

Europeiska unionens officiella tidning

C 99



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtiosjunde årgången

4 april 2014

Innehållsförteckning

II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2014/C 99/01	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2014/C 99/02	Eurons växelkurs	2
2014/C 99/03	Meddelande från Kommissionen — Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag	3

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2014/C 99/04	Meddelande från Maltas regering avseende Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten	35
--------------	---	----

SV

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

V Yttranden

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

2014/C 99/05

Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) —
Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP M.7171 – Varo Energy/Bayernoil Package)****(Text av betydelse för EES)****(2014/C 99/01)**

Kommissionen beslutade den 28 mars 2014 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den inre marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004⁽¹⁾. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32014M7171. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via internet.

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾**3 april 2014**

(2014/C 99/02)

1 euro =

Valuta			Kurs		
USD	US-dollar	1,3771	CAD	kanadensisk dollar	1,5172
JPY	japansk yen	143,12	HKD	Hongkongdollar	10,6826
DKK	dansk krona	7,4648	NZD	nyzeeländsk dollar	1,6149
GBP	pund sterling	0,82970	SGD	singaporiensk dollar	1,7395
SEK	svensk krona	8,9554	KRW	sydkoreansk won	1 456,88
CHF	schweizisk franc	1,2209	ZAR	sydafrikansk rand	14,6628
ISK	isländsk krona		CNY	kinesisk yuan renminbi	8,5537
NOK	norsk krona	8,2300	HRK	kroatisk kuna	7,6480
BGN	bulgarisk lev	1,9558	IDR	indonesisk rupiah	15 582,21
CZK	tjeckisk koruna	27,432	MYR	malaysisk ringgit	4,5223
HUF	ungersk forint	307,21	PHP	filippinsk peso	62,021
LTL	litauisk litas	3,4528	RUB	rysk rubel	48,9370
PLN	polsk zloty	4,1727	THB	thailändsk baht	44,726
RON	rumänsk leu	4,4753	BRL	brasiliansk real	3,1356
TRY	turkisk lira	2,9493	MXN	mexikansk peso	18,0593
AUD	australisk dollar	1,4912	INR	indisk rupie	82,8670

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag
 (2014/C 99/03)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning: politiken för statligt stöd inom luftfartssektorn	3
2.	Tillämpningsområde och definitioner	7
2.1.	Tillämpningsområde	7
2.2.	Definitioner	8
3.	Förekomst av statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget	10
3.1.	Begreppen företag och ekonomisk verksamhet	10
3.2.	Användning av statliga medel och frågan huruvida en åtgärd kan tillskrivas staten	12
3.3.	Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln	13
3.4.	Offentlig finansiering av flygplatser och tillämpning av principen om marknadsekonomiska aktörer	13
3.5.	Ekonomiska förbindelser mellan flygplatser och flygbolag	14
3.5.1.	Jämförelse med marknadspriset	14
3.5.2.	Lönsamhetsanalys i förväg	15
4.	Offentlig finansiering av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse	16
4.1.	Definition av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse när det gäller flygplatser och luftfart	17
4.2.	Förenlighet med den inre marknaden när det gäller stöd i form av ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster	18
5.	Stödets förenlighet med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget	18
5.1.	Stöd till flygplatser	19
5.1.1.	Investeringsstöd till flygplatser	19
5.1.2.	Driftstöd till flygplatser	23
5.2.	Startstöd till flygbolag	26
6.	Stöd av social karaktär enligt artikel 107.2 a i fördraget	27
7.	Kumulering	28
8.	Slutbestämmelser	28
8.1.	Årlig rapportering	28
8.2.	Genomsynlighet	28
8.3.	Övervakning	28
8.4.	Utvärdering	29
8.5.	Lämpliga åtgärder	29
8.6.	Tillämpning	29
8.7.	Översyn	30

1. INLEDNING: POLITIKEN FÖR STATLIGT STÖD INOM LUFTFARTSSEKTORN

1. Luftfarten knyter samman människor och regioner och spelar en väsentlig roll för Europeiska Unionens integrering och konkurrenskraft samt dess samverkan med resten av världen. Luftfarten bidrar också väsentligt till unionens ekonomi, genom mer än 15 miljoner kommersiella flygningar per år, 822 miljoner passagerartransporter till och från flygplatser i unionen under 2011, 150 reguljära flygbolag, ett nätverk av mer än 460 flygplatser och 60 leverantörer av flygtrafiktjänster⁽¹⁾. EU drar fördelar av att utgöra ett nav i den

⁽¹⁾ Källor: Eurostat, Association of European Airlines (AEA) och International Air Transport Association (IATA).

internationella luftfarten, och flygbolag och flygplatser bidrar varje år med mer än 140 miljarder euro till unionens samlade bruttonationalprodukt. Luftfartssektorn sysselsätter cirka 2,3 miljoner personer inom unionen⁽²⁾.

2. I Europa 2020-strategin⁽³⁾ betonas vikten av transportinfrastruktur för EU:s strategi för hållbar tillväxt under det kommande decenniet. Särskilt i sin vitbok om en färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde⁽⁴⁾ framhäver kommissionen att internalisering av externa effekter, avskaffande av oberättigade subventioner och fri konkurrens utan snedvridningar utgör en oumbärlig del av ansträngningarna för att få marknadsekonomiska val att överensstämja med kraven på hållbarhet. I vitboken betonas även vikten av en effektiv resursanvändning. Transportsektorn måste använda mindre och renare energi, bättre utnyttja en modern infrastruktur och minska sina negativa effekter på klimatet och miljön, särskilt viktiga naturtillgångar som vatten, mark och ekosystem.

3. Det gradvisa fullbordandet av den inre marknaden har lett till att samtliga kommersiella restriktioner för flygbolags verksamhet inom unionen har avskaffats, t.ex. angående flyglinjer, antal flygningar eller fastställande av biljettpriser. Sedan luftfarten liberaliserades 1997⁽⁵⁾ har industrin expanderat mer än någonsin, och detta har bidragit till ekonomisk tillväxt och skapande av sysselsättning. Detta banade också väg för framväxten av lågprisbolag som använder en ny affärsmodell baserad på kortast möjliga tid vid gaten (*turn-around time*) och högeffektiv användning av flygflottan. Denna utveckling har inneburit en kraftig ökning av trafiken, där särskilt lågprisbolagens trafik har vuxit snabbt sedan 2005. Under 2012 hade lågprisbolagen för första gången en större marknadsandel (44,8 %) än de traditionellt dominerande lufttrafikföretagen (42,4 %), en trend som fortsatte under 2013 (45,94 % för lågprisbolagen och 40,42 % för de traditionella lufttrafikföretagen).

4. Flygplatserna i unionen ägs och drivs fortfarande främst av offentliga aktörer⁽⁶⁾, men tendensen är att privata företag blir allt mer involverade. Under det senaste decenniet har nya marknader skapats genom en partiell privatisering av vissa flygplatser och konkurrensutsättning av driften av offentligt ägda flygplatser, däribland regionala flygplatser.

5. Mindre flygplatser har störst andel offentligt ägande⁽⁷⁾ och måste oftast förlita sig på offentligt stöd för finansiering av verksamheten. De priser som dessa flygplatser tar ut tenderar att inte vara fastställda utifrån marknadshänsyn och särskilt inte utifrån sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter, utan främst med beaktande av lokala eller regionala skäl. Under rådande marknadsförhållanden är lönsamhetsutsikterna för kommersiella flygplatser också i hög grad beroende⁽⁸⁾ av trafikvolymen, och flygplatser med mindre än 1 miljon passagerare per år har vanligtvis svårt att täcka sina driftskostnader. En stor majoritet av de regionala flygplatserna subventioneras följaktligen regelbundet av offentliga myndigheter.

⁽²⁾ *Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010*. Steer Davies Gleave för Europeiska kommissionen, GD Transport och rörlighet. Slutrapport från augusti 2012.

⁽³⁾ Meddelande från kommissionen – Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, KOM(2010) 2020 slutlig, 3 mars 2010.

⁽⁴⁾ Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, s. 1), rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8) och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽⁶⁾ Under 2010 var 77 % av flygplatserna helt offentligt ägda, medan 9 % var helt privat ägda, se Airport Council International Europe: *The Ownership of Europe's Airports 2010*.

⁽⁷⁾ Detta visas exempelvis av att medan andelen offentligt ägda flygplatser under 2010 var 77 %, svarade de bara för 52 % av den totala passagerarvolymen.

⁽⁸⁾ Detta visas i *Study on competition between airports and the application of State aid rules* – Cranfield University, juni 2002, och har därefter bekräftats i branschrapporter.

6. Vissa regioner hämmas fortfarande av att det är svårt att nå dem från resten av unionen och viktiga nav drabbas i ökande utsträckning av trafikstockning⁽⁹⁾. Samtidigt har den täta förekomsten av regionala flygplatser i vissa regioner i unionen medfört betydande överkapacitet i flygplatsinfrastrukturen i förhållande till passagerares och flygbolags behov.

7. Systemet för prissättning i flertalet flygplatser i EU har traditionellt utformats som ett offentligtgjort system för flygplatsavgifter baserat på passagerarantal och luftfartygens vikt⁽¹⁰⁾. Marknadsutvecklingen och det nära samarbetet mellan flygplatser och flygbolag har emellertid gradvis banat väg för en stor variation av affärsmetoder, inklusive långfristiga kontrakt med differentierade tariffer och ibland avsevärda stimulansbelopp och marknadsföringsstöd utbetalade av flygplatser och/eller lokala myndigheter till flygbolagen. I synnerhet kan offentliga medel öronmärkta för stöd till flygplatsdrift kanaliseras till flygbolag för att attrahera mer kommersiell trafik, vilket innebär en snedvridning av luftfartsmarknaden⁽¹¹⁾.

8. I sitt meddelande om modernisering av det statliga stödet⁽¹²⁾ påpekar kommissionen att politiken för statligt stöd bör inriktas på att underlätta ett väl utformat stöd som angriper marknadsmisslyckanden och uppnår mål av ett gemensamt intresse för unionen och på att undvika slöseri med offentliga medel. Statliga stödåtgärder kan under vissa förhållanden korrigera marknadsmisslyckanden och på så sätt bidra till effektivt fungerande marknader och ökad konkurrenskraft. I de fall marknaderna ger effektiva resultat som dock anses otillfredsställande om man ser till målen med sammanhållningspolitiken kan också statligt stöd användas för att uppnå ett mer önskvärt och rättvist marknadsresultat. Statligt stöd kan emellertid ha negativa effekter, t.ex. att det snedvrider konkurrensen mellan företag och påverkar handeln mellan medlemsstaterna i en omfattning som strider mot unionens gemensamma intressen. Kontrollen av statligt stöd inom flygplats- och luftfartssektorerna bör således främja sund användning av offentliga medel för en tillväxtorienterad politik, samtidigt som den begränsar konkurrenssnedvridningar som skulle undergräva likvärdiga förutsättningar på den inre marknaden, särskilt genom att förhindra mångfaldigande av olönsamma flygplatser i samma upptagningsområde och skapande av överkapacitet.

9. Tillämpningen av reglerna om statligt stöd på flygplats- och luftfartssektorerna utgör en del av kommissionens ansträngningar för att förbättra konkurrenskraften och tillväxtpotentialen hos unionens flygplatser och flygbolag⁽¹³⁾. Likvärdiga förutsättningar för flygbolag och flygplatser i unionen är avgörande för att uppnå dessa mål och för hela den inre marknaden. Samtidigt kan regionala flygplatser vara viktiga både för den lokala utvecklingen i vissa regioner och regioners tillgänglighet, i synnerhet mot bakgrund av positiva trafikprognoser för luftfarten i unionen.

10. Som en del av den allmänna planen för att inrätta ett gemensamt luftrum i unionen och med hänsyn till marknadsutvecklingen antog kommissionen 2005 riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser⁽¹⁴⁾ (nedan kallade 2005 års luftfartsriktlinjer). I dessa riktlinjer angavs under vilka omständigheter vissa kategorier av statligt stöd till flygplatser och flygbolag kunde anses vara förenliga med den inre marknaden. De ersatte 1994 års luftfartsriktlinjer⁽¹⁵⁾, som främst innehöll bestämmelser om omstrukturering av nationella flygbolag och socialt stöd till unionsmedborgare.

⁽⁹⁾ Enligt prognoserna kommer 13 flygplatser i EU att arbeta med full kapacitet åtta timmar om dagen varje dag under 2030, att jämföra med 2007 då enbart fem flygplatser arbetade med full kapacitet eller nästan full kapacitet 100 % av tiden (se meddelandet av den 1 december 2011 från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Flygplatspolitik i EU – kapacitets- och kvalitetsförbättringar ska främja tillväxt, anslutbarhet och hållbar rörlighet, KOM(2011) 823) (nedan kallat *meddelandet om flygplatspolitik i EU*).

⁽¹⁰⁾ Detta visas av Internationella civila luftfartsorganisationens riktlinjer för avgifter för flygplatser och trafik tjänster (dokument 9082), senast ändrade i april 2012.

⁽¹¹⁾ I synnerhet när stöd bestäms på grundval av beräkningar i efterhand (täckning av underskott i takt med att de uppstår) kanske flygplatser inte har särskilt många incitament att begränsa kostnaderna och ta ut flygplatsavgifter som räcker till för att täcka kostnaderna.

⁽¹²⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Modernisering av det statliga stödet i EU, COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Se meddelandet om flygplatspolitik i EU.

⁽¹⁴⁾ Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).

⁽¹⁵⁾ 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).

11. Riktlinjerna i detta meddelande beaktar den nya rättsliga och ekonomiska situationen i fråga om offentlig finansiering av flygplatser och flygbolag och anger på vilka villkor sådan finansiering kan utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och, i de fall sådan finansiering utgör statligt stöd, på vilka villkor den kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget. Kommissionens bedömning baseras på dess erfarenheter och beslutspraxis samt dess analys av de rådande marknadsförhållandena inom flygplats- och luftfartssektorerna. Kommissionens bedömning inverkar således inte på dess förhållningssätt i fråga om andra infrastrukturer eller sektorer. I synnerhet anser kommissionen att det blotta faktum att en flygplatsförvaltare mottar eller har mottagit statligt stöd inte automatiskt innebär att de flygbolag som är dess kunder också är stödmottagare. Om de villkor som ett flygbolag erbjuds på en viss flygplats skulle ha erbjudits av en vinstmotiverad flygplatsförvaltare kan flygbolaget inte anses motta en förmån i den betydelse som avses i reglerna om statligt stöd.

12. När stöd från offentliga myndigheter bedöms utgöra statligt stöd anser kommissionen likväl att vissa kategorier av stöd till regionala flygplatser och de flygbolag som använder dessa flygplatser kan vara motiverade under vissa villkor, särskilt för utveckling av nya flyglinjer och bättre tillgänglighet för och ekonomisk utveckling i vissa regioner. Konkurrenssnedvridningar på samtliga berörda marknader bör dock beaktas och enbart sådant statligt stöd som är proportionellt och nödvändigt för att bidra till uppnåendet av ett mål av gemensamt intresse kan godtas.

13. I detta sammanhang bör det betonas att driftstöd i princip utgör en mycket snedvridande form av stöd och bara kan tillåtas under exceptionella omständigheter. Enligt kommissionen bör flygplatser och flygbolag i normalfallet bära sina egna driftskostnader. Den gradvisa övergång till nya marknadsförhållanden som beskrivs i punkterna 3–7 förklarar emellertid varför regionala flygplatser har mottagit omfattande driftstöd från offentliga myndigheter före antagandet av dessa riktlinjer. Mot denna bakgrund och för att luftfartsindustrin ska kunna anpassa sig till den nya marknadssituationen kan vissa kategorier av driftstöd till flygplatser fortfarande vara motiverade under en övergångsperiod och på vissa villkor. Som det sägs i punkt 5 tyder tillgängliga uppgifter och konsensus inom branschen på att det under rådande marknadsförhållanden finns ett samband mellan en flygplats ekonomiska situation och dess trafikvolym och att finansieringsbehoven vanligen är proportionellt större för mindre flygplatser. Med tanke på deras bidrag till ekonomisk utveckling och territoriell sammanhållning i unionen bör förvalterna av mindre regionala flygplatser följaktligen ges tid att anpassa sig till den nya marknadssituationen, exempelvis för att gradvis höja flygplatsavgifter för flygbolag, införa rationaliseringsåtgärder, differentiera sina affärsmodeller eller attrahera nya flygbolag och kunder som fyller deras lediga kapacitet.

14. När övergångsperioden avslutats bör flygplatser inte längre beviljas driftstöd utan de bör finansiera sin drift med hjälp av egna medel. Även om ersättning för icke-täckta driftskostnader för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fortfarande bör kunna beviljas små flygplatser eller för att möjliggöra anslutbarhet för samtliga områden med särskilda behov, bör den marknadsutveckling som stimuleras dessa riktlinjer möjliggöra att flygplatser täcker sina kostnader, liksom i andra branscher.

15. Utvecklingen av ny luftfartstrafik bör i princip baseras på sunda affärsidéer. Utan lämpliga incitament är emellertid flygbolagen inte alltid villiga att ta risken att öppna nya flyglinjer från okända och oprövade små flygplatser. På vissa villkor kan därför flygbolag beviljas startstöd under och även efter övergångsperioden, om detta ger dem nödvändiga incitament att inrätta nya flyglinjer från regionala flygplatser, ökar rörligheten för unionens medborgare genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen och stimulerar regional utveckling. Eftersom avlägsna områden lider av låg tillgänglighet är förenlighetskriterierna för startstödet till flyglinjer från sådana regioner mer flexibla.

16. Fördelningen av flygplatskapacitet till flygbolag bör följaktligen gradvis bli mer effektiv (dvs. efterfrågeinriktad) och behovet av offentlig finansiering till flygplatser minska i takt med att privata investeringar blir allt vanligare. Om man kan fastställa att det finns ett genuint transportbehov och positiva externa effekter för ett visst område, bör dock investeringsstöd till flygplatser kunna godtas även efter övergångsperiodens slut, med högsta tillåtna stödnivåer som säkerställer likvärdiga förutsättningar i hela unionen.

17. Mot denna bakgrund införs i dessa riktlinjer ett nytt förhållningssätt för bedömningen av om stöd till flygplatser är förenligt med den inre marknaden:

- a) Medan frågan om investeringsstöd lämnades öppen i 2005 års luftfartsriktlinjer anges i dessa reviderade riktlinjer högsta tillåtna stödnivåer beroende på flygplatsers storlek.
- b) Investeringsstöd till stora flygplatser med ett årligt antal passagerare på över 5 miljoner bör dock i princip inte anses förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, utom vid mycket exceptionella omständigheter, exempelvis flyttning av en befintlig flygplats, där behovet av ett statligt ingripande kännetecknas av ett tydligt marknadsmisslyckande med hänsyn till de exceptionella omständigheterna, investerings omfattning och den begränsade snedvridningen av konkurrensen.
- c) När det gäller flygplatser belägna i avlägsna områden höjs de högsta tillåtna stödnivåerna för investeringsstöd med upp till 20 %.
- d) Driftstöd till regionala flygplatser kan under en övergångsperiod på tio år anses förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget; när det dock gäller flygplatser med färre än 700 000 passagerare per år kommer kommissionen efter en period av fyra år att ompröva lönsamhetsutsikterna för denna flygplatskategori, i syfte att utvärdera om särskilda regler bör utformas för bedömning av huruvida driftstöd till sådana flygplatser är förenligt med den inre marknaden.

18. Villkoren för att startstöd till flygbolag ska anses vara förenligt med den inre marknaden har dessutom rationaliserats och anpassats till den senaste marknadsutvecklingen.

19. Kommissionen kommer att tillämpa ett balanserat tillvägagångssätt som är neutralt i förhållande till de olika affärsmodeller som används av flygplatser och flygbolag och tar hänsyn till lufttrafikens tillväxtutsikter, behovet av regional utveckling och tillgänglighet och den positiva roll som lågprisbolagens affärsmodell har spelat för utvecklingen av vissa regionala flygplatser. Samtidigt är en gradvis övergång till ett marknadsinriktat tillvägagångssätt otvivelaktigt berättigad. Utom i vissa vederbörligen motiverade och begränsade fall bör flygplatser kunna täcka sina driftskostnader och offentliga investeringar användas för att finansiera uppförande av ekonomiskt livskraftiga flygplatser som tillmötesgår flygbolags och passagerares efterfrågan. Snedvridning av konkurrensen mellan flygplatser och mellan flygbolag bör undvikas, liksom mångfaldigande av olönsamma flygplatser. Detta balanserade tillvägagångssätt bör vara genomsynligt, lättförståeligt och enkelt att tillämpa.

20. Dessa riktlinjer inverkar inte på medlemsstaternas skyldighet att efterleva unionslagstiftning. För att undvika att en investering leder till miljöskador måste medlemsstaterna i synnerhet se till att unionens miljölagstiftning följs, däribland behovet av en miljökonsekvensbedömning när en sådan krävs, och se till att alla relevanta tillstånd finns.

2. TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

2.1. Tillämpningsområde

21. De principer som beskrivs i dessa riktlinjer är tillämpliga på statligt stöd till flygplatser och flygbolag⁽¹⁶⁾. De kommer att tillämpas i enlighet med fördraget, sekundärlagstiftning som antagits i enlighet med fördraget och andra EU-riktlinjer för statligt stöd⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ De principer som beskrivs i dessa riktlinjer är inte tillämpliga på stöd för tillhandahållande av marktjänster, oavsett om dessa tillhandahålls tredje part av flygplatsen själv, av ett flygbolag eller av en marktjänstleverantör. Sådant stöd kommer att bedömas utifrån relevanta allmänna regler. Enligt rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36), eller efterföljande lagstiftning om tillträde till marknaden för marktjänster på EU:s flygplatser, ska flygplatser som utför marktjänster hålla separat bokföring över dessa som är åtskild från bokföringen för den övriga verksamheten. En flygplats får inte heller subventionera sina marktjänster med hjälp av de inkomster som man genererar som flygplats. Dessa riktlinjer ska inte heller tillämpas på företag som även om de är aktiva på en flygplats sysslar med icke-luftfartsverksamheter.

⁽¹⁷⁾ I synnerhet, men inte uteslutande, 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), direktiv 96/67/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11) och all efterföljande lagstiftning om flygplatsavgifter.

22. Vissa flygplatser och flygbolag är specialiserade på godstransport. Kommissionen har ännu inte tillräcklig erfarenhet av bedömning av stöd till flygplatser och flygbolag som är specialiserade på godstransport för att kunna sammanfatta sin praxis i form av specifika kriterier för förenlighet med den inre marknaden. För dessa kategorier av företag kommer kommissionen, på grundval av en analys från fall till fall, att tillämpa de gemensamma principer för förenlighet med den inre marknaden som anges i avsnitt 5.

23. Kommissionen kommer inte att tillämpa riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2007–2013⁽¹⁸⁾, riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2014–2020⁽¹⁹⁾ eller framtida riktlinjer för regionalstöd på statligt stöd till flygplatsinfrastruktur.

24. Dessa riktlinjer ersätter 1994 och 2005 års luftfartsriktlinjer.

2.2. Definitioner

25. I dessa riktlinjer gäller följande definitioner:

- 1) *stöd*: varje åtgärd som uppfyller samtliga kriterier i artikel 107.1 i fördraget.
- 2) *stödnivå*: det totala stödbeloppet uttryckt som en procentandel av de stödberättigande kostnaderna, varvid båda beloppen anges som diskonterade nuvärden vid tidpunkten för beviljandet av stödet och innan avdrag görs för skatter eller andra avgifter.
- 3) *flygbolag*: ett flygbolag med en giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat eller en medlem i det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008⁽²⁰⁾.
- 4) *flygplatsavgift*: ett pris eller en avgift som tas ut till förmån för flygplatsen och som betalas av flygplatsanvändarna för utnyttjandet av sådana faciliteter och tjänster som uteslutande tillhandahålls av flygplatsen och som avser landning, start, belysning och parkering av luftfartyg samt hantering av passagerare och gods, inklusive avgifter som betalas för marktjänster och för centraliserad marktjänstinfrastruktur.
- 5) *flygplatsinfrastruktur*: den infrastruktur och utrustning som flygplatsen behöver för att tillhandahålla flygbolag och olika tjänsteleverantörer flygplatstjänster, däribland banor, terminaler, plattor, taxibanor, centraliserad marktjänstinfrastruktur och alla andra faciliteter som direkt stöder tillhandahållandet av flygplatstjänster, men exklusive infrastruktur och utrustning som främst krävs för icke-luftfartsverksamheter, t.ex. bilparkering, affärer och restauranger.
- 6) *flygplats*: en enhet eller grupp av enheter som utför ekonomisk verksamhet i form av att tillhandahålla flygbolag flygplatstjänster.
- 7) *flygplatsinkomster*: inkomster från flygplatsavgifter efter avdrag för marknadsföringsstöd eller andra stimulanser som flygplatsen ger flygbolag samt inkomster från icke-luftfartsverksamheter (utan offentligt stöd), men exklusive offentligt stöd och ersättning för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde eller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- 8) *flygplatstjänster*: tjänster som flygplatsen eller dess dotterbolag tillhandahåller flygbolag i form av hantering av luftfartyg, från landning till start, och av passagerare och gods, så att flygbolag får möjlighet att tillhandahålla lufttransporttjänster, inklusive tillhandahållande av marktjänster och av centraliserad marktjänstinfrastruktur.
- 9) *genomsnittlig årlig passagerarvolym*: den passagerarvolym som fastställs på grundval av inkommande och utgående passagerartrafik under de två räkenskapsår som föregår det då stödet anmäls eller, i fråga om oanmälda stöd, beviljas.
- 10) *kapitalkostnader*: avskrivning av stödberättigande investeringskostnader för flygplatsinfrastruktur och flygplatsutrustning, inklusive underliggande finansieringskostnader.

⁽¹⁸⁾ Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013 (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13).

⁽¹⁹⁾ Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2014–2020 (EUT C 209, 23.7.2013, s. 1).

⁽²⁰⁾ 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).

- 11) *underskott i fråga om kapitalkostnader*: det diskonterade nuvärdet av skillnaden mellan de positiva och negativa kassaflödena (inklusive investeringskostnader) under livslängden för investeringen i anläggningstillgångar.
- 12) *upptagningsområde för en flygplats*: flygplatsens geografiska marknad, vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen. Upptagningsområdet för en viss flygplats kan dock vara annorlunda och man måste beakta varje flygplats särdrag. Upptagningsområdets storlek och form varierar från flygplats till flygplats och beror på flygplatsens olika egenskaper, däribland dess affärsmodell, belägenhet och de destinationer som betjänas.
- 13) *finansieringskostnader*: de kostnader för finansiering genom lån eller genom eget kapital som ingår i de stödberättigande investeringskostnaderna. Finansieringskostnaderna beaktar med andra ord den andel av totala räntekostnader och avkastning på eget kapital som går åt för att finansiera stödberättigande kostnader för en investering och innefattar ej finansiering av rörelsekapital, investeringar i icke-luftfartsverksamheter eller andra investeringsprojekt.
- 14) *dag då stödet beviljades*: den dag då medlemsstaten gör ett rättsligt bindande åtagande att tilldela ett stöd och som kan åberopas i nationell domstol.
- 15) *stödberättigande investeringskostnader*: kostnader för investeringar i flygplatsinfrastruktur, inklusive planeringskostnader men exklusive investeringskostnader för icke-luftfartsverksamheter, investeringskostnader för utrustning för tillhandahållande av markttjänster, normala underhållskostnader och kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.
- 16) *markttjänster*: tjänster som flygplatsanvändare tillhandahålls på flygplatser enligt beskrivningen i bilagan till direktiv 96/67/EG eller i efterföljande lagstiftning om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatser.
- 17) *höghastighetståg*: tåg som kan nå hastigheter på över 200 km/h.
- 18) *investeringsstöd*: stöd för att finansiera anläggningstillgångar och särskilt för att täcka "underskottet i fråga om kapitalkostnader".
- 19) *diskonterat nuvärde*: skillnaden mellan de positiva och negativa kassaflödena under investeringens livslängd, diskonterade till sina nuvärden med hjälp av kapitalkostnaden, dvs. den normala planerade avkastning som företaget tillämpar vid andra investeringsprojekt av liknande slag eller, om en sådan avkastning inte är tillgänglig, kapitalkostnaden för företaget som helhet eller den förväntade avkastning som vanligtvis observeras inom flygplatssektorn.
- 20) *icke-luftfartsverksamheter*: kommersiella tjänster som tillhandahålls flygbolag eller andra flygplatsanvändare, t.ex. stödtjänster till passagerare, speditörer eller andra tjänstetillhandahållare, uthyrning av kontor eller affärslokaler, bilparkering och hotell.
- 21) *driftstöd*: stöd för att täcka "rörelseunderskottet", antingen i form av ett belopp som utbetalas helt i förskott eller i form av periodiska delbetalningar för att täcka väntade driftskostnader (periodiska schablonbetalningar).
- 22) *rörelsekostnader*: flygplatsens underliggande kostnader för att tillhandahålla flygplatstjänster, däribland kostnader för t.ex. personal, upphandlade tjänster, kommunikationstjänster, avfall, energi, underhåll, hyror och administration, men exklusive kapitalkostnader, marknadsföringsstöd eller andra stimulanser som flygplatsen beviljar flygbolag och kostnader för uppgifter som ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.
- 23) *rörelseunderskott*: en flygplats rörelseförlust under en given period, diskonterad till sitt nuvärde med hjälp av kapitalkostnaden, dvs. gapet (mätt som diskonterat nuvärde) mellan flygplatsens inkomster och flygplatsens rörelsekostnader.
- 24) *yttre randområden*: de områden som avses i artikel 349 i fördraget ⁽²¹⁾.

⁽²¹⁾ För närvarande: Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna. I enlighet med Europeiska rådets beslut 2010/718/EU av den 29 oktober 2010 om ändring av ön Saint-Barthélemy:s ställning i förhållande till Europeiska unionen (EUT L 325, 9.12.2010, s. 4) upphörde Saint-Barthélemy från och med den 1 januari 2012 att vara ett yttre randområde och blev i stället ett område i kategorin utomeuropeiska länder och territorier enligt fjärde delen i fördraget. I enlighet med Europeiska rådets beslut 2012/419/EU av den 11 juli 2012 om ändring av Mayottes ställning i förhållande till Europeiska unionen (EUT L 204, 31.7.2012, s. 131) upphörde Mayotte från och med den 1 januari 2014 att vara ett utomeuropeiskt land eller territorium och blev i stället ett yttre randområde.

- 25) *rimlig vinstmarginal*: den avkastning på kapital, t.ex. mätt som internränta, som ett företag normalt väntas göra på investeringar med liknande grad av risk.
- 26) *regional flygplats*: en flygplats med en årlig trafikvolym av upp till 3 miljoner passagerare.
- 27) *avlägsna områden*: yttersta randområden, Malta, Cypern, Ceuta, Melilla, öar som ingår i en medlemsstats territorium samt glesbygder.
- 28) *glesbygder*: NUTS 2-regioner med färre än 8 invånare/km² eller NUTS 3-regioner med färre än 12,5 invånare/km² (baserat på Eurostat-uppgifter om befolkningstäthet).
- 29) *arbetets början*: påbörjande av bygg- och anläggningsarbeten inom ramen för investeringen eller det första bindande åtagandet att beställa utrustning eller något annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig, beroende på vilket som inträffar först och med undantag av förberedande arbeten som att utverka tillstånd och utföra preliminära genomförbarhetsstudier.

3. FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I FÖRDRAGET

3.1. Begreppen företag och ekonomisk verksamhet

26. Enligt artikel 107.1 i fördraget är reglerna om statligt stöd bara tillämpliga när mottagaren är ett "företag". Europeiska unionens domstol har konsekvent definierat företag som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning eller ägande och hur de finansieras⁽²²⁾. Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet⁽²³⁾. Om en verksamhet är ekonomisk eller ej beror inte på huruvida verksamheten genererar vinst⁽²⁴⁾.

27. Det står nu klart att flygbolagens verksamhet i form av att tillhandahålla passagerare eller företag transporttjänster utgör en ekonomisk verksamhet. I luftfartsriktlinjerna från 1994 var uppfattningen fortfarande att uppförandet eller utvidgningen av ett infrastrukturprojekt (t.ex. en flygplats, en motorväg eller en bro) utgjorde en allmän ekonomisk-politisk åtgärd som kommissionen inte kunde pröva enligt reglerna om statligt stöd. I *Aéroports de Paris-målet*⁽²⁵⁾ avvisade EU-domstolarna denna uppfattning och fastslog att driften av en flygplats i form av tillhandahållande av flygplatstjänster till flygbolag och till olika tjänsteleverantörer också utgör en ekonomisk verksamhet. I sin dom i *Flughafen Leipzig/Halle-målet*⁽²⁶⁾ klargjorde tribunalen att driften av en flygplats är en ekonomisk verksamhet och att uppförandet av flygplatsinfrastruktur med nödvändighet måste anses ingå i denna verksamhet.

28. När det gäller tidigare finansieringsåtgärder innebär den gradvisa framväxten av marknadskrafter inom flygplatssektorn⁽²⁷⁾ att man inte kan fastställa ett exakt datum från och med vilket driften av en flygplats otvivelaktigt borde ha betraktats som en ekonomisk verksamhet. EU-domstolarna har dock bekräftat att flygplatsverksamhetens karaktär har ändrats. I domen i *Flughafen Leipzig/Halle-målet* fastslog tribunalen att från och med 2000 kunde tillämpningen av regler om statligt stöd på finansiering av flygplatsinfrastruktur inte längre uteslutas⁽²⁸⁾. Från och med datumet för domen i *Aéroports de Paris-målet* (12 december 2000) måste följaktligen drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som en verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd.

⁽²²⁾ Se meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, del 2.1 (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4) och tillhörande rättspraxis, särskilt de förenade målen C-180/98 – C-184/98, Pavlov m.fl., REG 2000, s. I-6451.

⁽²³⁾ Mål 118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkt 7; mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, punkt 36 och Pavlov m.fl., punkt 75.

⁽²⁴⁾ De förenade målen 209/78–215/78 och 218/78, Van Landewyck, REG 1980, s. 3125, punkt 88; mål C-244/94, FFSA m.fl., REG 1995, s. I-4013, punkt 21 och mål C-49/07, MOTOE, REG 2008, s. I-4863, punkterna 27 och 28.

⁽²⁵⁾ Mål T-128/98, *Aéroports de Paris* mot kommissionen, REG 2000, s. II-3929, bekräftad i mål C-82/01, REG 2002, s. I-9297, punkterna 75–79.

⁽²⁶⁾ De förenade målen T-443/08 och T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG* och *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* mot kommissionen (domen i "*Flughafen Leipzig/Halle-målet*"), REG 2011, s. II-1311, särskilt punkterna 93 och 94, bekräftad i mål C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen AG* och *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* mot Europeiska kommissionen, [2012] ännu inte offentliggjord.

⁽²⁷⁾ Se punkt 3 och domen i *Flughafen Leipzig/Halle-målet*, punkt 105.

⁽²⁸⁾ Se domen i *Flughafen Leipzig/Halle-målet*, punkt 106.

29. Likaledes kunde offentliga myndigheter, till följd av den osäkerhet som rådde före domen i *Aéroports de Paris*-målet, med rätta anse att finansiering av flygplatsinfrastruktur inte utgjorde statligt stöd och att sådana åtgärder följaktligen inte behövde anmälas till kommissionen. Därav följer att kommissionen nu, på grundval av reglerna om statligt stöd, inte kan ifrågasätta sådana finansieringsåtgärder som beviljats⁽²⁹⁾ före *Aéroports de Paris*-domen⁽³⁰⁾.

30. Åtgärder som beviljats innan konkurrens växte fram inom flygplatssektorn utgjorde hur som helst inte statligt stöd när de beviljades, men skulle emellertid kunna betraktas som befintligt stöd enligt artikel 1 b v i rådets förordning (EG) nr 659/1999⁽³¹⁾, om villkoren i artikel 107.1 i fördraget är uppfyllda.

31. Den enhet eller grupp av enheter som utför ekonomisk verksamhet i form av att tillhandahålla flygbolag flygplatstjänster, dvs. att sörja för hantering av luftfartyg från landning till start och hantering av passagerare och gods, så att flygbolag kan tillhandahålla lufttransporttjänster⁽³²⁾, benämns i det följande *flygplats*⁽³³⁾. En flygplats tillhandahåller flygbolag en rad olika tjänster (nedan kallade *flygplatstjänster*) i utbyte mot betalning (*flygplatsavgifter*). Även om den exakta omfattningen av de tjänster som flygplatser tillhandahåller, liksom benämningen på betalningen som exempelvis "avgift" eller "skatt", varierar inom unionen, utgör tillhandahållandet av flygplatstjänster till flygbolag i utbyte mot flygplatsavgifter en ekonomisk verksamhet i alla medlemsstater.

32. Regelverket av lagar och andra författningar för ägande och drift av enskilda flygplatser varierar från flygplats till flygplats inom unionen. Särskilt regionala flygplatser förvaltas ofta i nära samverkan med offentliga myndigheter. I detta avseende har domstolen fastställt att flera enheter kan anses utöva en ekonomisk verksamhet tillsammans och således utgöra, på vissa villkor, en ekonomisk enhet⁽³⁴⁾. När det gäller luftfart anser kommissionen att en betydande inblandning i en flygplats affärsstrategi, exempelvis genom ett direkt ingående av avtal med flygbolag eller fastställande av flygplatsavgifter, utgör en stark indikation på att enheten i fråga ensam eller tillsammans med andra bedriver ekonomisk verksamhet i form av att driva en flygplats⁽³⁵⁾.

33. Utöver flygplatstjänster kan en flygplats också tillhandahålla andra kommersiella tjänster till flygbolag eller andra flygplatsanvändare, t.ex. stödtjänster till passagerare, speditörer eller andra tjänestetillhandahållare (exempelvis genom uthyrning av lokaler och utrymmen till affärer, restauranger och parkeringsbolag). Dessa typer av ekonomisk verksamhet kallas i det följande *icke-luftfartsverksamheter*.

34. All verksamhet som bedrivs av en flygplats är dock inte nödvändigtvis av ekonomisk natur⁽³⁶⁾. Eftersom klassificeringen av en enhet som ett företag alltid görs i förhållande till en specifik verksamhet är det nödvändigt att skilja mellan de olika verksamheter som en flygplats utför och fastställa i vilken omfattning dessa verksamheter är av ekonomisk karaktär. Om en flygplats bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet ska den betraktas som ett företag enbart i fråga om den förstnämnda verksamhetstypen.

⁽²⁹⁾ Det relevanta kriteriet för vilket datum en eventuell stödåtgärd anses ha beviljats är datumet för den rättsligt bindande akt genom vilken de offentliga myndigheterna åtar sig att bevilja åtgärden till stödmottagaren. Se mål T-358/94, *Compagnie Nationale Air France* mot kommissionen, REG 1996, s. II-2109, punkt 79; mål T-109/01, *Fleuren Compost BV* mot kommissionen, REG 2004, s. II-127, punkt 74; de förenade målen T-362/05 och T-363/05, *Nuova Agricast* mot kommissionen, REG 2008, s. II-297, punkt 80 och de förenade målen T-427/04 och T-17/05, *Frankrike och France Télécom* mot kommissionen, REG 2009, s. II-4315, punkt 321.

⁽³⁰⁾ Beslut C 38/08 av den 3 oktober 2012 om finansiering av Münchens flygplats, terminal T2, punkterna 74–81 (EUT L 319, 29.11.2013, s. 8).

⁽³¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

⁽³²⁾ Se direktiv 2009/12/EG, skäl 1.

⁽³³⁾ Flygplatsen kan utgöra en annan enhet än den som äger flygplatsen.

⁽³⁴⁾ Ett gemensamt utövande av ekonomisk verksamhet bedöms normalt genom att man analyserar förekomsten av funktionella, ekonomiska och organisatoriska kopplingar mellan enheterna. Se t.ex. mål C-480/09 P, *AcquaElectrabel Produzione SpA* mot kommissionen, REU 2010, s. I-13355, punkterna 47–55 och mål C-222/04, *Ministero dell'Economia e delle Finanze* mot *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* m.fl., REG 2006, s. I-289, punkt 112.

⁽³⁵⁾ Mål T-196/04, *Ryanair Ltd* mot kommissionen, REG 2008, s. II-3643 (nedan kallad *Charleroi*-domen), punkt 88.

⁽³⁶⁾ Domen i *Flughafen Leipzig/Halle*-målet, punkt 98.

35. Domstolen har fastställt att verksamheter som normalt ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet inte är av ekonomisk karaktär och i allmänhet inte omfattas av reglerna om statligt stöd⁽³⁷⁾. På en flygplats är verksamheter som utförs av flygkontrolltjänst, polis, tull och brandkår, verksamheter som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och investeringar avseende den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra dessa verksamheter i allmänhet att anse som icke-ekonomiska verksamheter⁽³⁸⁾.

36. Offentlig finansiering av sådana icke-ekonomiska verksamheter utgör inte statligt stöd, men bör vara strikt begränsad till att ersätta kostnaderna för verksamheterna och får inte användas för att finansiera andra verksamheter⁽³⁹⁾. All potentiell överkompensation från de offentliga myndigheternas sida för de kostnader som uppstår för icke-ekonomiska verksamheter kan utgöra statligt stöd. Om en flygplats bedriver icke-ekonomisk verksamhet vid sidan av sin ekonomiska verksamhet krävs separat kostnadsbokföring, så att man undviker att offentliga medel överförs mellan icke-ekonomiska och ekonomiska verksamheter.

37. Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet får inte medföra otillbörlig diskriminering mellan flygplatser. Enligt fast rättspraxis föreligger en förmån när offentliga myndigheter befriar företag från deras kostnader för ekonomisk verksamhet⁽⁴⁰⁾. Om det i en viss rättsordning är normalt att civila flygplatser måste bära vissa kostnader som följer av driften av dem medan vissa civila flygplatser inte behöver bära dessa kostnader, kan den senare typen av flygplatser anses bli beviljade en förmån oavsett om dessa kostnader avser en verksamhet som i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk karaktär.

3.2. Användning av statliga medel och frågan huruvida en åtgärd kan tillskrivas staten

38. Överföring av statliga medel kan ske på många olika sätt, t.ex. i form av direkta bidrag, skattelättnader⁽⁴¹⁾, mjuka lån eller andra typer av förmånliga finansieringsvillkor. Det rör sig också om statliga medel om staten ger en förmån in natura eller i form av subventionerade tjänster⁽⁴²⁾, t.ex. flygplatstjänster. Statliga medel kan användas⁽⁴³⁾ på nationell, regional eller lokal nivå. Finansiering från EU-fonder utgör också statliga medel när det är en medlemsstat som bestämmer hur dessa medel ska fördelas⁽⁴⁴⁾.

39. Domstolen har också beslutat att även om en stat kan kontrollera ett offentligt företag och utöva ett dominerande inflytande över dess verksamhet kan man inte automatiskt anta att den utövar denna kontroll i ett visst konkret fall⁽⁴⁵⁾. Man måste således undersöka om stödåtgärder som beviljats av offentliga myndigheter kan tillskrivas staten. Enligt domstolen kan det ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket en stödåtgärd vidtagits härledas om åtgärden måste tillskrivas staten⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Mål C-118/85, kommissionen mot Italien, punkterna 7 och 8, och mål C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, REG 1988, s. I-2479, punkt 18.

⁽³⁸⁾ Se särskilt mål C-364/92, SAT/Eurocontrol, REG 1994, s. I-43, punkt 30, och mål C-113/07, P, Selex Sistemi Integrati mot kommissionen, REG 2009, s. I-2207, punkt 71.

⁽³⁹⁾ Mål C-343/95, Calì & Figli mot Servizi Ecologici Porto di Genova, REG 1997, s. I-1547. Kommissionens beslut N 309/02 av den 19 mars 2003: Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001 (EUT C 148, 25.6.2003, s. 7). Kommissionens beslut N 438/02 av den 16 oktober 2002: Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter (EGT C 284, 21.11.2002, s. 2).

⁽⁴⁰⁾ Se t.ex. mål C-172/03, Wolfgang Heiser mot Finanzamt Innsbruck, REG 2005, s. I-1627, punkt 36, och citerad rättspraxis i den domen.

⁽⁴¹⁾ Se beslut N 324/06 av den 24 oktober 2006 – Frankrike, Stöd till Air Caraïbes charter av ett ATR 72-500 (EUT C 300, 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴²⁾ Se mål C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie mot GEMO SA, REG 2003, s. I-13769, punkt 29.

⁽⁴³⁾ Ett offentligt företags medel utgör statliga medel enligt artikel 107.1 i fördraget, eftersom de offentliga myndigheterna kontrollerar dessa medel. Se mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397 ("Stardust Marine-domen").

⁽⁴⁴⁾ Domstolen har bekräftat att det faktum att finansiella medel ständigt befinner sig under offentlig kontroll och följaktligen är tillgängliga för de behöriga nationella myndigheterna är tillräckligt för att medlen ska klassificeras som statligt stöd, se mål C-83/98 P, Frankrike mot Ladbroke Racing Ltd och kommissionen, REG 2000, s. I-3271, punkt 50.

⁽⁴⁵⁾ Se Stardust Marine-domen, punkt 52.

⁽⁴⁶⁾ Se Stardust Marine-domen, punkterna 55 och 56.

40. Mot bakgrund av detta anses en offentlig flygplats medel utgöra offentliga medel. En offentlig flygplats kan således anses bevilja stöd till ett flygbolag som använder flygplatsen om beslutet att bevilja stödåtgärden kan tillskrivas staten och övriga villkor i artikel 107.1 i fördraget är uppfyllda. Domstolen har också fastställt att frågan huruvida en stödåtgärd beviljas direkt av staten eller av offentliga eller privata organ som inrättats eller utnämnts av staten för att administrera stödet är irrelevant för om stödet ska betraktas som statligt stöd⁽⁴⁷⁾.

3.3. Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln

41. Enligt domstolens rättspraxis snedvrider ekonomiska bidrag konkurrensen om de stärker ett företags ställning i förhållande till andra företag⁽⁴⁸⁾.

42. När en förmån beviljad av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra företag som konkurrerar på en given marknad i unionen måste handeln mellan medlemsstaterna generellt anses bli påverkad av den förmånen⁽⁴⁹⁾.

43. Konkurrens mellan flygplatser kan bedömas mot bakgrund av flygbolagens beslutskriterier, särskilt genom en jämförelse av olika faktorer som typ av erbjudna flygplatstjänster och berörda kunder, typ av befolkning eller ekonomisk verksamhet, trafikstockningar, tillträde till flygplatsen via land, nivån på avgifterna och de övergripande affärsvillkoren för användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster. Avgiftsnivån är en väsentlig faktor, eftersom offentlig finansiering till en flygplats kan användas för att hålla flygplatsavgifter på en konstlat låg nivå i syfte att locka till sig flygbolag, och följaktligen kan snedvrider konkurrensen väsentligt.

44. Kommissionen noterar vidare att flygplatser konkurrerar om förvaltningen av flygplatsinfrastruktur, även på lokala och regionala flygplatser. Offentlig finansiering till en flygplats kan följaktligen snedvrider konkurrensen på marknaderna för drift av flygplatsinfrastruktur. Offentlig finansiering till både flygplatser och flygbolag kan vidare snedvrider konkurrensen och inverka på handeln inom luftfartsmarknaderna i hela unionen. Slutligen kan konkurrensen mellan olika transportsätt också påverkas av offentlig finansiering till flygplatser eller flygbolag.

45. Domstolen fastställde i Altmarkdomen⁽⁵⁰⁾ att till och med offentlig finansiering till ett företag som enbart tillhandahåller lokala eller regionala transporttjänster kan inverka på handeln mellan medlemsstaterna, eftersom det företags tillhandahållande av transporttjänster därigenom kanske kan bibehållas eller utökas med resultatet att företag som är etablerade i andra medlemsstater får mindre möjlighet att tillhandahålla sina transporttjänster. Det förhållandet att stödbeloppet är litet eller en relativt liten storlek på det företag som får offentlig finansiering utesluter inte i sig möjligheten att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas. Följaktligen kan offentlig finansiering av flygplatser eller flygbolag som bedriver trafik från dessa flygplatser påverka handeln mellan medlemsstaterna.

3.4. Offentlig finansiering av flygplatser och tillämpning av principen om marknadsekonomiska aktörer

46. Fördraget ska enligt sin artikel 345 inte i något hänseende ingripa i medlemsstaternas egendomsordning. Medlemsstaterna kan således äga och driva företag, och de kan köpa aktier eller på annat sätt bli ägare i offentliga eller privata företag.

47. I dessa riktlinjer görs det därför ingen åtskillnad mellan olika typer av stödmottagare med avseende på deras juridiska struktur eller om de tillhör den offentliga eller privata sektorn. Flygbolag, flygplatser eller företag som driver dem kan alltså ha vilken juridisk form som helst.

48. För att bedöma om ett företag fått en ekonomisk förmån analyseras huruvida principen om marknadsekonomiska aktörer följts ("marknadsekonomitestet"). Detta test bör baseras på den information och förutsebara utveckling som förelåg vid den tidpunkt då den offentliga finansieringen beviljades och inte grunda sig på senare förhållanden⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Mål 78/76, Steinike & Weinlig mot Tyskland, REG 1977, s. I-595, punkt 21.

⁽⁴⁸⁾ Mål C-310/99, Italien mot kommissionen, REG 2002, s. I-2289, punkt 65.

⁽⁴⁹⁾ Mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ("Altmarkdomen"), REG 2003, s. I-7747.

⁽⁵⁰⁾ Se Altmarkdomen, punkterna 77–82.

⁽⁵¹⁾ Stardust Marine-domén, punkt 71. Mål C-124/10 P, kommissionen mot EDF, [2012], ännu inte offentliggjord, punkterna 84, 85 och 105.

49. När en flygplats får offentlig finansiering kommer kommissionen således att bedöma om denna finansiering utgör ett stöd genom att granska om en privat aktör, med hänsyn till utsikterna till avkastning och med bortseende från alla sociala, regionalpolitiska eller sektorsrelaterade överväganden⁽⁵²⁾, under liknande omständigheter skulle ha beviljat samma finansiering. Offentlig finansiering som beviljas under omständigheter som motsvarar normala marknadsvillkor betraktas inte som statligt stöd⁽⁵³⁾.

50. Domstolen har också beslutat att en offentlig investerares beteende kan jämföras med en privat investerares beteende, vilket vägleds av utsikter till lönsamhet på längre sikt⁽⁵⁴⁾, dvs. under investeringens hela livslängd. Dessa överväganden är särskilt relevanta när det gäller investeringar i infrastruktur, där det ofta krävs stora finansiella resurser och en positiv avkastning kan uppnås först efter många år. En bedömning av en flygplats lönsamhet måste beakta flygplatsens inkomster.

51. När det gäller offentlig finansiering till flygplatser bör följaktligen marknadsekonomitestet grundas på om det funnits sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter för den enhet som beviljat finansieringen⁽⁵⁵⁾. De trafikprognoser som görs för detta ändamål bör vara realistiska och grundas på en rimlig känslighetsanalys. Frånvaron av en affärsplan är en indikation på att marknadsekonomitestet kanske inte uppfylls⁽⁵⁶⁾. I avsaknad av en affärsplan kan medlemsstaterna uppvisa analyser eller interna dokument från berörda offentliga myndigheter eller den berörda flygplatsen som tydligt visar att en analys utförd innan offentlig finansiering beviljades ger vid handen att marknadsekonomitestet uppfylls.

52. Flygplatser kan ha en viktig roll när det gäller att gynna lokal utveckling eller tillgänglighet. Regionala eller politiska överväganden får emellertid inte beaktas när man använder marknadsekonomitestet⁽⁵⁷⁾. Sådana överväganden får dock på vissa villkor beaktas när man bedömer om stödet är förenligt med den inre marknaden.

3.5. Ekonomiska förbindelser mellan flygplatser och flygbolag

53. När en flygplats har tillgång till offentliga medel kan förekomsten av stöd till ett flygbolag som använder flygplatsen i princip uteslutas när förbindelserna mellan flygplatsen och flygbolaget uppfyller marknadsekonomitestet. Detta är normalt fallet om

- a) det pris som tas ut för flygplatstjänsterna motsvarar marknadspriset (se avsnitt 3.5.1), eller
- b) en i förväg utförd analys visar att överenskommelsen mellan flygplatsen och flygbolaget kommer att leda till en vinstökning för flygplatsen (se avsnitt 3.5.2).

3.5.1. Jämförelse med marknadspriset

54. Ett sätt att bedöma om ett flygbolag får stöd är att fastställa huruvida det pris som en flygplats tar ut av flygbolaget motsvarar marknadspriset. På grundval av tillgängliga och relevanta marknadspriser kan ett lämpligt riktmärke fastställas, med beaktande av de faktorer som anges i punkt 60.

55. För att fastställa ett riktmärke behöver man först kunna välja ut ett tillräckligt antal jämförbara flygplatser som tillhandahåller jämförbara tjänster på normala marknadsvillkor.

56. I detta hänseende noterar kommissionen att en stor majoritet av flygplatserna i unionen för närvarande får offentlig finansiering för att täcka investeringar och driftskostnader. Flertalet av dessa flygplatser kan bara överleva på marknaden om de får offentligt stöd.

⁽⁵²⁾ De förenade målen T-129/95, T-2/96 och T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, punkt 120. Se även mål C-40/85, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. 2321, punkt 13.

⁽⁵³⁾ Stardust Marine- domen, punkt 69. Se även mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 20.

⁽⁵⁴⁾ Mål C-305/89, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1603, punkt 20 ("Alfa Romeo- domen"). Mål T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mot kommissionen, REG 2003, s. II-435, punkterna 250–270.

⁽⁵⁵⁾ Se kommissionens beslut i fall C 25/07 – Finland – Tammerfors-Birkala flygplats och Ryanair (EUT L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁶⁾ Mål C-124/10, kommissionen mot EDF, [2012], ännu inte offentliggjord, punkterna 84, 85 och 105.

⁽⁵⁷⁾ De förenade målen T-129/95, T-2/96 och T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, punkt 120. Se även mål C-40/85, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. 2321, punkt 13.

57. De offentliga myndigheterna har traditionellt betraktat offentligt ägda flygplatser som infrastruktur syftande till att underlätta lokal utveckling och inte som företag som ska verka enligt marknadsekonomiska regler. De priser som dessa flygplatser tar ut tenderar således inte att vara fastställda utifrån marknadshänsyn och särskilt inte sunda och i förväg bedömda lönsamhetsutsikter, utan främst med beaktande av sociala eller regionala skäl.

58. Även om vissa flygplatser ägs eller förvaltas privat utan hänsyn till sociala eller regionala skäl kan de priser som dessa flygplatser tar ut vara starkt influerade av de priser som tas ut av flertalet offentligt subventionerade flygplatser, eftersom dessa senare priser beaktas av flygbolag när de förhandlar med privat ägda eller förvaltade flygplatser.

59. Under dessa omständigheter tvivlar kommissionen starkt på att man i nuläget kan identifiera ett lämpligt riktmärke för att fastställa ett riktigt marknadspris för de tjänster som tillhandahålls av flygplatser. Denna situation kan ändras eller utvecklas i framtiden, särskilt när reglerna om statligt stöd tillämpas till fullo på offentlig finansiering till flygplatser.

60. I alla händelser anser kommissionen att fastställandet av ett riktmärke bör grundas på en jämförelse av de flygplatsavgifter, efter avdrag för förmåner som flygbolagen beviljas (t.ex. marknadsföringsstöd, rabatter eller andra stimulanser), som debiteras av ett tillräckligt antal lämpliga "jämförelseflygplatser", vars förvaltare uppträder som marknadsekonomiska aktörer. Särskilt följande indikatorer bör användas:

- a) Trafikvolym.
- b) Trafiktyp (affärsändamål, fritidsändamål, utgående destination) och den relativa betydelsen av godstrafiken respektive flygplatsens inkomster från icke-luftfartsverksamheter.
- c) Typ av och nivå på tillhandahållna flygplatstjänster.
- d) Flygplatsens närhet till en stor stad.
- e) Antal invånare i flygplatsens upptagningsområde.
- f) Det omgivande områdets välstånd (BNP per capita).
- g) De olika geografiska områden från vilka passagerare skulle kunna attraheras.

3.5.2. Lönsamhetsanalys i förväg

61. I nuläget anser kommissionen 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.

62. I detta avseende bedömer kommissionen att prisdifferentiering är normal affärspraxis, om den sker i enlighet med all relevant konkurrenslagstiftning och lagstiftning för andra sektorer⁽⁵⁸⁾. En sådan differentierad prissättning bör dock vara kommersiellt motiverad för att marknadsekonomitestet ska uppfyllas⁽⁵⁹⁾.

63. Kommissionen anser att de överenskommelser som flygbolag ingår med en flygplats kan anses uppfylla marknadsekonomitestet om de i förväg bedöms öka flygplatsens lönsamhet. Flygplatsen bör visa att den när den träffar överenskommelse med ett flygbolag (t.ex. ett enskilt kontrakt eller en övergripande ordning med flygplatsavgifter), under hela löptiden för överenskommelsen, kan täcka alla de kostnader som följer av överenskommelsen samt få en rimlig vinstmarginal⁽⁶⁰⁾, på grundval av sunda prognoser på medellång sikt⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Relevanta bestämmelser är bland annat artiklarna 101 och 102 i fördraget och direktiv 2009/12/EG.

⁽⁵⁹⁾ Se kommissionens beslut i fall C 12/08 – Slovakien – Avtal mellan Bratislava flygplats och Ryanair (EUT L 27, 1.2.2011, s. 24) och kommissionens beslut i fall C 25/07 – Finland – Tammerfors-Birkala flygplats och Ryanair (EUT L 309, 19.11.2013, s. 27).

⁽⁶⁰⁾ En rimlig vinstmarginal är en "normal" avkastning på kapital, dvs. den avkastning som ett normalt företag skulle kräva för en investering med liknande risk. Avkastningen mäts som den internränta som uppnås genom de kassaflöden som väntas följa av överenskommelsen med flygbolaget.

⁽⁶¹⁾ Detta utesluter inte att inledande förluster under överenskommelsens löptid kan kompenseras av framtida vinster.

64. Vid bedömningen av om en överenskommelse som en flygplats ingår med ett flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet bör de inkomster från icke-luftfartsverksamheter som väntas följa av flygbolagets verksamhet beaktas jämte flygplatsavgifterna, efter avdrag för rabatter, marknadsföringsstöd eller stimulanssystem⁽⁶²⁾. Likaså bör samtliga merkostnader som väntas uppstå för flygplatsen till följd av flygbolagets verksamhet på flygplatsen beaktas⁽⁶³⁾. Dessa merkostnader kan omfatta alla kategorier av utgifter eller investeringar, t.ex. tillkommande personal-, utrustnings- och investeringskostnader som följer av flygbolagets närvaro på flygplatsen. Om flygplatsen exempelvis behöver expandera eller anlägga en ny terminal eller andra faciliteter för att i huvudsak tillmötesgå ett specifikt flygbolags behov, bör kostnaderna för detta beaktas vid beräkningen av merkostnaderna. Kostnader som flygplatsen måste bära oberoende av överenskommelsen med flygbolaget bör däremot inte beaktas i marknadsekonomitestet.

65. När en flygplatsförvaltare har fått stöd som är förenligt med den inre marknaden anses den förmån som följer av detta stöd inte bli överförd till ett specifikt flygbolag⁽⁶⁴⁾ om följande villkor är uppfyllda: infrastrukturen är öppen för samtliga flygbolag⁽⁶⁵⁾ (detta inbegriper infrastruktur som sannolikt kommer att användas i högre utsträckning av vissa kategorier av användare, t.ex. lågprisbolag eller charterbolag) och inte bestämd för ett specifikt flygbolag, och flygbolagen betalar tariffer som åtminstone täcker de merkostnader som definieras i punkt 64. Vidare anser kommissionen under sådana förhållanden att även om statligt stöd till flygbolagen anses föreligga skulle detta stöd i alla händelser ha varit förenligt med den inre marknaden av samma skäl som motiverar stödets förenlighet på nivån för flygplatsen. När en flygplatsförvaltare har fått investeringsstöd som inte är förenligt med den inre marknaden anses den förmån som följer av detta stöd inte bli överförd till ett specifikt flygbolag om följande villkor är uppfyllda: infrastrukturen är öppen för samtliga flygbolag och inte bestämd för ett specifikt flygbolag, och flygbolagen betalar tariffer som åtminstone täcker de merkostnader som definieras i punkt 64. Enligt kommissionen kan man under sådana förhållanden inte utesluta att det förekommer en sektoriell förmån för flygbolagsbranschen eller för andra användare, men detta bör inte medföra att återkrav riktas till specifika flygbolag eller andra användare.

66. Vid bedömning av överenskommelser mellan flygplatser och flygbolag kommer kommissionen även att ta hänsyn till den omfattning i vilken dessa överenskommelser kan anses utgöra en del av en övergripande strategi från flygplatsens sida för uppnående av lönsamhet på åtminstone lång sikt.

4. OFFENTLIG FINANSIERING AV TJÄNSTER AV ALLMÄNT EKONOMISKT INTRESSE

67. I vissa fall kan offentliga myndigheter definiera vissa ekonomiska verksamheter som utförs av flygplatser eller flygbolag som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 106.2 i fördraget och rättspraxisen i Altmark-målet⁽⁶⁶⁾, och erbjuda ersättning för tillhandahållandet av sådana tjänster.

⁽⁶²⁾ Allt offentligt stöd, t.ex. marknadsföringsavtal som ingås direkt mellan offentliga myndigheter och flygbolaget, avsett att delvis kompensera flygplatsens normala kostnader för överenskommelsen med flygbolaget kommer också att beaktas. Detta gäller oavsett om stödet beviljas direkt till det berörda flygbolaget eller kanaliseras via flygplatsen eller en annan enhet.

⁽⁶³⁾ Charleroi-domen, punkt 59.

⁽⁶⁴⁾ Vad som sägs i denna punkt om flygbolag gäller på samma sätt för andra användare av flygplatsen.

⁽⁶⁵⁾ Se särskilt de förenade målen T-443/08 och T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG och Flughafen Leipzig-Halle GmbH mot kommissionen, REG 2011, s II-1311, punkt 109.

⁽⁶⁶⁾ Se Altmark-domen, punkterna 86–93. Offentlig finansiering för tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse medför inte någon selektiv förmån enligt artikel 107.1 i fördraget om följande fyra villkor är uppfyllda: a) Den part som får offentlig finansiering för att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska formellt ha fått i uppdrag att tillhandahålla tjänsten, och de skyldigheter som ingår ska vara klart definierade. b) Parametrarna för beräkning av ersättningen måste vara fastställda på förhand på ett objektivt och genomsynligt sätt. c) Ersättningen får inte vara högre än vad som krävs för att helt eller delvis täcka kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra skyldigheterna. d) I de fall där mottagaren inte väljs ut genom ett offentligt upphandlingsförfarande, som möjliggör att tjänsten tillhandahålls samhället till lägsta möjliga kostnad, ska nivån på den beviljade ersättningen fastställas på grundval av en analys av de kostnader som ett välskött typiskt företag skulle ådra sig vid fullgörandet av skyldigheterna, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst.

68. I sådana fall ger meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁽⁶⁷⁾ och kommissionens förordning (EU) nr 360/2012⁽⁶⁸⁾ vägledning om under vilka omständigheter offentlig finansiering av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse anses utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget. Stöd i form av ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster kommer att bedömas i enlighet med kommissionens beslut 2012/21/EU⁽⁶⁹⁾ och rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁽⁷⁰⁾. Tillsammans utgör dessa fyra akter "regelverket för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse", som också är tillämpligt på ersättning till flygplatser och flygbolag. I det följande illustreras tillämpningen av några av de principer som anges i regelverket för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i den särskilda miljö som utgörs av luftfartssektorn.

4.1. Definition av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse när det gäller flygplatser och luftfart

69. Enligt det första kriteriet i Altmark-domen krävs en tydlig definition av de uppgifter som utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Detta krav sammanfaller med det i artikel 106.2 i fördraget.⁽⁷¹⁾ Enligt rättspraxis⁽⁷²⁾ måste företag som fått i uppdrag att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ha fått detta uppdrag genom en statlig åtgärd. Kommissionen har också klargjort⁽⁷³⁾ att för att en verksamhet ska betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör den ha vissa särdrag jämfört med normal ekonomisk verksamhet och att det mål av allmänt intresse som offentliga myndigheter vill uppnå inte bara kan bestå i utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner enligt artikel 107.3 c i fördraget⁽⁷⁴⁾.

70. När det gäller luftfartstjänster kan allmän trafikplikt bara införas enligt villkoren i förordning (EG) nr 1008/2008⁽⁷⁵⁾. I synnerhet kan en sådan plikt bara införas för en specifik flyglinje eller grupp av flyglinjer⁽⁷⁶⁾ 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⁽⁷⁷⁾.

71. I detta sammanhang bör det betonas att efterlevnaden av de materiella och förfarandemässiga kraven i förordning (EG) nr 1008/2008 inte upphäver kravet på att de berörda medlemsstaterna ska bedöma efterlevnaden av artikel 107.1 i fördraget.

72. När det gäller flygplatser anser kommissionen att den övergripande skötseln av en flygplats i väl motiverade fall kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Med hänsyn till de principer som anges i punkt 69 är detta enligt kommissionen bara möjligt om någon del av det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. Vid denna bedömning bör man beakta andra transportsätt och särskilt höghastighetståg eller sjöförbindelser med färja. I sådana fall får offentliga myndigheter ålägga en flygplats en allmän trafikplikt för att säkerställa att flygplatsen förblir tillgänglig för kommersiell trafik. Kommissionen noterar att vissa flygplatser spelar en viktig roll för den regionala anslutbarheten för isolerade eller avlägsna områden eller randområden i unionen. Detta kan särskilt gälla de yttersta randområdena och öar eller andra områden i unionen. Utifrån en bedömning från fall till fall och beroende på de särskilda omständigheterna för varje flygplats och region som den betjänar kan det vara motiverat att fastställa en skyldighet att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse på dessa flygplatser.

⁽⁶⁷⁾ Se fotnot 22.

⁽⁶⁸⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 114, 26.4.2012, s. 8).

⁽⁶⁹⁾ 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).

⁽⁷⁰⁾ 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).

⁽⁷¹⁾ Mål T-289/03, British United Provident Association Ltd (BUPA) mot kommissionen, REG 2008, s. II-81, punkterna 171 och 224.

⁽⁷²⁾ Se de förenade målen T-204/97 och T-270/97, EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA mot kommissionen, REG 2000, s. II-2267, punkt 126, och mål T-17/02, Fred Olsen SA mot kommissionen, REG 2005, s. II-2031, punkterna 186 och 188–189.

⁽⁷³⁾ Se meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 45.

⁽⁷⁴⁾ Se beslut N 381/04 – Frankrike, Projekt angående höghastighetsnät för telekommunikation i Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (EUT C 162, 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷⁵⁾ Artikel 16, 17 och 18.

⁽⁷⁶⁾ Enligt artikel 16.1 i förordning (EG) nr 1008/2008 måste både ursprungs- och destinationsflygplats tydligt anges.

⁽⁷⁷⁾ I synnerhet anser kommissionen att det skulle vara svårt att motivera allmän trafikplikt på en flyglinje till en viss flygplats om det redan finns liknande flyglinjer, särskilt i fråga om transporttid, antal avgångar och tjänstens nivå och kvalitet, till en annan flygplats som betjänar samma upptagningsområde.

73. Med tanke på de särskilda krav som är knutna till allmän trafikplikt för luftfartstjänster⁽⁷⁸⁾ och den fullständiga liberaliseringen av luftfartsmarknaderna anser kommissionen att omfattningen av en allmän trafikplikt för flygplatser inte bör innefatta utveckling av kommersiella luftfartstjänster.

4.2. Förenlighet med den inre marknaden när det gäller stöd i form av ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster

74. Om något av de kumulativa kriterierna enligt Altmark-domen inte är uppfyllt innebär ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster en ekonomisk förmån för mottagaren och kan följaktligen utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget. Ett sådant statligt stöd kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i fördraget, om alla de kriterier för förenlighet som utformats för tillämpningen av den punkten i fördraget är uppfyllda.

75. Statligt stöd i form av ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster undantas från anmälningskyldigheten enligt artikel 108.3 i fördraget, om de krav som anges i beslut 2012/21/EU är uppfyllda. Beslut 2012/21/EU omfattar sådan ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster som beviljas

(a) flygplatser vars genomsnittliga årliga trafikvolym inte överskrider 200 000 passagerare⁽⁷⁹⁾ under löptiden för avtalet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, och

(b) flygbolag i fråga om flygförbindelser till öar vars genomsnittliga årliga trafikvolym inte överskrider 300 000 passagerare⁽⁸⁰⁾.

76. Statligt stöd som inte täcks av beslut 2012/21/EU kan förklaras vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i fördraget, om villkoren i rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är uppfyllda. Det bör emellertid noteras att vid en bedömning enligt både beslut 2012/21/EU och rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kommer det som sägs om fastställandet av allmän trafikplikt för flygplatser eller flygbolag i punkterna 69-73 i dessa riktlinjer att tillämpas.

5. STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN ENLIGT ARTIKEL 107.3 C I FÖRDRAGET

77. När offentlig finansiering till flygplatser och/eller flygbolag utgör stöd kan detta stöd anses förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, om det uppfyller förenlighetskriterierna för flygplatser i avsnitt 5.1 i dessa riktlinjer respektive förenlighetskriterierna för flygbolag i avsnitt 5.2 i dessa riktlinjer. Statligt stöd som beviljas flygbolag och som proportionellt minskar flygplatsens lönsamhet (se punkterna 63 och 64 i dessa riktlinjer) kommer att anses vara oförenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget, såvida inte förenlighetsvillkoren för startstöd enligt avsnitt 5.2 i dessa riktlinjer är uppfyllda.

78. När kommissionen bedömer om en statlig stödåtgärd kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget analyserar den generellt om stödåtgärdens utformning garanterar att dess positiva effekt när det gäller att nå ett mål av gemensamt intresse är större än dess potentiella negativa effekter på handel och konkurrens.

79. I meddelandet om modernisering av det statliga stödet efterlystes gemensamma principer för kommissionens bedömning av alla stödåtgärders förenlighet med den inre marknaden. En stödåtgärd kommer att anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i fördraget, om följande kumulativa villkor är uppfyllda:

- a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse: en statlig stödåtgärd måste syfta till ett mål av gemensamt intresse i enlighet med artikel 107.3 i fördraget.
- b) Behov av statlig ingripande: en statlig stödåtgärd måste vara inriktad på en situation där stödet kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand, till exempel genom att åtgärda ett marknadsmisslyckande eller lösa ett rättvis- eller sammanhållningsproblem.
- c) Stödåtgärdens lämplighet: stödåtgärden måste vara ett lämpligt policyinstrument för att uppnå målet av gemensamt intresse.

⁽⁷⁸⁾ Se punkt 70 och förordning (EG) nr 1008/2008, ingresskäl 12 och artiklarna 16–18.

⁽⁷⁹⁾ Denna tröskel avser antalet enkelresor, dvs. en passagerare som flyger från flygplatsen och därefter tillbaka till flygplatsen räknas två gånger. Om flygplatsen ingår i en grupp av flygplatser ska passagerarvolymen fastställas utifrån varje enskild flygplats.

⁽⁸⁰⁾ Denna tröskel avser antalet enkelresor, dvs. en passagerare som flyger till en ö och därefter tillbaka räknas två gånger. Detta är tillämpligt på enskilda flyglinjer mellan en flygplats på en ö och en flygplats på fastlandet.

- d) Stimulanseffekt: stödet måste ändra de berörda företagens beteende på ett sådant sätt att de inleder ytterligare verksamhet som de inte skulle bedriva utan stöd eller som de skulle bedriva endast i begränsad utsträckning eller på ett annat sätt eller på en annan plats.
- e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum): stödbeloppet måste begränsas till det minimum som krävs för att uppmuntra till ytterligare investeringar eller ekonomisk aktivitet i det berörda området.
- f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstaterna: stödets negativa effekter måste vara så pass begränsade att de positiva effekterna totalt sett överväger.
- g) Stödets genomsynlighet: Medlemsstaterna, kommissionen, ekonomiska aktörer och den intresserade allmänheten ska lätt ha tillgång till alla relevanta handlingar och till relevant information om det stöd som beviljas inom ramen för stödåtgärden, i enlighet med avsnitt 8.2.

80. När det gäller statligt stöd inom luftfartssektorn anser kommissionen att dessa gemensamma principer iakttas när det statliga stöd som beviljas flygplatser eller flygbolag uppfyller alla de villkor som beskrivs i avsnitt 5.1 respektive avsnitt 5.2. Uppfylllandet av dessa villkor innebär följaktligen att stödet är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget.

81. Om en icke-särskiljbar aspekt av en statlig stödåtgärd och de villkor som är förbundna med den (t.ex. finansieringsmetoden när denna utgör en integrerad del av den statliga stödåtgärden) dock innebär en överträdelse av unionslagstiftningen, kan stödet inte anses vara förenligt med den inre marknaden⁽⁸¹⁾.

82. När det vidare gäller att bedöma om ett statligt stöd är förenligt med den inre marknaden kommer kommissionen att ta hänsyn till sådana förfaranden rörande överträdelser av artikel 101 eller 102 i fördraget som kan gälla stödmottagaren och som kan vara relevanta för kommissionens bedömning enligt artikel 107.3 i fördraget⁽⁸²⁾.

5.1. Stöd till flygplatser

5.1.1. Investeringsstöd till flygplatser

83. Investeringsstöd till flygplatser, beviljat som enskilt stöd eller inom ramen för en stödordning, kommer att anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, om de kumulativa villkoren i punkt 79 är uppfyllda i enlighet med punkterna 84–108:

- a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse:
- 84. Investeringsstöd till flygplatser kommer att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om det
 - a) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen, eller
 - b) begränsar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen, eller
 - c) underlättar regional utveckling.

85. Ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser eller skapande av ytterligare oanvänd kapacitet bidrar emellertid inte till att ett mål av gemensamt intresse uppnås. Om ett investeringsprojekt främst syftar till att inrätta ny flygplatskapacitet måste den nya infrastrukturen på medellång sikt tillgodose en prognostiserad efterfrågan från flygbolag, passagerare och speditörer i flygplatsens upptagningsområde. Investeringar vars utsikter till användning på medellång sikt inte är tillfredsställande eller som försämrar utsikterna till användning av befintlig infrastruktur på medellång sikt inom upptagningsområdet kan inte anses tjäna ett mål av gemensamt intresse.

⁽⁸¹⁾ Se t.ex. mål C-156/98, Tyskland mot kommissionen, REG 2000, s. I-6857, punkt 78 och mål C-333/07, Régie Networks mot Rhône-Alpes Bourgogne, REG 2008, s. I-10807, punkterna 94–116.

⁽⁸²⁾ Se mål C-225/91, Matra mot kommissionen, REG 1993, s. I-3203, punkt 42.

86. Följaktligen kommer kommissionen att tvivla på utsikterna till användning på medellång sikt av flygplat-sinfrastruktur på en flygplats som är belägen inom en befintlig flygplats upptagningsområde, såvida den befintliga flygplatsen inte arbetar med full kapacitet eller nära full kapacitet. Utsikterna till användning på medellång sikt måste visas genom sunda passagerar- och godstrafikprognoser inom ramen för en i förväg fastställd affärsplan och måste identifiera hur investeringen troligen påverkar användningen av befintlig infrastruktur, exempelvis andra flygplatser eller transportsätt, särskilt höghastighetståg.

b) Behov av statligt ingripande:

87. För att kunna bedöma om statligt stöd är ändamålsenligt för att uppnå ett mål av gemensamt intresse måste man identifiera det problem som ska åtgärdas. Statligt stöd bör inriktas på situationer där stödet kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand.

88. Mindre flygplatser har ofta mindre gynnsamma förutsättningar för att utveckla sina tjänster och attrahera privat finansiering av sina infrastrukturinvesteringar, jämfört med de större flygplatserna i unionen. Av dessa skäl och under rådande marknadsförhållanden kan således mindre flygplatser ha svårt att finansiera sina investeringar utan offentlig finansiering.

89. Behovet av offentlig finansiering av infrastrukturinvesteringar kommer på grund av höga fasta kostnader⁽⁸³⁾ att variera efter flygplatsens storlek och normalt vara större för mindre flygplatser. Under rådande marknadsförhållanden anser kommissionen att följande kategorier av flygplatser⁽⁸⁴⁾, med respektive ekonomisk förmåga, kan identifieras:

- a) Flygplatser med en volym av upp till 200 000 passagerare per år kan sakna möjlighet att täcka en stor del av sina kapitalkostnader.
- b) Flygplatser med en volym av mellan 200 000 och 1 miljon passagerare per år kan vanligtvis inte täcka en stor del av sina kapitalkostnader.
- c) Flygplatser med en volym av mellan 1 och 3 miljoner passagerare per år bör i genomsnitt kunna täcka en större del av sina kapitalkostnader.
- d) Flygplatser med en volym av över 3 och upp till 5 miljoner passagerare per år bör i princip till stor del kunna täcka samtliga kostnader (inklusive drifts- och kapitalkostnader), men kan i vissa specifika fall behöva offentligt stöd för att täcka en del av sina kapitalkostnader.
- e) Flygplatser med en volym av mer än 5 miljoner passagerare per år är vanligtvis lönsamma och i stånd att täcka samtliga kostnader, utom vid mycket exceptionella omständigheter.

c) Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument:

90. Medlemsstaterna måste visa att stödåtgärden är ett lämpligt politiskt instrument för att uppnå det avsedda målet eller lösa de problem som stödet är avsett att åtgärda. En stödåtgärd kommer inte att betraktas som förenlig med den inre marknaden om det finns andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som gör att samma mål uppnås.

91. Medlemsstaterna kan välja att använda olika politiska instrument och stödformer. När en medlemsstat har övervägt andra politiska åtgärder och användningen av ett selektivt instrument som statligt stöd i form av ett direkt bidrag har jämförts med mindre snedvridande stödformer (t.ex. lån, garantier eller förskott med återbetalningsskyldighet), kommer de berörda åtgärderna generellt att betraktas som ett lämpligt instrument.

92. Medlemsstaterna uppmanas att när det är möjligt utforma nationella ordningar som återspeglar de huvudprinciper som ligger till grund för offentlig finansiering och att ange de mest relevanta inslagen i den planerade offentliga finansieringen av flygplatser. Ramordningar medför en samstämmig användning av offentliga medel, minskar den administrativa bördan för små stödbeviljande myndigheter och leder till att enskilda stödåtgärder kan genomföras snabbare. Medlemsstaterna uppmanas även att utfärda tydliga riktlinjer för genomförandet av statlig stödfinansiering till regionala flygplatser.

⁽⁸³⁾ Mellan 70 % och 90 % av en flygplats kostnader är fasta kostnader.

⁽⁸⁴⁾ De flygplatskategorier som anges i dessa riktlinjer baseras på tillgängliga branschuppgifter.

d) Förekomst av en stimulanseffekt:

93. Arbeten i samband med en enskild investering kan inledas först efter det att en ansökan har lämnats in till den stödbeviljande myndigheten. Om arbetena inleds innan en ansökan lämnas in till den stödbeviljande myndigheten kommer stöd som ges för den berörda individuella investeringen inte att anses vara förenligt med den inre marknaden.

94. Ett investeringsprojekt på en flygplats kan vara ekonomiskt attraktivt i sig. Man måste således kontrollera att investeringen inte skulle ha gjorts eller inte hade varit lika omfattande i avsaknad av statligt stöd. Om detta bekräftas anser kommissionen att stödåtgärden har en stimulanseffekt.

95. Stimulanseffekten identifieras genom en kontrafaktisk analys, där planerad ekonomisk aktivitet med stöd respektive utan stöd jämförs.

96. Om det inte finns någon känd kontrafaktisk situation kan en stimulanseffekt antas föreligga om det finns ett underskott i fråga om kapitalkostnader, dvs. om det utifrån en i förväg fastställd affärsplan kan visas att det finns en skillnad mellan de positiva och negativa kassaflödena (inklusive kostnader för investeringar i anläggningstillgångar) under investeringens livslängd, beräknad som diskonterat nuvärde⁽⁸⁵⁾.

e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till ett minimum):

97. Det högsta tillåtna beloppet av statligt stöd uttrycks som en procentandel av stödberättigande kostnader (högsta tillåten stödnivå). Stödberättigande kostnader är de kostnader som hör samman med investeringar i flygplatsinfrastruktur, däribland planeringskostnader, marktjänstinfrastruktur (t.ex. bagageband) och flygplatsutrustning. Investeringskostnader för icke-luftfartsverksamheter (i synnerhet parkering, hotell, restauranger och kontor) är inte stödberättigande⁽⁸⁶⁾.

98. Kostnader i investeringar för att tillhandahålla marktjänster (t.ex. bussar och andra fordon) är inte stödberättigande, om de inte utgör en del av marktjänstinfrastrukturen⁽⁸⁷⁾.

99. För att investeringsstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt får det inte överstiga de extrakostnader (med avdrag för extrainkomster) som följer av att genomföra det projekt eller den verksamhet som får stöd snarare än det alternativa projekt eller den alternativa verksamhet som mottagaren skulle ha genomfört i en kontrafaktisk situation, dvs. i avsaknad av stöd. Om det inte finns någon känd kontrafaktisk situation bör stödbeloppet, för att anses vara proportionellt, inte överstiga underskottet för investeringsprojektet ("underskott i fråga om kapitalkostnader"), vilket utifrån en i förväg fastställd affärsplan fastställs som det diskonterade nuvärdet av skillnaden mellan de positiva och negativa kassaflödena (inklusive investeringskostnader) under investeringens livslängd. När det gäller investeringsstöd bör affärsplanen täcka tillgångens ekonomiska livslängd.

100. Eftersom underskottet kommer att variera beroende på flygplatsens storlek och normalt är större för mindre flygplatser, kommer kommissionen att tillämpa olika högsta tillåtna stödnivåer för att uppnå en övergripande proportionalitet. Stödet får inte överskrida den högsta tillåtna investeringsstödnivån och bör under alla omständigheter inte överstiga det faktiska underskott som konstaterats för investeringsprojektet.

101. I följande tabell sammanfattas de högsta tillåtna stödnivåerna efter flygplatsens storlek mätt i antal passagerare per år⁽⁸⁸⁾:

Flygplatsens storlek baserad på genomsnittlig passagerarvolym (passagerare per år)	Högsta tillåten investeringsstödnivå
≤ 3–5 miljoner	Upp till 25 %
1–3 miljoner	Upp till 50 %
< 1 miljon	Upp till 75 %

⁽⁸⁵⁾ Detta utesluter inte att inledande förluster kan kompenseras av framtida vinster.

⁽⁸⁶⁾ Finansiering av sådan verksamhet täcks inte av dessa riktlinjer, eftersom den inte har transportkaraktär, och kommer följaktligen att bedömas på grundval av regler för relevanta sektorsområden och allmänna regler.

⁽⁸⁷⁾ De principer som beskrivs i dessa riktlinjer är inte tillämpliga på stöd för tillhandahållande av marktjänster, oavsett om dessa tillhandahålls tredje part av flygplatsen själv, av ett flygbolag eller av en marktjänstleverantör. Sådant stöd kommer att bedömas utifrån relevanta allmänna regler.

⁽⁸⁸⁾ Faktisk genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsår som föregår det då stödet anmäls eller, i fråga om oanmälda stöd, faktiskt beviljas eller utbetalas. När det gäller nyetablerade passagerarflygplatser bör den prognostiserade genomsnittliga årliga passagerarvolymen under de två räkenskapsår som följer på inledandet av kommersiell passagerartrafik beaktas. Dessa trösklar avser antalet enkelresor. Detta innebär att en passagerare som t.ex. flyger till flygplatsen och därefter tillbaka kommer att räknas två gånger, och det är tillämpligt på enskilda flyglinjer. Om flygplatsen ingår i en grupp av flygplatser ska passagerarvolymen fastställas utifrån varje enskild flygplats.

102. De högsta tillåtna stödnivåerna för investeringsstöd till flygplatsinfrastruktur får höjas med upp till 20 % för flygplatser som är belägna i ett avlägset område, oavsett flygplatsens storlek.

103. Flygplatser med en genomsnittlig trafikvolym av mindre än 1 miljon passagerare per år bör bidra med minst 25 % till finansieringen av de totala stödberättigande investeringskostnaderna. Investeringsprojekt på vissa flygplatser som har en genomsnittlig trafikvolym av mindre än 1 miljon passagerare per år och som är belägna i unionens randområden kan emellertid notera ett underskott som är högre än den högsta tillåtna stödnivån. Efter en bedömning från fall till fall och beroende på den enskilda flygplatsens, investeringsprojektets och den betjänade regionens särdrag kan en stödnivå på över 75 % vara motiverad under exceptionella omständigheter när det gäller flygplatser med en trafikvolym av mindre än 1 miljon passagerare per år.

104. För beaktande av de särskilda omständigheterna vid flyttning av en befintlig flygplats och upphörande med flygplatsverksamhet på en befintlig plats kommer kommissionen i synnerhet att granska det beviljade statliga stödets proportionalitet, nödvändighet och högsta stödnivå, på grundval av en underskottsanalys eller en kontrafaktisk analys i varje enskilt fall och oavsett flygplatsens genomsnittliga passagerarvolym.

105. Under mycket exceptionella omständigheter som kännetecknas av ett tydligt marknadsmisslyckande och med beaktande av investeringens omfattning, omöjligheten att finansiera investeringen på kapitalmarknaderna, mycket stora positiva externa effekter och eventuella konkurrenssnedvridningar får flygplatser med en genomsnittlig trafikvolym av mer än 5 miljoner passagerare per år motta stöd för finansiering av flygplatsinfrastruktur. I sådana fall kommer emellertid kommissionen alltid att göra en djupgående bedömning, särskilt i fråga om det beviljade statliga stödets proportionalitet, nödvändighet och högsta stödnivå, på grundval av en underskottsanalys och en kontrafaktisk analys i varje enskilt fall och oavsett flygplatsens genomsnittliga passagerarvolym.

f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel:

106. Särskilt kan ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser eller skapande av ytterligare oanvänd kapacitet inom upptagningsområdet för befintlig infrastruktur ha snedvridande effekter. Följaktligen kommer kommissionen i princip att betvivla att investeringar i flygplatsinfrastruktur på en flygplats som är belägen inom en befintlig flygplats⁽⁸⁹⁾ upptagningsområde skulle vara förenliga med den inre marknaden, när den befintliga flygplatsen inte arbetar med full kapacitet eller nära full kapacitet.

107. För att undvika de negativa effekter av stöd som kan uppstå när flygplatser har uppmjukade budgetrestriktioner⁽⁹⁰⁾ kan investeringsstöd till flygplatser med en trafikvolym av upp till 5 miljoner passagerare beviljas antingen som ett fast förskottsbelopp för att täcka stödberättigande investeringskostnader eller som årliga delbetalningar för att ersätta det underskott i fråga om kapitalkostnader som framgår av flygplatsens affärsplan.

108. För att ytterligare begränsa eventuella snedvridningar måste flygplatsen, inbegripet alla investeringar för vilka stöd beviljas, vara öppen för samtliga potentiella användare och får inte vara bestämd för en specifik användare. När kapaciteten är fysiskt begränsad bör tilldelningen ske på grundval av relevanta, objektiva, genomsynliga och icke-diskriminerande kriterier.

Anmälningskrav för stödordningar och enskilda stödåtgärder:

109. Medlemsstaterna uppmanas att anmäla stödordningar för statligt investeringsstöd till flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym som understiger 3 miljoner passagerare.

110. Vid bedömningen av en stödordning kommer villkoren angående stödets nödvändighet, stimulanseffekt och proportionalitet att betraktas som uppfyllda om medlemsstaten har åtagit sig att bevilja ett enskilt stöd enligt den godkända stödordningen först efter det att den kontrollerat att de kumulativa villkoren i detta avsnitt är uppfyllda.

111. På grund av en högre risk för konkurrenssnedvridning bör följande stödåtgärder alltid anmälas individuellt:

- a) Investeringsstöd till flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym som överstiger 3 miljoner passagerare.
- b) Investeringsstöd där stödnivån överskrider 75 % till en flygplats med en genomsnittlig årlig trafikvolym som understiger 1 miljon passagerare, med undantag för flygplatser belägna i avlägsna områden.
- c) Investeringsstöd till flyttning av flygplatser.

⁽⁸⁹⁾ Se avsnitt 5.1.1 a.

⁽⁹⁰⁾ När stöd bestäms på grundval av beräkningar i efterhand (täckning av underskott i takt med att de uppstår) kanske flygplatser inte har särskilt många incitament att begränsa kostnaderna och ta ut flygplatsavgifter som räcker till för att täcka kostnaderna.

- d) Investeringsstöd för finansiering av en flygplats som hanterar både passagerare och gods och som uppnådde en volym av mer än 200 000 ton gods under de två räkenskapsår som föregick det då stödet anmäls.
- e) Investeringsstöd för att etablera en ny flygplats för passagerare (inbegripet omvandling av ett befintligt flygfält till en sådan flygplats).
- f) Investeringsstöd för att etablera eller utveckla en flygplats belägen inom ett avstånd av högst 100 kilometer eller ett avstånd på högst 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från en befintlig flygplats.

5.1.2. Driftstöd till flygplatser

112. Driftstöd till flygplatser, beviljat som enskilt stöd eller inom ramen för en stödordning, kommer under en övergångsperiod på tio år från 4 april 2014 att anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, om de kumulativa villkoren i punkt 79 är uppfyllda i enlighet med punkterna 113–114:

- a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse:

113. Som det sägs i punkt 13 och för att ge flygplatser tid att anpassa sig till nya marknadsförhållanden och undvika störningar av lufttrafiken och regioners anslutbarhet kommer driftstöd till flygplatser under en övergångsperiod på tio år att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om det

- a) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen, eller
- b) motarbetar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen, eller
- c) underlättar regional utveckling.

114. Ett mångfaldigande av olönsamma flygplatser bidrar emellertid inte till att ett mål av gemensamt intresse uppnås. När en flygplats är belägen i samma upptagningsområde som en annan flygplats med ledig kapacitet måste man i affärsplanen utifrån sunda passagerar- och godstrafikprognoser identifiera de sannolika effekterna på trafiken för de övriga flygplatserna inom det upptagningsområdet.

115. Följaktligen kommer kommissionen att tvivla på utsikterna att en olönsam flygplats uppnår full driftskostnadstäckning vid övergångsperiodens utgång, om en annan flygplats är belägen inom samma upptagningsområde.

- b) Behov av statligt ingripande:

116. För att kunna bedöma om statligt stöd är ändamålsenligt för att uppnå ett mål av gemensamt intresse måste man identifiera det problem som ska åtgärdas. Statligt stöd bör inriktas på situationer där stödet kan åstadkomma en påtaglig förbättring som marknaden inte klarar på egen hand.

117. Mindre flygplatser har ofta mindre gynnsamma förutsättningar för att utveckla sina tjänster och attrahera privat finansiering, jämfört med de större flygplatserna i unionen. Under rådande marknadsförhållanden kan därför mindre flygplatser ha svårt att finansiera sin verksamhet utan offentlig finansiering.

118. Behovet av offentlig finansiering av driftskostnader kommer under rådande marknadsförhållanden och på grund av höga fasta kostnader att variera efter flygplatsens storlek och normalt vara proportionellt större för mindre flygplatser. Under rådande marknadsförhållanden anser kommissionen att följande kategorier av flygplatser, med respektive ekonomisk förmåga, kan identifieras:

- a) Flygplatser med en volym av upp till 200 000 passagerare per år kan sakna möjlighet att täcka en stor del av sina driftskostnader.
- b) Flygplatser med en volym av 200 000–700 000 passagerare per år kan sakna möjlighet att täcka en betydande del av sina driftskostnader.
- c) Flygplatser med en volym av mellan 700 000 och 1 miljon passagerare per år bör i allmänhet kunna täcka en större del av sina driftskostnader.

d) Flygplatser med en volym av mellan 1 och 3 miljoner passagerare per år bör i genomsnitt kunna täcka en majoritet av sina driftskostnader.

e) Flygplatser med en volym av mer än 3 miljoner passagerare per år är vanligtvis lönsamma i fråga om rörelseverksamheten och bör vara i stånd att täcka sina driftskostnader.

119. För att en flygplats ska vara berättigad till driftstöd får således enligt kommissionen dess årliga trafikvolym inte överskrida 3 miljoner passagerare⁽⁹¹⁾.

c) Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument:

120. Medlemsstaterna måste visa att stödet är lämpligt för att uppnå det avsedda målet eller lösa de problem som stödet är avsett att åtgärda. En stödåtgärd kommer inte att betraktas som förenlig med den inre marknaden om det finns andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som gör att samma mål uppnås⁽⁹²⁾.

121. För att skapa lämpliga incitament till en effektiv skötsel av en flygplats ska stödbeloppet i princip fastställas i förväg som ett fast belopp som täcker det rörelseunderskott som väntas (bestämt på grundval av en i förväg fastställd affärsplan) under en övergångsperiod på tio år. Av dessa skäl bör en ökning av stödbeloppet i efterhand i princip inte anses som förenlig med den inre marknaden. Medlemsstaten kan betala det i förväg fastställda fasta beloppet som ett schablonbelopp i förskott eller uppdelat på delbetalningar, som exempelvis görs varje år.

122. Under exceptionella omständigheter när osäkerheten kring den framtida kostnads- och inkomstutvecklingen är särskilt stor och den offentliga myndigheten ställs inför en stark informationsasymmetri, får den offentliga myndigheten beräkna det högsta tillåtna förenliga driftstödet utifrån en modell som baseras på det inledande rörelseunderskottet vid övergångsperiodens början. Det inledande rörelseunderskottet motsvarar genomsnittet av de rörelseunderskott (dvs. det belopp av driftskostnader som inte täcks av inkomster) som noterats under de fem år som föregår övergångsperiodens början (2009–2013).

123. Medlemsstaterna uppmanas att när det är möjligt utforma nationella ordningar som återspeglar de huvudprinciper som ligger till grund för offentlig finansiering och att ange de mest relevanta inslagen i den planerade offentliga finansieringen av flygplatser. Ramordningar medför en samstämmig användning av offentliga medel, minskar den administrativa bördan för små stödbeviljande myndigheter och leder till att enskilda stödåtgärder kan genomföras snabbare. Medlemsstaterna uppmanas även att utfärda tydliga riktlinjer för genomförandet av statlig stödfinansiering till regionala flygplatser och till flygbolag som använder sådana flygplatser.

d) Förekomst av en stimulanseffekt:

124. Driftstödet anses ge stimulanseffekt om det är sannolikt att den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen, i avsaknad av driftstöd och med beaktande av den möjliga förekomsten av investeringsstöd och trafikvolymen, skulle vara avsevärt mindre.

e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till det minsta nödvändiga):

125. För att driftstöd till flygplatser ska anses vara proportionellt måste det vara begränsat till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum.

126. I flygplatsens affärsplan måste man beskriva en utveckling mot full driftskostnadstäckning vid övergångsperiodens utgång. Huvudparametrarna i denna affärsplan utgör en integrerad del av kommissionens bedömning av stödets förenlighet med den inre marknaden.

127. Vägen mot full driftskostnadstäckning kommer att vara annorlunda för varje flygplats och vara avhängig av flygplatsens inledande rörelseunderskott vid övergångsperiodens början. Övergångsperioden inleds den 4 april 2014.

⁽⁹¹⁾ Faktisk genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsår som föregår det då stödet anmäls eller, i fråga om oanmälda stöd, faktiskt beviljas eller utbetalas. När det gäller nyetablerade passagerarflygplatser bör den prognostiserade genomsnittliga årliga passagerarvolymen under de två räkenskapsår som följer på inledandet av kommersiell passagerartrafik beaktas. Dessa trösklar avser antalet enkelresor. Detta innebär att en passagerare som t.ex. flyger till flygplatsen och därefter tillbaka kommer att räknas två gånger, och det är tillämpligt på enskilda flyglinjer. Om flygplatsen ingår i en grupp av flygplatser ska passagerarvolymen fastställas utifrån varje enskild flygplats.

⁽⁹²⁾ Se även punkt 91.

128. Under alla omständigheter och under en period av tio år får det högsta tillåtna stödbeloppet för hela övergångsperioden inte överskrida 50 % av det inledande underskottet⁽⁹³⁾. Om exempelvis det årliga genomsnittliga underskottet för en flygplats under perioden 2009–2013 uppgår till 1 miljon euro skulle det maximala driftstöd som flygplatsen kan få som ett i förväg fastställt fast belopp uppgå till 5 miljoner euro under tio år ($50\% \times 1 \text{ miljon} \times 10$). Ytterligare driftstöd till den flygplatsen kommer inte att anses vara förenligt med den inre marknaden.

129. Senast tio år efter övergångsperiodens början måste samtliga flygplatser ha nått full driftskostnadstäckning och därefter kommer inget driftstöd till flygplatser att anses vara förenligt med den inre marknaden, med undantag av driftstöd som beviljas i enlighet med övergripande regler för statligt stöd, exempelvis regler för finansiering av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

130. Under rådande marknadsförhållanden kan flygplatser med en årlig volym av upp till 700 000 passagerare få ökade svårigheter att uppnå full kostnadstäckning under den tioåriga övergångsperioden. Av detta skäl kommer det högsta tillåtna stödbeloppet för flygplatser med en volym av upp till 700 000 passagerare per år att motsvara 80 % av det inledande rörelseunderskottet under en period av fem år efter övergångsperiodens början. Om exempelvis det årliga genomsnittliga underskottet för en liten flygplats under perioden 2009–2013 uppgår till 1 miljon euro skulle det maximala driftstöd som flygplatsen kan få som ett i förväg fastställt fast belopp uppgå till 4 miljoner euro under fem år ($80\% \times 1 \text{ miljon} \times 5$). Kommissionen kommer att ompröva behovet av en fortsatt särskild behandling och de framtida utsikterna till full driftskostnadstäckning för denna kategori av flygplatser, i synnerhet med beaktande av utvecklingen av marknadsförhållanden och lönsamhetsutsikter.

f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel:

131. Vid en bedömning av driftstödet förenlighet kommer kommissionen att beakta konkurrenssnedvridningar och effekterna på handeln. När en flygplats är belägen i samma upptagningsområde som en annan flygplats med ledig kapacitet måste man i affärsplanen utifrån sunda passagerar- och godstrafikprognoser identifiera de sannolika effekterna på trafiken för de övriga flygplatserna inom det upptagningsområdet.

132. Driftstöd till en flygplats som är belägen i samma upptagningsområde kommer att anses vara förenligt med den inre marknaden enbart om medlemsstaten visar att samtliga flygplatser inom samma upptagningsområde kommer att kunna uppnå full driftskostnadstäckning vid övergångsperiodens utgång.

133. För att ytterligare begränsa snedvridningar av konkurrensen måste flygplatsen vara öppen för samtliga potentiella användare och får inte vara bestämd för en specifik användare. När kapaciteten är fysiskt begränsad bör tilldelningen ske på grundval av relevanta, objektiva, genomsynliga och icke-diskriminerande kriterier.

134. För att begränsa de negativa effekterna på konkurrens och handel kommer kommissionen att godkänna driftstöd till flygplatser under en övergångsperiod på tio år från den 4 april 2014. Fyra år efter övergångsperiodens början kommer kommissionen att ompröva situationen för flygplatser med en volym av upp till 700 000 passagerare per år.

Anmälningsskrav för stödordningar och enskilda stödåtgärder:

135. Medlemsstaterna uppmanas starkt att anmäla nationella ordningar för driftstöd till flygplatser, snarare än enskilda stödåtgärder för varje flygplats. Detta i syfte att minska den administrativa bördan för både medlemsstaternas myndigheter och kommissionen.

136. På grund av en högre risk för konkurrenssnedvridning bör följande stödåtgärder alltid anmälas individuellt:

- a) Driftstöd för finansiering av en flygplats som hanterar både passagerare och gods och som uppnådde en volym av mer än 200 000 ton gods under de två räkenskapsår som föregick det då stödet anmäls.
- b) Driftstöd till en flygplats, om andra flygplatser är belägna inom ett avstånd av högst 100 kilometer eller ett avstånd som innebär högst 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg.

Stöd som beviljats före övergångsperioden:

⁽⁹³⁾ Stödnivån på 50 % motsvarar underskottet över en period av tio år för en flygplats som, med utgångspunkt i den inledande driftskostnadstäckningsgraden vid övergångsperiodens början, uppnår full driftskostnadstäckning efter tio år.

137. Driftstöd som beviljats före övergångsperioden (inklusive stöd som utbetalats före den 4 april 2014) kan förklaras vara förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftskostnaderna, förutsatt att villkoren i avsnitt 5.1.2, utom punkterna 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 och 134, är uppfyllda. Vid bedömningen av förenligheten för driftstöd som beviljats före den 4 april 2014 kommer kommissionen i synnerhet att beakta konkurrenssnedvridningar.

5.2. Startstöd till flygbolag

138. Som det sägs i punkt 15 kommer statligt stöd till flygbolag för igångsättande av en ny flyglinje med målet att öka en regions anslutbarhet att anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget, om de kumulativa villkoren i punkt 79 är uppfyllda i enlighet med punkterna 139–153:

a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse:

139. Startstöd till flygbolag kommer att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om det

a) ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera nya flyglinjer, eller

b) underlättar regional utveckling för avlägsna områden.

140. När en förbindelse som kommer att handhas av den nya flyglinjen redan ombesörjs av ett höghastighetståg eller från en annan flygplats inom samma upptagningsområde och på jämförbara villkor, särskilt i fråga om reslängd, kan den nya flyglinjen inte anses bidra till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.

b) Behov av statligt ingripande:

141. Mindre flygplatser har ofta mindre gynnsamma förutsättningar för att utveckla sina tjänster, jämfört med de större flygplatserna i unionen. Flygbolagen är heller inte alltid villiga att ta risken att öppna nya flyglinjer från okända och oprövade flygplatser och de kan sakna lämpliga incitament att göra detta.

142. På denna grundval kommer startstöd endast anses förenligt med den inre marknaden för flyglinjer som förbinder en flygplats med en volym av mindre än 3 miljoner passagerare per år⁽⁹⁴⁾ med en annan flygplats inom det gemensamma europeiska luftrummet⁽⁹⁵⁾.

143. Startstöd för flyglinjer som förbinder en flygplats i ett avlägset område till en annan flygplats (inom eller utanför det gemensamma europeiska luftrummet) kommer att anses förenligt med den inre marknaden oavsett de berörda flygplatsernas storlek.

144. Startstöd för flyglinjer som förbinder en flygplats med en volym av mer än 3 miljoner passagerare per år⁽⁹⁶⁾ och mindre än 5 miljoner passagerare per år och som inte är belägen i ett avlägset område kan anses vara förenligt med den inre marknaden enbart i vederbörligen motiverade undantagsfall.

145. Startstöd för flyglinjer som förbinder en flygplats med en volym av mer än 5 miljoner passagerare per år och som inte är belägen i ett avlägset område kan inte anses vara förenligt med den inre marknaden.

c) Det statliga stödets lämplighet som politiskt instrument:

146. Medlemsstaterna måste visa att stödet är lämpligt för att uppnå det avsedda målet eller lösa de problem som stödet är avsett att åtgärda. En stödåtgärd kommer inte att betraktas som förenlig med den inre marknaden om det finns andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som gör att samma mål uppnås⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Faktisk genomsnittlig årlig passagerarvolym under de två räkenskapsår som föregår det då stödet anmäls eller, i fråga om oanmälda stöd, faktiskt beviljas eller utbetalas. När det gäller nyetablerade passagerarflygplatser bör den prognostiserade genomsnittliga årliga passagerarvolymen under de två räkenskapsår som följer på inledandet av kommersiell passagerartrafik beaktas. Dessa trösklar avser antalet enkelresor. Detta innebär att en passagerare som t.ex. flyger till flygplatsen och därefter tillbaka kommer att räknas två gånger, och det är tillämpligt på enskilda flyglinjer.

⁽⁹⁵⁾ Beslut 2006/682/EG av rådet och företrädarna för Europeiska unionens medlemsstater, församlade i rådet om undertecknande och provisorisk tillämpning av det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Kroatien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Rumänien, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (ECAA) (EUT L 285, 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Se även fotnot 94.

⁽⁹⁷⁾ Se även fotnot 91.

147. 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. 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.

d) Förekomst av en stimulanseffekt:

148. Startstöd till ett flygbolag anses ha en stimulanseffekt om det är sannolikt att flygbolagets ekonomiska verksamhet på den berörda flygplatsen i avsaknad av stöd inte skulle expandera, exempelvis att den nya flyglinjen inte skulle ha etablerats.

149. Den nya flyglinjen får inledas först efter det att en ansökan om stöd har lämnats in till den stödbeviljande myndigheten. Om den nya flyglinjen inleds innan en ansökan om stöd lämnas in till den stödbeviljande myndigheten kommer stöd som tilldelas avseende den berörda flyglinjen inte att anses vara förenligt med den inre marknaden.

e) Stödets proportionalitet (begränsning av stödet till det minsta nödvändiga):

150. Startstöd får täcka upp till 50 % av flygplatsavgifterna för en flyglinje under en period av högst tre år. De stödberättigande kostnaderna utgörs av flygplatsavgifterna för flyglinjen.

f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel:

151. När en förbindelse (t.ex. mellan två städer) som kommer att drivas av den nya flyglinjen redan ombesörjs av ett höghastighetståg eller av en annan flygplats inom samma upptagningsområde och på jämförbara villkor, särskilt i fråga om reslängd, kommer denna flyglinje, i syfte att man ska undvika otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel, inte att vara berättigad till startstöd.

152. Ett offentligt organ som planerar att bevilja startstöd till ett flygbolag för en ny flyglinje, oavsett om det ges via en flygplats eller ej, måste offentliggöra sina planer i god tid och med tillräcklig publicitet, så att alla intresserade flygbolag får möjlighet erbjuda sina tjänster.

153. Startstöd får inte kombineras med andra typer av statligt stöd för drift av en flyglinje.

Anmälningsskrav för stödordningar och enskilda stödåtgärder:

154. Medlemsstaterna uppmanas starkt att anmäla nationella ordningar för startstöd till flygbolag, snarare än enskilda stödåtgärder för varje flygplats. Detta i syfte att minska den administrativa bördan för både medlemsstaternas myndigheter och kommissionen.

155. På grund av den högre risken för konkurrenssnedvridning bör startstöd till flygplatser som inte är belägna i avlägsna områden och som har en genomsnittlig volym av mer än 3 miljoner passagerare per år alltid anmälas individuellt.

6. STÖD AV SOCIAL KARAKTÄR ENLIGT ARTIKEL 107.2 A I FÖRDRAGET

156. Stöd av social karaktär till luftfartstjänster kommer att anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.2 a i fördraget, om följande kumulativa villkor är uppfyllda⁽⁹⁸⁾:

a) Stödet måste i praktiken gagna slutkonsumenter.

b) Stödet måste ha social karaktär, dvs. det får i princip bara täcka vissa kategorier av passagerare som reser på en flyglinje (t.ex. passagerare med särskilda behov som barn, personer med funktionshinder, låginkomsttagare, studenter och äldre). Om den berörda flyglinjen förbinder avlägsna områden, såsom yttersta randområden, öar och glesbygder, kan emellertid stödet täcka hela befolkningen i detta område.

⁽⁹⁸⁾ Se exempelvis, när det gäller bedömningen av stöd av social karaktär till enskilda konsumenter, kommissionens beslut av den 16 maj 2006, N 169/06 – Förenade kungariket – Stöd av social karaktär på lufttransportområdet i de skotska regionerna Highlands och Islands (EUT C 272, 9.11.2006, s. 10); kommissionens beslut av den 11 december 2007, N 471/07 – Portugal – Sociala bidrag till passagerare som är bosatta i den autonoma regionen Madeira och till studenter, för lufttransport mellan det portugisiska fastlandet och Madeira (EUT C 46, 19.2.2008, s. 2); och kommissionens beslut av den 5 januari 2011, N 426/10 – Frankrike – Stöd av social karaktär för vissa kategorier av passagerare på flygningar mellan Réunion och det franska fastlandet (EUT C 71, 5.3.2011, s. 5).

- c) Stödet måste beviljas utan diskriminering med avseende på tjänsternas ursprung, dvs. oavsett vilket flygbolag som driver flyglinjen.

157. Medlemsstaterna uppmanas starkt att anmäla nationella ordningar för stöd av social karaktär, snarare än enskilda stödåtgärder.

7. KUMULERING

158. De högsta tillåtna stödnivåer som är tillämpliga enligt dessa riktlinjer gäller oberoende av om stödet finansieras helt med statliga medel eller delfinansieras av unionen.

159. Stöd som tillåts enligt dessa riktlinjer får inte kombineras med annat statligt stöd, stöd av mindre betydelse eller andra former av EU-finansiering, om en sådan kombination leder till en stödnivå som är högre än den högsta tillåtna enligt dessa riktlinjer.

8. SLUTBESTÄMMELSER

8.1. Årlig rapportering

160. Medlemsstaterna ska i enlighet med förordning (EG) nr 659/1999 och kommissionens förordning (EG) nr 794/2004⁽⁹⁹⁾ lämna årliga rapporter till kommissionen. Dessa årliga rapporter kommer att offentliggöras på kommissionens webbplats.

8.2. Genomsynlighet

161. Kommissionen anser att ytterligare åtgärder krävs för att öka genomsynligheten avseende statligt stöd i unionen. I synnerhet måste åtgärder vidtas för att säkerställa att medlemsstaterna, ekonomiska aktörer, den intresserade allmänheten och kommissionen enkelt får tillgång till de texter som till fullo beskriver samtliga tillämpliga stödordningar inom luftfartssektorn och till relevant information om enskilda stödåtgärder.

162. Medlemsstaterna bör på en heltäckande webbplats för statligt stöd, på nationell eller regional nivå, offentliggöra följande information:

- a) Den fullständiga texten till varje godkänd stödordning eller beslut om beviljande av enskilt stöd, samt stödordningens eller beslutets tillämpningsföreskrifter.
- b) Vilken den stödbeviljande myndigheten är.
- c) Namn på enskilda stödmottagare, form och belopp av stöd som beviljats varje stödmottagare, dag för beviljande, typ av företag (litet eller medelstort företag/stort företag), stödmottagarens region (NUTS 2-nivå) och den ekonomiska sektor inom vilken stödmottagaren främst är verksam (NACE-gruppnivå). Detta krav kan frångås i fråga om enskilda stöd på belopp under 200 000 euro.

163. Informationen måste offentliggöras när beslutet om att bevilja stöd har fattats, sparas i minst tio år och vara tillgänglig för den intresserade allmänheten utan restriktioner⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Övervakning

164. Medlemsstaterna måste säkerställa att detaljerade register förs över alla åtgärder som innefattar beviljande av statligt stöd i enlighet med dessa riktlinjer. Dessa register måste innehålla all den information som krävs för att man ska kunna fastställa att villkoren för förenlighet har iakttagits, särskilt villkoren rörande stödberättigande kostnader och högsta tillåtna stödnivåer, i tillämpliga fall. Dessa register måste bevaras i 10 år från och med den dag då stödet beviljades och på begäran göras tillgängliga för kommissionen.

165. För att kommissionen ska kunna övervaka utfasningen av driftstöd till flygplatser och dess effekter på konkurrensen måste medlemsstaterna lämna en regelbunden lägesrapport (på årsbasis) om minskningen av driftstöd till varje flygplats som får sådant stöd. I vissa fall kan ett övervakningsorgan utses med uppgift att kontrollera efterlevnaden av alla villkor och skyldigheter som ligger till grund för godkännandet av stödet.

⁽⁹⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁰⁾ Informationen bör uppdateras regelbundet (t.ex. var sjätte månad) och finnas tillgänglig i ett generiskt format.

8.4. Utvärdering

166. För att ytterligare säkerställa att snedvridningar av konkurrens och handel är begränsade kan kommissionen kräva att vissa stödordningar ska omfattas av en tidsgräns och en utvärdering. Utvärderingar bör särskilt ske i fråga om stödordningar där de potentiella snedvridningarna är särskilt stora, dvs. ordningar som riskerar att begränsa konkurrensen märkbart om genomförandet av dem inte ses över i god tid.

167. Med hänsyn till målen med utvärderingen och för att inte lägga en oproportionellt stor börda på medlemsstaterna och på mindre stödåtgärder, gäller detta krav endast stödordningar med stor stödbudget och när dessa är av nydanande karaktär eller kan innebära betydande förändringar när det gäller marknader, teknik och lagstiftning. Utvärderingen måste utföras på grundval av en gemensam metod⁽¹⁰¹⁾ av en expert som är oberoende i förhållande till den stödbeviljande myndigheten, och den måste offentliggöras.

168. Utvärderingen måste lämnas till kommissionen i tillräckligt god tid för att det ska kunna bedömas om stödordningen kan förlängas och under alla omständigheter i samband med att stödordningen upphör att gälla. Den exakta räckvidden och metoden för utvärderingen anges i beslutet om godkännande av stödordningen. Alla senare stödåtgärder med liknande mål måste beakta utvärderingens resultat.

8.5. Lämpliga åtgärder

169. Medlemsstaterna bör där så krävs ändra sina befintliga ordningar för att få dem att överensstämma med dessa riktlinjer senast 12 månader efter den 4 april 2014.

170. Medlemsstaterna uppmanas att ge sitt uttryckliga och ovillkorliga samtycke till dessa riktlinjer inom två månader från den 4 april 2014. Om ett svar uteblir kommer kommissionen att anta att medlemsstaten i fråga inte samtycker till de föreslagna åtgärderna.

8.6. Tillämpning

171. Principerna i dessa riktlinjer kommer att tillämpas från och med den 4 april 2014. Dessa riktlinjer ersätter 1994 och 2005 års luftfartsriktlinjer från och med nämnda datum.

172. Mot bakgrund av luftfartssektorns utveckling, särskilt liberaliseringen, anser kommissionen att reglerna i dess tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt⁽¹⁰²⁾ inte bör gälla för pågående ärenden avseende olagligt driftstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014. Kommissionen kommer i stället att tillämpa de principer som anges i dessa riktlinjer på samtliga ärenden avseende driftstöd (pågående anmälningar och olagliga, oanmälda stöd) till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014 och före övergångsperiodens början.

173. När det gäller investeringsstöd till flygplatser kommer kommissionen att tillämpa principerna i dessa riktlinjer på alla anmälda investeringsstödåtgärder som den har att besluta om från och med den 4 april 2014, även om projekten anmälts före den dagen. När det gäller olagligt investeringsstöd till flygplatser 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 investeringsstöd till flygplatser som beviljats före den 4 april 2014.

174. 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.

⁽¹⁰¹⁾ En sådan gemensam metod kan tillhandahållas av kommissionen.

⁽¹⁰²⁾ Kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd är olagligt (EGT C 119, 22.5.2002, s. 22).

8.7. Översyn

175. Kommissionen får när som helst utvärdera dessa riktlinjer och kommer att göra det senast den 4 april 2014. Denna utvärdering kommer att baseras på sakuppgifter och resultatet av ett omfattande samråd som kommissionen kommer att utföra på grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstater och intressenter. Kommissionen kommer att ompröva situationen för flygplatser med en volym av upp till 700 000 passagerare per år för att bedöma det behovet av fortsatta särskilda förenlighetsregler för driftstöd till denna kategori av flygplatser, mot bakgrund av de framtida utsikterna till full driftskostnadstäckning och särskilt med hänsyn till utvecklingen av marknadsförhållanden och lönsamhetsutsikter.

176. Efter samråd med medlemsstaterna får kommissionen ersätta eller komplettera dessa riktlinjer med utgångspunkt i relevanta överväganden rörande konkurrens- eller transportpolitik.

BILAGA

Sammanfattning av villkoren för förenlighet med den inre marknaden

Tabell 1

Överblick över villkoren för att stöd till flygplatser ska vara förenligt med den inre marknaden

Förenlighetsvillkor	Investeringsstöd till flygplatser	Driftstöd till flygplatser
a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse	— Ökar rörligheten genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom EU. — Begränsar lufttrafikstockningarna vid viktiga navflygplatser. — Främjar den regionala utvecklingen. Ett mångfaldigande av flygplatser och oanvänd kapacitet vars utsikter till användning på medellång sikt inte är tillfredsställande bidrar inte till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse.	
b) Behov av statligt stöd	Mindre än 3 miljoner passagerare. 3–5 miljoner passagerare i vissa specifika fall. Mer än 5 miljoner passagerare endast vid mycket exceptionella omständigheter.	Mindre än 3 miljoner passagerare.
c) Stödåtgärdens lämplighet	Stödåtgärden måste vara ett lämpligt politiskt instrument för att uppnå målet av gemensamt intresse.	
	Andra, mindre snedvridande, stödinstrument (garantier, mjuka lån m.m.) bör övervägas.	Stödbeloppet fastställs i förväg som ett fast belopp som täcker det underskott som väntas i fråga om driftskostnaderna (bestämt på grundval av en i förväg fastställd affärsplan) under en övergångsperiod på upp till 10 år.
d) Stimulanseffekt	Stödet ger en stimulanseffekt om investeringen annars inte skulle ha gjorts, eller inte skulle ha varit lika omfattande (kontrafaktisk analys eller analys av underskott baserad på den i förväg fastställda affärsplanen).	Stödet ger en stimulanseffekt om den ekonomiska aktiviteten på flygplatsen annars skulle vara avsevärt mindre.
e) Stödets proportionalitet (stödet begränsat till minsta nödvändiga)		
Stödberättigande kostnader:	Kostnader för investeringar i en flygplats infrastruktur och utrustning, utom investeringskostnader för icke-luftfartsverksamheter.	Flygplatsens rörelseunderskott.
Högsta tillåtna stödnivåer:	3–5 miljoner. Upp till 25 %. 1–3 miljoner. Upp till 50 %. Mindre än 1 miljon. Upp till 75 %.	Under övergångsperioden: 50 % av det inledande genomsnittliga rörelseunderskottet, beräknat som genomsnittet av de fem år som föregår övergångsperioden (2009–2013). Efter en övergångsperiod på 10 år: Inget driftstöd är tillåtet (såvida det inte beviljas enligt övergripande regler).

Förenlighetsvillkor	Investeringsstöd till flygplatser	Driftstöd till flygplatser
Undantag:	För flygplatser i avlägsna områden (oavsett storlek) kan de högsta tillåtna stödnivåerna för investeringsstöd för finansiering av flygplatsinfrastruktur höjas med upp till 20 %. För flygplatser med mindre än 1 miljon passagerare per år och som är belägna i randområden kan stödnivåerna vid exceptionella omständigheter överstiga 75 %. Detta avgörs från fall till fall. Vid flyttning av flygplatser bedöms proportionaliteten, nödvändigheten och den högsta stödnivån oavsett genomsnittlig trafikvolym. För flygplatser med mer än 5 miljoner passagerare per år: endast vid mycket exceptionella omständigheter, som kännetecknas av ett tydligt marknadsmisslyckande och med hänsyn till investeringens och konkurrenssnedvridningens storlek.	För flygplatser med mindre än 700 000 passagerare per år: 80 % av det inledande genomsnittliga rörelseunderskottet i fem år efter övergångsperiodens början.
f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater	Flygplatserna ska vara öppna för alla potentiella användare och får inte vara bestämda för en specifik användare. Flygplatser med mindre än 5 miljoner passagerare per år: ett fast förskottsbelopp eller som årliga delbetalningar för att kompensera för underskottet i fråga om kapitalkostnader enligt flygplatsens affärsplan.	Bedömning av konkurrenssnedvridningen och inverkan på handeln Flygplatserna ska vara öppna för alla potentiella användare och får inte vara bestämda för en specifik användare. Flygplatser med mindre än 700 000 passagerare per år: ny bedömning görs fyra år efter övergångsperiodens början.
Anmälningsskrav för stödordningar och enskilda stödåtgärder	Stödordningar: — Flygplatser med mindre än 3 miljoner passagerare per år. Enskilda stödåtgärder: — Flygplatser med mer än 3 miljoner passagerare per år. — Investeringsstöd till en flygplats med mindre än 1 miljon passagerare per år med en stödnivå på över 75 %. — Investeringsstöd för flyttning av flygplatser. — Flygplatser som hanterar både passagerare och gods och som hanterade mer än 200 000 ton gods under de två räkenskapsår som föregick det då stödet anmälades. — Etablering av en ny flygplats för passagerare (inbegripet omvandling av ett befintligt flygfält). — Etablering eller utveckling av en flygplats inom 100 kilometer eller 60 minuters restid från en befintlig flygplats.	Stödordningar: — Flygplatser med mindre än 3 miljoner passagerare per år. Enskilda stödåtgärder: — Flygplatser som hanterar både passagerare och gods och som hanterade mer än 200 000 ton gods under de två räkenskapsår som föregick det då stödet anmälades. — Driftstöd till en flygplats inom 100 kilometer eller 60 minuters restid från andra flygplatser.

Tabell 2

Överblick över villkoren för att startstöd till flygbolag ska vara förenligt med den inre marknaden

Förenlighetsvillkor	Startstöd till flygbolag
a) Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse	— Ökar rörligheten genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom EU. — Främjar den regionala utvecklingen. Inget mångfaldigande av en befintlig jämförbar anslutning som under jämförbara förhållanden trafikeras av ett höghastighetståg eller en annan flygplats inom samma upptagningsområde.
b) Behov av statligt stöd	— Flygplatser med mindre än 3 miljoner passagerare per år. — Flygplatser i avlägsna områden, oavsett storlek. — Flygplatser med 3–5 miljoner passagerare per år endast vid exceptionella omständigheter. — Inget startstöd för flygförbindelser från flygplatser med mer än 5 miljoner passagerare per år.
c) Stödåtgärdens lämplighet	— Inte tillåtet om flyglinjen redan trafikeras av ett höghastighetståg eller en annan flygplats inom samma upptagningsområde under jämförbara förhållanden. — En i förväg fastställd affärsplan som visar att flyglinjen blir lönsam inom högst tre år eller ett oåterkalleligt åtagande från flygbolaget om att trafikera flyglinjen under minst den tid som den erhåller startstöd.
d) Stimulanseffekt	Stödet ger en stimulanseffekt om flygbolagets ekonomiska aktivitet på den berörda flygplatsen annars skulle vara avsevärt mindre (till exempel om den nya flyglinjen inte skulle ha lanserats). Den nya flyglinjen eller den nya tidtabellen får börja användas först efter det att en ansökan om stöd lämnats till den beviljande myndigheten.
e) Stödets proportionalitet (stödet begränsat till minsta nödvändiga)	
— Stödberättigande kostnader:	Flygplatsavgifter för en flyglinje.
— Högsta tillåtna stödnivåer:	50 % under högst tre år.
f) Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater	— Myndigheterna måste offentliggöra sina planer i god tid så att alla intresserade flygbolag får möjlighet att erbjuda sina tjänster. — Stödet får inte kombineras med andra typer av statligt stöd för drift av en flyglinje.
Anmälningskrav för stödordningar och enskilda stödåtgärder	Stödordningar: — Flygplatser med mindre än 3 miljoner passagerare per år och flygplatser i avlägsna områden. Enskilda stödåtgärder: — Flygplatser med mer än 3 miljoner passagerare per år, med undantag för flygplatser i avlägsna områden.

Tabell 3

Socialt stöd*Förenlighetsvillkor*

a) Stödet måste gagna slutkonsumenterna.

b) Stödet måste ha social karaktär:

Det får bara täcka vissa kategorier av passagerare (t.ex. passagerare med särskilda behov, såsom barn, personer med funktionshinder, låginkomsttagare, studenter och äldre).

Undantag: Om den berörda flyglinjen förbinder avlägsna områden (t.ex. yttersta randområden, öar eller glesbygder) kan stödet täcka hela befolkningen i detta område.

c) Utan diskriminering med avseende på ursprunget för det flygbolag som bedriver trafik på flyglinjen.

Tabell 4

Förenlighet med den inre marknaden när det gäller stöd i form av ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster

Flygplatsens storlek baserat på genomsnittlig trafikvolym (passagerare per år)	Tillämplig rättslig ram	Anmälningsskrav
Flygplatsförvaltare vid flygplatser med mindre än 200 000 passagerare per år under löptiden för avtalet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Flygbolag i fråga om flygförbindelser till öar med en trafikvolym på mindre än 300 000 passagerare per år.	Artikel 106.2 i fördraget. Beslut 2012/21/EU.	Undantagna från anmälningsskraven.
Flygplatser med mer än 200 000 passagerare per år under löptiden för avtalet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.	Artikel 106.2 i fördraget. Rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.	Anmälan krävs.

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Meddelande från Maltas regering avseende Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten

(2014/C 99/04)

I enlighet med det meddelande från Maltas regering avseende ovannämnda direktiv som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 4 maj 2013 (2013/C 127/04) meddelar ministeriet för transport och infrastruktur härmed att permanenta tillstånd för antingen ett undersökningstillstånd eller ett undersöknings- och tillverkningstillstånd nu beviljas för block 3 i område 4 och för område 5.

Information om detta meddelande kan erhållas från Continental Shelf Department på Maltas ministerium för transport och infrastruktur, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, MALTA, via e-post: dgcs.mti@gov.mt.

V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Förhandsanmälan av en koncentration

(Ärende M.7218 – Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)

Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 99/05)

1. Kommissionen mottog den 27 mars 2014 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004⁽¹⁾, genom vilken företaget Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC (Brookfield, Förenta staterna), i sista instans kontrollerat av Brookfield Asset Management Inc. (Kanada), och företaget APM Terminals North America Inc. (APMTNA, Förenta staterna), i sista instans kontrollerat av A.P. Møller-Mærsk A/S (Danmark), på det sätt som avses i artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen förvärvar gemensam kontroll över företaget APM Terminals Elizabeth, LLC (APMT Elizabeth, Förenta staterna) genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

— Brookfield: Kapitalförvaltning med investeringar i fastigheter, förnybar energi, infrastruktur och riskkapital.

— APMTNA: drift av containerterminaler i Nordamerika och ägarintressen i nio terminaler i Förenta staterna.

— APMT Elizabeth: drift av en containerterminal i Elizabeth-containerterminalen i New Yorks hamn.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda transaktionen kan omfattas av koncentrationsförordningen, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004⁽²⁾.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1 (koncentrationsförordningen).

⁽²⁾ EUT C 366, 14.12.2013, s. 5.

Synpunkterna ska ha inkommit till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan, med angivande av referens M.7218 – Brookfield/Apmtna/APMT Elizabeth, sändas per fax (+32 22964301), per e-post till COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eller per brev till

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för företagskoncentrationer
1049 Bryssel
BELGIEN

ISSN 1977-1061 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2504 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV