet av stöd. Följaktligen kommer den inte att tillämpa principerna i dessa riktlinjer på olagligt startstöd till flygbolag som beviljats före den 4 april 2014” ([119]).

(413) 2005 års luftfartsriktlinjer föreskriver å sin sida att ”[i] fråga om stöd som beviljas efter det att dessa riktlinjer har offentliggjorts i EUT kommer kommissionen att använda dessa nya underlag för sin granskning av […] igångsättningsstöd som beviljats utan dess godkännande och således i strid med artikel 88.3 i fördraget [nuvarande artikel 108.3 i fördraget]” ([120]).

(414) Finansieringen från regionen beviljades under perioden 2010–2013, före offentliggörandet av 2014 års luftfartsriktlinjer. Kommissionen kommer därför att tillämpa 2005 års luftfartsriktlinjer för bedömningen av den ekonomiska ersättning som flygplatsoperatörer har tillhandahållit till flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 (lag 10/2010) under perioden 2010–2013.

7.4.2 BEDÖMNING AV FÖRENLIGHETEN HOS DEN EKONOMISKA ERSÄTTNING SOM TILLHANDAHÅLLITS AV FLYGPLATSOPERATÖRER TILL FLYGBOLAG FÖR ATT FINANSIERA AKTIVITETSOMRÅDENA 1 OCH 2 (LAG 10/2010) UNDER PERIODEN 2010–2013

(415) Eftersom villkoren för förenlighet för igångsättningsstöd enligt punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer är kumulativa är det bara nödvändigt att bevisa att ett av villkoren inte är uppfyllt för att det ska kunna konstateras att stödet till flygbolagen inte är förenligt. Kommissionen kommer trots detta att pröva flera av de kriterier som fastställs i 2005 års luftfartsriktlinjer för att bedöma de aktuella stödåtgärdernas förenlighet.

(416) Enligt punkt 79 d i 2005 års luftfartsriktlinjer krävs bärkraft på lång sikt, samt gradvis minskande stöd för den aktuella åtgärden: ”[E]n linje för vilken stöd beviljas skall på sikt visa sig bärkraftig, dvs. den skall åtminstone utan offentlig finansiering kunna bära sina egna kostnader. Detta är skälet till att igångsättningsstöden måste vara gradvis minskande och tidsbegränsade.” De aktiviteter som definieras enligt lag 10/2010 har inte definierats med avseende på bärkraft på lång sikt för de berörda flyglinjerna, och det finns ingenting i det system som inrättats genom lag 10/2010 som garanterar att stödet skulle minska under perioden 2010–2013 ([121]). Det finns inget som tyder på att de berörda flyglinjerna skulle bli lönsamma för flygbolagen utan den offentliga finansieringen.

([117]) Meddelande från regionen Sardinien av den 18 maj 2015, punkt 10, s. 12.
([118]) Meddelande från Italien av den 18 maj 2015 (referensnr 4812), som svar på kommissionens uppmaning – s. 12–13.
([119]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 174.
([120]) 2005 års luftfartsriktlinjer, punkt 85.
([121]) Se tabell 5 i skäl 69.

(417) I punkt 79 e i 2005 års luftfartsriktlinjer tillkommer kriteriet om kompensation för extra igångsättningskostnader: ”stödet skall enbart avse de extra kostnader som uppstår när en ny linje eller en ny turtäthet lanseras, dvs. kostnader som flygbolaget inte har för redan etablerade linjer”. Finansieringen från regionen är inte kopplad till några specifika igångsättningskostnader, och det finns ingenting i det system som inrättats genom lag 10/2010 som garanterar att stödbeloppet begränsas till sådana kostnader. Italien har aldrig åberopat några bevis som visar att finansieringen från regionen för aktivitetsområdena 1 och 2 har beräknats på grundval av flygbolagens igångsättningskostnader eller begränsats till sådana kostnader. Genom sin finansiering till flygplatsoperatörer avsåg regionen att utveckla flygtrafiken genom att öppna nya flyglinjer, öka turtätheten på befintliga linjer och minska säsongsvariationerna på befintliga linjer, och att förbättra den regionala utvecklingen och turismen genom åtgärder som vidtogs flygbolag. Regionen hade således aldrig för avsikt att ersätta flygbolag för extra igångsättningskostnader. Därför uppfylls inte detta kriterium.

(418) I punkt 79 f i 2005 års luftfartsriktlinjer fastställs villkoren för stödnivå och varaktighet: ”Stödet får varje år uppgå till högst 50 % av de stödberättigande kostnaderna under året i fråga, och under hela treårsperioden till i genomsnitt 30 % av de stödberättigande kostnaderna.” Italien har inte vid något tillfälle nämnt begreppet ”stödberättigande kostnader” som anges i riktlinjerna och inte heller gränserna för dessa kostnader. Flygplatsoperatörerna lade fram sina aktivitetsplaner för regionen med en uppgift om totalbeloppet för de kostnader som uppstått vid genomförandet av åtgärderna. Regionen beslutade sedan vilket belopp som skulle beviljas till varje flygplatsoperatör per år, men beloppet begränsades aldrig till 50 % av kostnaderna under ett år. Det finns inga bevis för att regionens kostnader för aktivitetsområdena 1 och 2 uppgick till dubbelt så mycket som stödbeloppet. Därför uppfylls inte detta kriterium.

(419) I punkt 79 h i 2005 års luftfartsriktlinjer tillkommer kriteriet om icke-diskriminerande stöd: ”[E]n myndighet som har för avsikt att bevilja igångsättningsstöd för en ny linje, via en flygplats eller ej, skall offentliggöra sådana planer tillräckligt lång tid i förväg och i tillräcklig omfattning, så att alla intresserade flygbolag får möjlighet att erbjuda sina tjänster. Offentliggörandet skall innehålla en beskrivning av linjen, samt objektiva kriterier i fråga om belopp och varaktighet. De regler och principer som gäller för offentlig upphandling och koncessioner skall iakttas i den mån de är tillämpliga.” Varken regionen eller flygplatsoperatörerna organiserade några egentliga anbudsförfaranden i enlighet med reglerna för offentlig upphandling för att välja ut de flygbolag som skulle ansvara för att genomföra aktivitetsområdena 1 och 2. I anmälningshandlingen från Italien nämns att regionen ska godkänna det anbudsförfarande som flygplatsoperatörerna organiserar för att välja ut intresserade flygbolag. Kommissionen har inte informerats om något anbudsförfarande som organiserats av flygplatsoperatörer, och enligt Italien har flygbolag valts ut på grundval av kriteriet ”mest attraktiva kommersiella anbud” bland de anbud som lämnades till flygplatsoperatörer efter att meddelanden om upphandling hade offentliggjorts på deras webbplatser. Därför uppfylls inte detta kriterium.

(420) Eftersom flera av kriterierna i punkt 79 inte är uppfyllda anser kommissionen därför att punkt 81 i 2005 års luftfartsriktlinjer inte kan tillämpas i detta ärende. Uppfyllande av dessa kriterier är nödvändigt för att igångsättningsstöd ska anses vara förenligt. Eftersom kriterierna för förenlighet i punkt 79 inte uppfylls är stödet inte förenligt med den inre marknaden.

7.4.3 SLUTSATS

(421) Den ekonomiska ersättning som flygplatsoperatörer tillhandahöll flygbolag för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 i enlighet med lag 10/2010 under perioden 2010–2013 kan inte anses vara förenlig med den inre marknaden, eftersom de kriterier som anges i punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer inte är uppfyllda. Det statliga stöd som regionen beviljade flygbolag utgör därför olagligt statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden.

8. **ÅTERKRAV**

(422) Enligt fördraget och domstolens fasta rättspraxis är kommissionen, då den fastställer att en stödåtgärd inte är förenlig med den inre marknaden, behörig att besluta att den berörda medlemsstaten ska upphäva eller ändra stödet ([122]). Domstolen har också konsekvent hävdat att avsikten med en medlemsstats skyldighet att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades ([123]).

([122]) Se domstolens dom av den 12 juli 1973 i mål 70/72, kommissionen mot Tyskland, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([123]) Se domstolens dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.

(423) I detta sammanhang har domstolen förklarat att detta mål har uppnåtts så snart mottagaren har återbetalat de belopp som har beviljats som olagligt stöd, varigenom stödmottagaren förlorar de fördelar som denne åtnjöt på marknaden i förhållande till sina konkurrenter och den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställd ([124]).

(424) I enlighet med rättspraxis föreskrivs i artikel 16.1 i rådets förordning (EG) nr 2015/1589 att ”[v]id negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren”.

(425) Med tanke på att de ifrågavarande åtgärderna genomfördes i strid mot artikel 108 i fördraget och är att anse som olagligt och oförenligt stöd, måste de återbetalas för att återställa den situation som rådde på marknaden innan de beviljades. Återkravet bör täcka tiden räknat från när mottagaren beviljades fördelen, dvs. när stödet ställdes till mottagarens förfogande och fram till den faktiska återbetalningen och de belopp som ska återbetalas ska löpa med ränta fram till återbetalningen.

(426) Vad gäller de belopp som ska återbetalas kommer kommissionen att beakta de belopp som faktiskt betalades av regionen och som överfördes av GEASAR och SOGAER till flygbolag under perioden 2010–2013 för att genomföra åtgärderna 1 och 2. Såsom framgår av tabell 6 i skäl 89 har flygplatsoperatörerna i praktiken tillhandahållit mer medel än vad de erhöll från regionen: flygplatsoperatörerna har underkompenserats av regionen, eftersom de har tvingats betala ränta på den förskottsfinansiering de tagit emot ([125]) och eftersom de regionala bidragen för 2014 ännu inte har betalats ut till flygplatsoperatörerna vid Cagliaris och Olbias flygplatser. Tabell 14 innehåller en sammanfattning av denna bedömning.

Tabell 14

Avvikelse mellan det belopp som faktiskt betalats ut till flygbolag för åtgärderna 1 och 2 och den finansiering som mottagits från regionen och överförts via GEASAR och SOGAER

(euro)

	Bidrag som fastställts av regionen (A)	Nettobelopp som flygplats-operatörer faktiskt mottagit från regionen (B)	Totalt belopp som flygplatsoperatörer betalat till flygbolag för åtgär-derna 1 & 2 (C)	Avvikelse (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
TOTALT	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) Tabell 15 visar de årliga utbetalningarna till flygbolag från GEASAR och SOGAER under de fyra åren mellan 2010 och 2013. Italien har lämnat uppgift till kommissionen om datum för varje utbetalning.

([124]) Se domstolens dom av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, ECLI:EU:C:1999:311, punkterna 64 och 65.
([125]) Se avsnitt 2.7.4.

Tabell 15

Betalningar som flygbolag mottagit från operatörerna vid flygplatserna i Olbia och Cagliari

(EUR)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BETALDATUM	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
CAGLIARI	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	6.3.2012	(…)	24.6.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	12.4.2012	(…)	24.6.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	2.5.2012	(…)	24.6.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	7.6.2012	(…)	13.8.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	17.7.2012	(…)	6.9.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	2.8.2012	(…)	6.9.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	18.10.2011	(…)	14.9.2012	(…)	18.10.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	18.10.2011	(…)	2.10.2012	(…)	11.11.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	3.11.2011	(…)	6.11.2012	(…)	9.12.2013	
	(…)	13.7.2010	(…)	6.12.2011	(…)	5.12.2012	(…)	15.1.2014	
	(…)	11.8.2010	(…)	4.1.2012	(…)	7.1.2013	(…)	13.8.2013	
	(…)	11.8.2010	(…)	31.1.2012	(…)	5.2.2013	(…)	14.5.2013	
	(…)	7.10.2010	(…)	22.7.2011	(…)	17.7.2012	(…)	14.5.2013	
	(…)	10.2.2011	(…)	17.7.2012	(…)	24.6.2013	(…)	2.7.2013	
	(…)	10.2.2011	(…)	12.7.2011	(…)	2.7.2013	(…)	13.8.2013	
	(…)	10.2.2011	(…)	26.7.2011	(…)	12.3.2012	(…)	6.9.2013	
	(…)	10.2.2011	(…)	26.7.2011	(…)	17.4.2012	(…)	6.9.2013	
	(…)	12.7.2011	(…)	26.7.2011	(…)	8.5.2012	(…)	18.10.2013	
	(…)	12.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	10.7.2012	(…)	11.11.2013	
	(…)	26.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	6.9.2012	(…)	9.12.2013	
	(…)	26.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	6.9.2012	(…)	15.1.2014	

(EUR)

RYANAIR/AMS								
2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BETALDATUM	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
(…)	26.7.2011	(…)	4.11.2011	(…)	19.10.2012	(…)	13.8.2013	
(…)	26.7.2011	(…)	14.11.2011	(…)	19.10.2012	(…)	13.2.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	13.12.2011	(…)	14.11.2012	(…)	13.3.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	14.11.2012	(…)	3.9.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	21.12.2012	(…)	13.2.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	8.2.2013	(…)	13.3.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	10.7.2012	(…)	3.9.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011	(…)	2.7.2013	(…)	14.4.2014	
(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011					
(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011					
(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011					
(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011					
(…)	26.7.2011	(…)	10.7.2012					
(…)	11.7.2011	(…)	11.7.2011					
(…)	2.4.2010							
(…)	2.4.2010							
(…)	6.7.2010							
(…)	6.7.2010							
(…)	6.7.2010							
(…)	30.8.2010							
(…)	30.8.2010							
(…)	30.8.2010							

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BETALDATUM	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
	(…)	5.10.2010							
	(…)	2.2.2011							
	(…)	2.2.2011							
	(…)	5.4.2011							
	(…)	5.4.2011							
	(…)	22.7.2011							
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[8–20 miljoner euro]

(euro)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
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							
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[0–10 miljoner euro]
CAGLIARI	(…)	29.10.2010	(…)	6.10.2011	(…)	16.11.2012	(…)	24.9.2013	
	(…)	29.10.2010	(…)	6.4.2012	(…)	16.10.2013			
	(…)	17.8.2011	(…)	17.8.2012	(…)	24.9.2013			
	(…)	6.10.2011							
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[0–10 miljoner euro]

(euro)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
CAGLIARI							(…)	7.4.2014	
							(…)	13.5.2014	
							(…)	6.6.2014	
Totalt							(…)		[0–1 miljoner euro]
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 & 4.1.2012							
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[2–10 miljoner euro]

(euro)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	1.4.2015	(…)	31.12.2011	(…)	30.5.2013	(…)	30.6.2014	
	(…)	1.4.2015							
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[0–7 miljoner euro]

(euro)

AIR ITALY					
	2010		2011		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	17.5.2011 & 23.5.2011 & 02.8.2011	(…)	23.5.2011	
TOTALT	(…)	(…)	(…)		[0–1 miljoner euro]

(euro)

VUELING		
	2013	
	BELOPP	BETALDATUM
OLBIA	(…)	5.2.2014
CAGLIARI	(…)	17.3.2014
TOTALT	[0–1 miljoner euro]	

(euro)

VOLOTEA					
	2012		2013		**TOTALT**
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	(…)
TOTALT	(…)	(…)	(…)		[0–1 miljoner euro]

(euro)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	20.12.2011	(…)	16.1.2013	(…)	16.5.2013 & 7.8.2014	
TOTALT	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[0–1 miljoner euro]

(euro)

AIR BALTIC		
	2013	
	BELOPP	BETALDATUM
OLBIA	(…)	15.10.2013 & 6.12.2013 & 3.2.2014
TOTALT	[0–1 miljoner euro]	

(euro)

NORWEGIAN								
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…) (…)	19.4.2011 19.4.2011	(…)	31.5.2012	(…)	31.12.2013	(…)	19.12.2014	
TOTALT	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[0–1 miljoner euro]

(euro)

NIKI		
	2012	
	BELOPP	BETALDATUM
OLBIA	(…)	25.9.2012
TOTALT	[0–1 miljoner euro]	

(euro)

TOURPARADE		
	2012	
	BELOPP	BETALDATUM
CAGLIARI	(…)	22.8.2013
TOTALT	[0–1 miljoner euro]	

(euro)

GERMANWINGS		
	2012	
	BELOPP	BETALDATUM
CAGLIARI	(…)	18.4.2013
TOTALT	[0–1 miljoner euro]	

(428) Det totala belopp som de två flygplatsoperatörerna tagit emot från regionen har använts för att finansiera de tre åtgärderna 1, 2 och 3. Kommissionen har inte mottagit några uppgifter från Italien om den exakta fördelningen av det regionala beloppet per typ av åtgärd och flygbolag. Kommissionen föreslår därför att fördelningen per typ av åtgärd och flygbolag baseras på de procentsatser som kan beräknas på grundval av de belopp som anges i tabell 16. Både tabell 7 i skäl 91 och i tabell 16 anges fördelningen mellan åtgärderna 1 och 2 (som betalats ut till flygbolagen) respektive 3 (som betalats ut till utomstående tjänsteleverantörer) i procent av totalbeloppet.

Tabell 16

Finansiella flöden från GEASAR och SOGAER till flygbolag och utomstående tjänsteleverantörer för finansiering av åtgärderna 1, 2 och 3

SOGAER — CAGLIARI

(euro)

Verksamhetsperiod	**Finansiering av aktivitetsområdena**		
	Aktivitetsområden 1 & 2	**Aktivitetsområde 3**	**Totalt (A)**
2010	(…)	(…)	4 657 311
2011	(…)	(…)	4 977 946
2012	(…)	(…)	4 869 410

(euro)

Verksamhetsperiod	Finansiering av aktivitetsområdena		
	Aktivitetsområden 1 & 2	**Aktivitetsområde 3**	**Totalt (A)**
2013	(…)	(…)	4 946 576
Totalt	(…)	(…)	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR — OLBIA

(euro)

Verksamhetsperiod	Finansiering av aktivitetsområdena		
	Aktivitetsområden 1 & 2	**Aktivitetsområde 3**	**Totalt (A)**
2010	(…)	(…)	3 972 223
2011	(…)	(…)	2 945 500
2012	(…)	(…)	3 029 160
2013	(…)	(…)	3 795 935
Totalt	(…)	(…)	**13 742 818 (100 %)**

(429) För varje flygplatsoperatör tillämpar kommissionen den procentandel som åtgärderna 1 och 2 utgör av den totala finansieringen från flygplatsoperatörerna på det nettobelopp som de två flygplatsoperatörerna faktiskt tagit emot från regionen. Resultatet av beräkningen bör ge en preliminär uppskattning av hur mycket offentliga medel som har betalats av regionen och använts för åtgärderna 1 och 2 (se tabell 17).

Tabell 17

Preliminära belopp som mottagits från regionen och använts för åtgärderna 1 och 2

(euro)

	Bidrag som fastställts av regionen (A)	Nettobelopp som flygplatsoperatörer faktiskt mottagit från regionen (B)	Nettobelopp som flygplatsoperatörer faktiskt mottagit från regionen och använt för åtgärderna 1 & 2
Cagliari	19 250 617	(…)	13 303 757 […]
Olbia	13 742 651	(…)	8 621 496 […]
TOTALT	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) Den årliga fördelningen per flygplats och regionens andel av finansieringen till flygbolag för att genomföra aktivitetsområdena 1 och 2 anges i följande tabeller:

Tabell 18

Årlig fördelning av finansieringen av aktivitetsområdena 1 och 2 per flygplatsoperatör

SOGAER – CAGLIARI

(euro)

Verksamhetsperiod	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	Finansiering av aktivitetsområdena 1 & 2	Andel av finansieringen av aktivitetsområdena som mottagits från regionen (%)
2010	4 306 635	(…)	94,94
2011	4 426 733	(…)	89,56

(euro)

Verksamhetsperiod	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	Finansiering av aktivitetsområdena 1 & 2	Andel av finansieringen av aktivitetsområdena som mottagits från regionen (%)
2012	4 570 389	(…)	96,27
2013	0	(…)	0,00
Totalt	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR – OLBIA

(euro)

Verksamhetsperiod	Nettobelopp som flygplatsoperatören faktiskt mottagit (D)	Finansiering av aktivitetsområdena 1 & 2	Andel av finansieringen av aktivitetsområdena som mottagits från regionen (%)
2010	3 360 349	(…)	88,48
2011	2 577 381	(…)	96,44
2012	2 683 765	(…)	98,74
2013	0	(…)	0,00
Totalt	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) Kommissionen kommer att tillämpa dessa procentsatser på den finansiering som varje flygplatsoperatör har tillhandahållit till de mottagande flygbolagen enligt tabell 15 för att få fram det belopp som ska återkrävas per flygplats och flygbolag. De preliminära belopp som Italien ska återkräva från olika flygbolag anges i tabell 19 på grundval av de uppgifter som överlämnats till kommissionen.

Tabell 19

Preliminära belopp som ska återkrävas från flygbolag

(euro)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**	**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
CAGLIARI	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	6.3.2012	(…)	24.6.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	12.4.2012	(…)	24.6.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	22.7.2011	(…)	2.5.2012	(…)	24.6.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	7.6.2012	(…)	13.8.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	17.7.2012	(…)	6.9.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	26.9.2011	(…)	2.8.2012	(…)	6.9.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	18.10.2011	(…)	14.9.2012	(…)	18.10.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	18.10.2011	(…)	2.10.2012	(…)	11.11.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	3.11.2011	(…)	6.11.2012	(…)	9.12.2013		
	(…)	13.7.2010	(…)	6.12.2011	(…)	5.12.2012	(…)	15.1.2014		
	(…)	11.8.2010	(…)	4.1.2012	(…)	7.1.2013	(…)	13.8.2013		
	(…)	11.8.2010	(…)	31.1.2012	(…)	5.2.2013	(…)	14.5.2013		
	(…)	7.10.2010	(…)	22.7.2011	(…)	17.7.2012	(…)	14.5.2013		
	(…)	10.2.2011	(…)	17.7.2012	(…)	24.6.2013	(…)	2.7.2013		
	(…)	10.2.2011	(…)	12.7.2011	(…)	2.7.2013	(…)	13.8.2013		
	(…)	10.2.2011	(…)	26.7.2011	(…)	12.3.2012	(…)	6.9.2013		
	(…)	10.2.2011	(…)	26.7.2011	(…)	17.4.2012	(…)	6.9.2013		
	(…)	12.7.2011	(…)	26.7.2011	(…)	8.5.2012	(…)	18.10.2013		
	(…)	12.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	10.7.2012	(…)	11.11.2013		
	(…)	26.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	6.9.2012	(…)	9.12.2013		
	(…)	26.7.2011	(…)	30.9.2011	(…)	6.9.2012	(…)	15.1.2014		

(euro)

RYANAIR/AMS										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**	**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
	(…)	26.7.2011	(…)	4.11.2011	(…)	19.10.2012	(…)	13.8.2013		
	(…)	26.7.2011	(…)	14.11.2011	(…)	19.10.2012	(…)	13.2.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	13.12.2011	(…)	14.11.2012	(…)	13.3.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	14.11.2012	(…)	3.9.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	21.12.2012	(…)	13.2.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	8.2.2013	(…)	13.3.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	12.1.2012	(…)	10.7.2012	(…)	3.9.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011	(…)	2.7.2013	(…)	14.4.2014		
	(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011						
	(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011						
	(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011						
	(…)	26.7.2011	(…)	26.7.2011						
	(…)	26.7.2011	(…)	10.7.2012						
	(…)	11.7.2011	(…)	11.7.2011						
	(…)	2.4.2010								
	(…)	2.4.2010								
	(…)	6.7.2010								
	(…)	6.7.2010								
	(…)	6.7.2010								
	(…)	30.8.2010								
	(…)	30.8.2010								
	(…)	30.8.2010								

(euro)

RYANAIR/AMS										TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS
	2010		2011		2012		2013		TOTALT	
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
	(…)	5.10.2010								
	(…)	2.2.2011								
	(…)	2.2.2011								
	(…)	5.4.2011								
	(…)	5.4.2011								
	(…)	22.7.2011								
Totalt	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[8–20 miljoner euro]	[8–20 miljoner euro]

(euro)

EASYJET										TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS
	2010		2011		2012		2013		TOTALT	
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
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								
Totalt	(…)		(…)		(…)		(…)		[0–10 miljoner euro]	[0–10 miljoner euro]
CAGLIARI	(…)	29.10.2010	(…)	6.10.2011	(…)	16.11.2012	(…)	24.9.2013		
	(…)	29.10.2010	(…)	6.4.2012	(…)	16.10.2013				
	(…)	17.8.2011	(…)	17.8.2012	(…)	24.9.2013				
	(…)	6.10.2011								
Totalt	(…)		(…)		(…)		(…)		[0–10 miljoner euro]	[0–10 miljoner euro]

(euro)

AIR BERLIN										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**	**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
CAGLIARI							(…)	7.4.2014		
							(…)	13.5.2014		
							(…)	6.6.2014		
Totalt							(…)		[0–1 miljoner euro]	**ska fastställas**
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 & 4.1.2012								
Totalt	(…)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[2–10 miljoner euro]	[2–10 miljoner euro]

(euro)

MERIDIANA										
	2010		2011		2012		2013		**TOTALT**	**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS**
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
OLBIA	(…)	1.4.2015	(…)	31.12.2011	(…)	30.5.2013	(…)	30.6.2014		
	(…)	1.4.2015								
Totalt	(…)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		[0–7 miljoner euro]	[0–7 miljoner euro]

(euro)

AIR ITALY					TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS
	2010		2011	TOTALT	
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	17.5.2011 & 23.5.2011 & 2.8.2011	(…)	23.5.2011	(…)	(…)
TOTALT	(…)		(…)		[0–1 miljoner euro]	[0–1 miljoner euro]

(euro)

VOLOTEA						**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS**
	2012		2013		**TOTALT**	
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
OLBIA	(…)	29.10.2012 & 16.1.2013 & 30.9.2013	(…)	15.7.2013 & 30.9.2013 & 29.1.2014 & 30.1.2014	[0–1 miljoner euro]	[0–1 miljoner euro]
CAGLIARI	(…)	23.4.2015	(…)	23.4.2015	[0–1 miljoner euro]	[0–1 miljoner euro]

(euro)

AIR BALTIC			**TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS**
	2013		
	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	15.10.2013 & 6.12.2013 & 3.2.2014	
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		ska fastställas

(euro)

VUELING			TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS
	2013		
	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	5.2.2014	ska fastställas
CAGLIARI	(…)	17.3.2014	
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		ska fastställas

(euro)

NORWEGIAN									TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS
	2010		2011		2012		2013		TOTALT	
	BELOPP	BETAL-DATUM	BELOPP	BETAL-DATUM	BELOPP	BETAL-DATUM	BELOPP	BETAL-DATUM		
OLBIA	(…)	19.4.2011	(…)	31.5.2012	(…)	31.12.2013	(…)	19.12.2014		
	(…)	19.4.2011								(…)
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]	[0–1 miljoner euro]

(euro)

JET2.COM							TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTER-KRÄVAS
	2011		2012		2013		TOTALT	
	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM	BELOPP	BETALDATUM		
OLBIA	(…)	20.12.2011	(…)	16.1.2013	(…)	16.5.2013 & 7.8.2014		
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]	[0–1 miljoner euro]

(euro)

NIKI			TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS
	2012		
	BELOPP	BETALDATUM	
OLBIA	(…)	25.9.2012	
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]

(euro)

TOURPARADE			TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS
	2012		
	BELOPP	BETALDATUM	
CAGLIARI	(…)	22.8.2013	
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]

(euro)

GERMANWINGS			TOTALT BELOPP SOM SKA ÅTERKRÄVAS
	2012		
	BELOPP	BETALDATUM	
CAGLIARI	(…)	18.4.2013	
TOTALT	[0–1 miljoner euro]		[0–1 miljoner euro]

(432) För att ta hänsyn till den faktiska fördelen för flygbolagen kan de belopp som anges i tabell 19 komma att ändras enligt det underlag som lämnats av Italien, i synnerhet i fråga om exakta datum för utbetalningarna.

(433) Såsom förklaras i skäl 353 betraktas AMS och Ryanair för tillämpningen av reglerna om statligt stöd i detta ärende som ett enda företag. Ryanair och AMS bör därför vara solidariskt ansvariga för återbetalningen av det totala stödbelopp som de har tagit emot.

(434) Dessutom bör Italien till stödbeloppet lägga återkravsränta, som beräknas från det datum då stödmottagaren förfogade över det olagliga stödet till det datum då det återbetalades ([126]), i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([127]).

9. **SLUTSATS**

9.1 *FINANSIERING SOM FLYGPLATSOPERATÖRER TILLHANDAHÅLLIT FLYGBOLAG FÖR AKTIVITETSOMRÅDENA 1 OCH 2 (LAG 10/2010) UNDER PERIODEN 2010–2013 – FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD TILL FÖRMÅN FÖR FLYGBOLAG*

(435) Italien har olagligen genomfört stöd till flygbolag som bedrev verksamhet vid de två flygplatserna i fråga, i enlighet med lag 10/2010, för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 under perioden 2010–2013, i strid med artikel 108.3 i fördraget.

([126]) Se artikel 16.2 i rådets förordning (EU) 2015/1589 (tidigare citerad).
([127]) Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1).

(436) Det stöd som getts till flygbolag som bedrev verksamhet vid de berörda flygplatserna, i enlighet med lag 10/2010, för att finansiera aktivitetsområdena 1 och 2 under perioden 2010–2013 är oförenligt med den inre marknaden. Det oförenliga stödet bör återkrävas från flygbolag som bedrev verksamhet vid flygplatserna Olbia och Cagliari och drog fördel av finansieringen av aktivitetsområdena 1 och 2 i enlighet med lag 10/2010. Italien bör tillse att alla nationella åtgärder vidtas för att säkerställa att stödmottagarna återbetalar denna otillbörliga fördel till Italien.

9.2 *EKONOMISK ERSÄTTNING FRÅN REGIONEN SARDINIEN TILL FLYGPLATSOPERATÖRER FÖR ATT FINANSIERA AKTIVITETSOMRÅDENA 1, 2 OCH 3 (LAG 10/2010) UNDER PERIODEN 2010–2013 – FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD TILL FÖRMÅN FÖR FLYGPLATSOPERATÖRERNA*

(437) Kommissionen anser att de tre flygplatsoperatörerna SOGEAAL, SOGAER och GEASAR enligt den stödordning som inrättades genom lag 10/2010 för perioden 2010–2013 inte mottog statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den stödordning som Italien inrättade genom Sardiniens regionala lag nr 10 av den 13 april 2010 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* – utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget till förmån för SOGEAAL SpA, SOGAER SpA, som driver flygplatsen i Cagliari-Elmas, och GEASAR SpA, som driver flygplatsen i Olbia.

2. Den stödordning som Italien inrättade genom lag 10/2010 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget till förmån för Ryanair/AMS, Easyjet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, Jet2.com, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic och Vueling, i den mån den hänför sig till dessa flygbolags verksamheter vid flygplatserna i Cagliari-Elmas och Olbia.

3. Det statliga stöd som avses i punkt 2 har genomförts av Italien i strid med artikel 108.3 i fördraget.

4. Det statliga stöd som avses i punkt 2 är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

1. Italien ska från stödmottagarna återkräva det stöd som avses i artikel 1.2.

2. Med beaktande av att Ryanair och AMS utgör en enda ekonomisk enhet vid tillämpningen av detta beslut ska de vara solidariskt ansvariga för återbetalningen av det statliga stöd som mottagits av någon av dem.

3. Det belopp som ska återkrävas ska innefatta ränta från och med dagen då stödet ställdes till stödmottagarnas förfogande till och med dagen det har återbetalats.

4. Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

5. Italien ska upphöra med alla utbetalningar av utestående stöd enligt den stödordning som avses i artikel 1.2, med verkan från den dag då detta beslut antas.

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 1.2 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Italien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 4

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska Italien lämna följande uppgifter till kommissionen:

— En förteckning över de stödmottagare som har tagit emot stöd enligt den stödordning som avses i artikel 1.2 och det totala stödbelopp som var och en av dem har tagit emot genom stödordningen.

— Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från varje stödmottagare.

— En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att uppfylla kraven i detta beslut.

— Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. Italien ska hålla kommissionen informerad om framstegen för de nationella åtgärder som vidtagits för att tillämpa detta beslut till dess återbetalningen av det stöd som anges i artikel 2 har slutförts. Italien ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Italien ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagarna.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 29 juli 2016.

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER

Ledamot av kommissionen