



Tribunalen ogillar talan mot kommissionens beslut att förklara Italiens stöd till ett antal flygbolag som trafikerar Sardinien rättsstridigt

De företag som drev flygplatserna på Sardinien var inte mottagare av stödet utan endast mellanhänder mellan Autonoma regionen Sardinien och de flygbolag som därmed ska återbetala det statliga stödet till regionen

Genom domarna Easyjet/kommissionen (T-8/18), Volotea/kommissionen (T-607/17) och Germanwings/kommissionen (T-716/17), som meddelades den 13 maj 2020, **ogillade** tribunalen den **talan som väckts av flygbolagen Easyjet, Volotea och Germanwings** (nedan kallade flygbolagen) **om ogiltigförklaring av Europeiska kommissionens beslut av den 29 juli 2016, där stöd som Italien beviljat ett antal flygbolag som trafikerar Sardinien, däribland dessa tre, förklarades delvis oförenligt med den inre marknaden.**¹

Enligt det beslutet **utgjorde** den stödordning som i Italien inrättats av Autonoma regionen Sardinien (nedan kallad regionen), i syfte att utveckla lufttrafiken, **statligt stöd som beviljats flygbolagen, och inte de företag som drev de större flygplatserna på Sardinien (Alghero, Cagliari-Elmas och Olbia).**

År 2010 godkändes genom en regional lag,² som Italien underrättade kommissionen om i enlighet med artikel 108.3 FEUF, finansiering av flygplatser på Sardinien för utveckling av lufttrafiken, bland annat för att säkerställa flygförbindelser med ön oberoende av säsong. Denna regionala lag genomfördes genom en rad åtgärder som vidtogs av regionens verkställande organ (lagen och de åtgärder som vidtogs kallas nedan gemensamt de omtvistade åtgärderna).

Enligt de omtvistade åtgärderna skulle bland annat kommersiella avtal ingås mellan flygplatsföretagen och flygbolagen, för att förbättra utbudet av flygningar till och från ön och säkerställa att ön marknadsfördes som turistdestination. Genom dessa åtgärder fastställdes också hur och på vilka villkor regionen skulle ersätta flygplatsföretagen för de belopp som dessa betalade till flygbolagen enligt dessa avtal.

Den 29 juli 2016 antog kommissionen ett beslut som förklarade att den stödordning som inrättats genom de omtvistade åtgärderna delvis var oförenlig med den inre marknaden och fordrade att det aktuella stödet skulle återkrävas från de flygbolag som betraktades som stödmottagare. De sistnämnda anförde flera grunder för sin talan om ogiltigförklaring, bland annat felaktig rättstillämpning beträffande begreppet statligt stöd, möjligheten att rättfärdiga det omtvistade stödet samt ordningen för återkrav av det omtvistade stödet.

Vad gäller kriterierna för vad som anses utgöra ett statligt stöd, fann tribunalen för det första att kommissionen haft fog för sin slutsats att **flygbolagen var stödmottagare i den omtvistade stödordningen, eftersom de gynnades med hjälp av statliga medel, genom utbetalningar som kunde tillskrivas regionen.**

¹ Kommissionens beslut (EU) 2017/1861 av den 29 juli 2016 om statligt stöd SA.33983 (2013/C) (f.d. 2012/NN) (f.d. 2011/N) – Italien – Ersättning till flygplatser på Sardinien för skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (tjänst av allmänt ekonomiskt intresse) (EUT L 268, 2017, s. 1).

² Legge regionale n° 10/2010 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (regional lag nr 10/2010 om åtgärder för att utveckla lufttrafiken) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* nr 12 av den 16 april 2010).

I det avseendet bekräftade tribunalen att **utbetalningarna från flygplatsföretagen till flygbolagen i enlighet med de ingångna avtalen utgjorde en användning av statliga medel**, eftersom det var de belopp som regionen hade betalat till flygplatsföretagen som användes för de utbetalningarna. Till stöd för den slutsatsen analyserade tribunalen **villkoren för hur regionen skulle ersätta flygplatsföretagen för deras utbetalningar till flygbolagen enligt de ingångna avtalen**. Tribunalen framhöll att det fanns en kontrollmekanism enligt vilken ersättningen, som för övrigt var uppdelad i poster, för de medel som använts var villkorad av att det lades fram revisionsrapporter och handlingar som styrkte att de avtal enligt vilka utbetalningarna skett var i överensstämmelse med de mål som eftersträvades med den regionala lagen och med att denna genomfördes på ett korrekt sätt. Tribunalen drog av detta slutsatsen att förbudet mot statligt stöd kunde tillämpas på utbetalningarna från flygplatsföretagen till flygbolagen i enlighet med de omtvistade åtgärderna.

Tribunalen betonade också, angående huruvida regionen kunde tillskrivas de utbetalningar som gjorts av flygplatsföretagen till flygbolagen, att även den grad av kontroll som staten har över om en förmån ska beviljas måste beaktas när man bedömer vilken inblandning myndigheterna har i det beslutet. Utan en sådan kontroll kan de inte tillskrivas beslutet. Tribunalen prövade därför det angripna beslutet utifrån de kriterierna och fann i det aktuella fallet att **regionens kontroll över beviljandet av medel till flygbolagen visade att den varit delaktig i att tillhandahålla dessa medel**. Genom de omtvistade åtgärderna hade regionen haft möjlighet att utöva en strikt kontroll över de flygplatsföretag som hade beslutat att ansöka om finansiering enligt den omtvistade stödordningen. Den kontrollen tog sig uttryck i kraven på att deras verksamhetsplaner skulle godkännas på förhand och i de villkor som ställdes upp för att de belopp som betalades ut till flygbolagen skulle ersättas. Enligt tribunalen visade denna kontroll från regionens sida att regionen kunde tillskrivas finansieringsåtgärderna. Följaktligen godtog tribunalen kommissionens slutsats att **flygplatsföretagen kunde betraktas som mellanhänder mellan regionen och flygbolagen**, eftersom dessa helt och hållet hade överfört de medel de erhållit från regionen till flygbolagen och därmed agerat enligt de instruktioner de fått av regionen genom de av regionen godkända verksamhetsplanerna.

Vidare godtog tribunalen kommissionens slutsats att **flygplatsföretagen inte var stödmottagare i den omtvistade stödordningen**. Som en följd av detta slog den även fast att kommissionen haft fog för att inte pröva transaktionerna mellan flygbolagen och flygplatsföretagen utifrån kriteriet om en privat aktör i en marknadsekonomi. Rollen för flygplatsföretagen, vilka inte ägdes av regionen, var väsentligen endast att genomföra den omtvistade stödordningen, vilken upprättats av regionen. Vad däremot gäller tillämpningen av det kriteriet på regionens beslut, fann tribunalen att denna inte hade handlat i egenskap av investerare, eftersom den hade infört stödordningen i fråga endast i syfte att främja den ekonomiska utvecklingen på ön. I den mån regionen handlat i egenskap av upphandlare av tjänster för förbättring av lufttrafiken och för marknadsföring, underströk tribunalen att det kan uteslutas att det föreligger en fördel som utgör ett stöd inte för att det förekommit ömsesidiga prestationer, utan för att upphandlingen av tjänsterna i fråga skett i enlighet med unionsrättens regler för offentlig upphandling eller åtminstone genom ett öppet, transparent förfarande, som säkerställer att principen om likabehandling av tjänsteleverantörerna iakttas och att tjänsterna upphandlas till marknadspriser. I förevarande fall **betraktade tribunalen inte de inbjudningar till intresseanmälan som publicerades innan avtalen ingicks med flygbolagen som likvärdiga med förfaranden för anbudsinfördrar, bland annat eftersom det inte förekom något urval utifrån bestämda kriterier** bland de flygbolag som svarat på inbjudningarna.

Slutligen fann tribunalen att kommissionen hade fog för att kvalificera de omtvistade åtgärderna som en "statlig stödordning", vilken gav den utrymme att, bland annat för att lindra den administrativa bördan, nöja sig med en prövning av åtgärdernas allmänna egenskaper, utan att behöva göra en individuell prövning av varje enskild betalning som gjorts under stödordningen i fråga. Att flygbolagen inte formellt pekades ut som de slutliga, faktiska stödmottagarna av det omtvistade stödet i lag nr 10/2010 – som tvärtom angav flygplatsföretagen som stödmottagare – hindrade inte att åtgärden kvalificerades som en "stödordning", eftersom kommissionen till stöd för sin slutsats kunde grunda sig på alla de beståndsdelar av åtgärden som hade genomförts.

För det andra underkände tribunalen flygbolagens invändningar om att konkurrensen inte snedvreds och att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkades. I mål T-716/17 uteslöts det bland annat att flygbolaget med framgång kunde åberopa den begränsade storleken på det belopp som det mottagit från det företag som drev flygplatsen Cagliari-Elmas. Argumentet att förekomsten av ett stöd borde ha prövats hos flygplatsföretaget hade redan tillbakavisats som ogrundat. Tribunalen erinrade, som svar på den invändningen att kommissionen borde ha prövat om den omtvistade utbetalningen utgjorde *de minimis*-stöd, om att kommissionen vid sin bedömning av en stödordning kan nöja sig med att bedöma stödordningens egenskaper och att den inte är skyldig att analysera det stöd som beviljats i varje individuellt fall på grundval av den stödordningen. **Det ankommer således på de nationella myndigheterna att bedöma den individuella situationen för varje företag som berörs av ett återkrav.** Tribunalen drog av detta slutsatsen **att det inte ankom på kommissionen att göra en *de minimis*-prövning av den omtvistade utbetalningen.** I mål T-607/17 godtog tribunalen vidare kommissionens val att inte tillämpa förordning nr 360/2012³ i det angripna beslutet. Flygbolaget hade i det målet inte styrkt att det fanns några tydligt definierade skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster beträffande var och en av de flyglinjer för vilka bolaget erhållit finansiering med stöd av de omtvistade åtgärderna.

Slutligen fann tribunalen, i målen T-8/18 och T-607/17, att kommissionen inte åsidosatte principen om skydd för berättigade förväntningar när den beslutade om återkrav av de belopp som uppburits av flygbolagen inom ramen för avtalen med flygplatsföretagen med stöd av de omtvistade åtgärderna. Tribunalen påpekade att **flygbolagen inte kunde ha några berättigade förväntningar på att stödet var lagenligt**, eftersom stödet var rättsstridigt på grund av att det hade genomförts utan att man hade inväntat att kommissionen uttalade sig om de åtgärder som den underrättats om. De kunde inte heller ha några berättigade förväntningar på att deras avtalsförbindelser med flygplatsföretagen skulle anses vara av kommersiell art, eftersom de inte kunde bortse ifrån de finansieringsmekanismer som föreskrevs i den regionala lagen, vilken hade offentliggjorts på nationell nivå, och följaktligen ifrån att de berörda medlen härrörde från staten.

PÅPEKANDE: Tribunalens avgörande kan överklagas till domstolen inom två månader och tio dagar från delgivningen. Överklagandet ska vara begränsat till rättsfrågor.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionens institutioner och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, unionsinstitutionerna och de enskilda får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia, och den är inte bindande för tribunalen.

Domarna i fulltext ([T-607/17](#), [T-716/17](#) och [T-8/18](#)) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

³ 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, 2012, s. 8).