II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/1861

od 29. srpnja 2016.

o državnoj potpori SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Kompenzacija zračnim lukama na Sardiniji za obveze pružanja javnih usluga

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2016) 4862)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

(1) Italija je 30. studenoga 2011. prijavila program za naknade za obveze pružanja javnih usluga u korist upravitelja zračnih luka na Sardiniji, radi jačanja i razvoja zračnog prometa. Ta obavijest je upućena putem elektroničkog sustava izvješćivanja Komisije.

(2) Komisija je dopisima od 30. siječnja 2012., 24. travnja 2012. i 12. srpnja 2012. od Italije zatražila dodatne informacije o obavijesti. Italija je na te zahtjeve odgovorila dopisima od 24. veljače 2012., 30. svibnja 2012. i 9. kolovoza 2012.

(3) Komisija je na temelju dobivenih informacija da je Italija možda stavila na snagu mjeru prije nego što je Komisija donijela odluku o njezinu odobrenju, odlučila istražiti mjeru na temelju poglavlja 3. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([2]) o nezakonitim državnim potporama.

(4) Italija je 30. studenoga 2012. od Komisije zatražila da navede vrijeme donošenja odluke i određena pojašnjenja koja se odnose na postupak. Komisija je Italiji odgovorila dopisom od 7. prosinca 2012.

(5) Komisija je dopisom od 23. siječnja 2013. obavijestila Italiju o svojoj odluci o pokretanju postupka iz članka 108. stavka 2. Ugovora („Odluka o pokretanju postupka”) u pogledu prijavljenog sustava.

([1]) SL C 152, 30.5.2013., str. 30.
([2]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

(6) Italija je svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dostavila 21. ožujka 2013. (prilozi su dostavljeni 22. ožujka 2013.).

(7) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 30. svibnja 2013. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe u pogledu navodne mjere potpore.

(8) Komisija je od društva Ryanair Ltd., kao zainteresirane strane, zaprimila primjedbe o ovom predmetu 10. travnja 2013. Komisija je Italiji dostavila te primjedbe dopisom od 3. svibnja 2013. Italija nije podnijela očitovanja na primjedbe društva Ryanair.

(9) Komisija je naknadno primila primjedbe od sljedećih zainteresiranih strana:

(a) društva Ryanair i društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime, 28. lipnja 2013.;

(b) društva GEASAR S.p.A., upravitelja Zračne luke Olbia, 1. srpnja 2013.;

(c) društva SOGEAAL S.p.A., upravitelja Zračne luke Alghero, 29. srpnja 2013.;

(d) društva SOGAER S.p.A., upravitelja Zračne luke Cagliari, 30. srpnja 2013. i 2. kolovoza 2013.;

(e) društva easyJet, 30. srpnja 2013.

(10) Komisija je 31. srpnja 2013. Italiji proslijedila verzije primjedbi zaprimljenih od društava GEASAR i SOGEAAL koje nisu povjerljive, čime je Italiji pružena prilika na njih odgovoriti. Komisija je Italiji proslijedila primjedbe društava SOGAER i Ryanair 2. kolovoza 2013., a primjedbe društva easyJet 7. kolovoza.

(11) Italija je 27. rujna 2013. obavijestila Komisiju da nema očitovanja na primjedbe triju upravitelja zračnih luka. Italija je 20. i 21. studenoga 2013. uputila svoja očitovanja Komisiji koja se odnose na primjedbe društva Ryanair. Italija nije dostavila očitovanja koja se odnose na očitovanja društva easyJet.

(12) Ryanair je 20. prosinca 2013. dostavio dodatne primjedbe, koje su 9. siječnja 2014. proslijeđene Italiji. Italija nije dostavila očitovanja na te primjedbe.

(13) Ryanair je 17. siječnja 2014. i 31. siječnja 2014. dostavio dodatne primjedbe, koje su 12. siječnja 2015. proslijeđene Italiji. Italija nije dostavila očitovanja koja se odnose na ove primjedbe.

(14) Dopisom od 25. veljače 2014. Komisija je obavijestila Italiju o donošenju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ([3]) 20. veljače 2014. i o činjenici da će se te smjernice početi primjenjivati na ovaj predmet od trenutka njihove objave u Službenom listu. Komisija je Italiji dala mogućnost da u roku od 20 radnih dana nakon njihove objave u Službenom listu dostavi primjedbe u pogledu Smjernica i njihove primjene.

(15) Dopisima od 24. veljače 2014. Komisija je zainteresirane strane obavijestila i o donošenju Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. i o činjenici da će se te smjernice početi primjenjivati na ovaj predmet od trenutka njihove objave u Službenom listu. Komisija je zainteresiranim stranama dala mogućnost da u roku od 20 radnih dana nakon njihove objave u Službenom listu dostave primjedbe u pogledu Smjernica i njihove primjene.

(16) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. objavljene su u Službenom listu 4. travnja 2014. One su zamijenile Smjernice za zračni prijevoz iz 1994. ([4]) i Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. godine ([5]).

(17) U Službenom listu 15. travnja 2014. objavljena je obavijest kojom se države članice i zainteresirane strane poziva na podnošenje primjedaba u pogledu primjene Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. na ovaj predmet u roku od jednog mjeseca nakon datuma objave navedenih Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. godine ([6]).

([3]) Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima, SL C 99, 4.4.2014., str. 3.
([4]) Primjena članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o EGP-u na državne potpore u sektoru zračnog prijevoza – (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).
([5]) Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports (SL C 312, 9.12.2005., str. 1.).
([6]) SL C 113, 15.4.2014., str. 30.

(18) Društvo SOGAER dostavilo je 13. lipnja 2014. primjedbe u pogledu predmeta u vezi s donošenjem novih Smjernica. Društva GEASAR i SOGEAAL dostavila su svoje primjedbe 16. lipnja 2014., a društvo easyJet 4. srpnja 2014. Komisija je primjedbe društava SOGAER, GEASAR, SOGEAAL i easyJet proslijedila Italiji 9. srpnja 2014. Italija nije podnijela očitovanja na navedene primjedbe.

(19) Društvo Ryanair je 12. i 26. rujna 2014. podnijelo dodatne primjedbe na predmet. Komisija je te primjedbe proslijedila Italiji 28. listopada 2014. Italija nije podnijela očitovanja na navedene primjedbe.

(20) Društvo Ryanair i društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime dostavili su 26. siječnja 2015. dodatne primjedbe, koje su proslijeđene Italiji 4. veljače 2015. Italija nije podnijela očitovanja na ove primjedbe.

(21) Društvo Ryanair i društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime dostavili su 27. veljače 2015. i 2. ožujka 2015. dodatne primjedbe, koje su 24. ožujka 2015. proslijeđene Italiji. Italija nije podnijela očitovanja na navedene primjedbe.

(22) Komisija je 18. ožujka 2015. zatražila od Italije da pruži dodatne informacije o ovom predmetu. Italija je odgovorila 11., 18. i 19. svibnja 2015.

(23) Društvo easyJet je 31. ožujka 2015. podnijelo dodatne primjedbe, čime je dopunilo svoj izvorni podnesak od 30. srpnja 2013. Društvo easyJet i društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime dostavili su 1. i 14. svibnja 2015. dodatne primjedbe na predmet. Društvo easyJet dostavilo je 1. lipnja 2015. dodatne primjedbe na predmet. Sve te primjedbe proslijeđene su Italiji 6. srpnja 2015. Italija je 17. rujna 2015. podnijela svoja očitovanja na primjedbe društva easyJet i društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime.

(24) Komisija je 29. lipnja 2015. od Italije zatražila dodatne informacije. Italija je djelomično odgovorila 14. srpnja 2015., a priloge uz taj odgovor poslala 10. rujna 2015.

(25) Komisija je 17. srpnja 2015. od Italije zatražila dodatne informacije. Italija je odgovorila 11. rujna 2015.

(26) Komisija je 8. i 14. listopada 2015. od Italije zatražila dodatne informacije. Italija je odgovorila 5. studenoga 2015.

(27) Italija je 24. studenoga 2015. dostavila dodatne informacije o ovom predmetu.

(28) Komisija je 24. studenoga 2015. od Italije zatražila dodatna pojašnjenja. Italija je odgovorila 27. studenoga 2015.

(29) Dana 4. prosinca 2015. društvo Ryanair i društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime dostavili su dodatne informacije o predmetu, koje su 8. prosinca 2015. proslijeđene Italiji. Italija je odgovorila 16. prosinca 2015., naznačujući da nema primjedaba na navedene dokumente.

(30) Italija je 11., 16. i 17. prosinca 2015. podnijela dodatne primjedbe na predmet.

2. **DETALJAN OPIS POTPORE**

2.1. *NASLOV I CILJEVI MJERE*

(31) Prijavljeni program pruža naknadu za obveze pružanja javnih usluga upraviteljima zračnih luka smještenih na Sardiniji, radi jačanja i razvoja zračnog prijevoza. Italija tvrdi da se te obveze pružanja javnih usluga odnose na usluge od općega gospodarskog interesa. Program je uspostavljen u skladu s člankom 3. Regionalnog zakona Sardinije od 13. travnja 2010., br. 10 ([7]), (u daljnjem tekstu „Zakon 10/2010”),

(32) Ovaj članak definira svrhu tog programa, koja se sastoji u jačanju zračnog prijevoza do Sardinije i od Sardinije širenjem zračnog prometa, kako u smislu učestalosti u zimskim razdobljima, tako i u smislu novih odredišta do kojih se leti. U tu svrhu zračne luke na Sardiniji trebale su usmjeriti ta javna sredstva zračnim prijevoznicima kao naknadu za javne usluge.

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

(33) Širi je cilj programa jačanje regionalnoga gospodarstva povećanjem priljeva turista, posebno izvan ljetne sezone.

2.2. *DAVATELJ POTPORE*

(34) Davatelj potpore je Regija Sardinija (u daljnjem tekstu „Regija"). Regija u Italiji uživa poseban status autonomne regije.

2.3. *PRAVNI OKVIR*

(35) Člankom 3. Zakona 10/2010 upraviteljima zračnih luka na Sardiniji osigurava se financiranje u obliku naknade za obveze pružanja javnih usluga u razdoblju od 2010. do 2013. Zakon 10/2010 provodi se odlukama koje donosi regionalna izvršna vlast.

(36) Regionalna odluka br. 122/347 od 17. svibnja 2010. ([8]) navodi da se iznosi definirani Zakonom 10/2010 namiruju iz regionalnog proračuna.

(37) Izvršna vlast Sardinije donijela je nekoliko provedbenih akata koji određuju uvjete i postupke pristupa financiranju prema Zakonu 10/2010, kako slijedi:

(a) Odlukom Sardinije br. 29/36 od 29. srpnja 2010. ([9]) definiraju se kriteriji, priroda i trajanje usluga prijevoza za koje se mogu dodijeliti financijska sredstva te postavljaju smjernice za izradu nacrta i ocjenu planova aktivnosti zračnih luka (*programmi di attività*).

(b) Odlukom Sardinije br. 43/37 od 6. prosinca 2010. ([10]) odobravaju se planovi aktivnosti koje su podnijeli upravitelji zračnih luka za 2010. i specifični iznosi koji će se dodijeliti svakoj zračnoj luci za 2010.

(c) Odlukom Sardinije br. 52/117 od 23. prosinca 2011. ([11]) uspostavljaju se godišnji iznosi koje će Regija dodijeliti upraviteljima zračnih luka u razdoblju od 2011. do 2013. na temelju planova aktivnosti koje su upravitelji zračnih luka predstavili u 2011.

(38) Regionalnim zakonom od 19. siječnja 2011., br. 1 ([12]) smanjeni su doprinosi koje će Regija dodijeliti zračnim lukama, kako je određeno Zakonom 10/2010, na 21 100 000 EUR za 2011. i 21 500 000 EUR za 2012. i 2013.

(39) Regionalnim zakonom od 30. lipnja 2011. br. 12 ([13]) uspostavlja se mehanizam financijskih predujmova koji će djelovati putem uspostave *ad hoc* financijskog fonda unutar društva SFIRS ([14]). Društvo SFIRS interno je investicijsko društvo Regije Sardinije, koje je Regija kao financijskog posrednika i operativnu podružnicu Regije, ovlastila za uspostavljanje regionalnog fonda i upravljanje fondom čija je svrha dodjela financijskih predujmova kao dioničkog financiranja s kamatama. ([15]) Društvo SFIRS pod izravnom je kontrolom Regije, koja upravlja njime. Njegova je uloga upravljanje planovima, politikama i programima koje Regija donosi u svrhu gospodarskoga i društvenog razvoja područja. Regija imenuje upravni odbor društva SFIRS. Aktom o ovlaštenju br. 15 od 9. kolovoza 2011. ([16]) ovlašćuje se društvo SFIRS za uspostavu i upravljanje „regionalnim fondom za zračne luke" ([17]) („regionalni fond") čija je svrha odobravanje financijskih predujmova na doprinose Regije. Odlukom br. 500 od 9. kolovoza 2011. ([18]) odobravaju se detaljna pravila za provedbu regionalnog fonda. Odlukom br. 22 od 30. siječnja 2012. ([19]) dopunjavaju se pravila uspostavljena Odlukom br. 500 od 9. kolovoza 2011.

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

(40) Regionalni zakon br. 15 od 7. kolovoza 2012. ([20]) mijenja Regionalni zakon od 30. lipnja 2011. Odlukom br. 694. od 2. listopada 2012. ([21]) provodi se Regionalni zakon od 7. kolovoza 2012. te dopunjuju i izmjenjuju pravila za provedbu regionalnog fonda produljenjem primjene zakona od 30. lipnja 2011. na godine 2012. i 2013.

(41) Odlukaombr. 4/34 od 5. veljače 2014. ([22]) mijenja se raspodjela regionalnih doprinosa za 2013., uzimajući u obzir smanjenje regionalnih doprinosa o kojem je odlučeno u kontekstu proračuna Regije dodijeljenog za financiranje aktivnosti u skladu sa Zakonom 10/2010 i stvarnih troškova koje su imali tri upravitelja zračnih luka.

2.4. *PROGRAM*

(42) Svrha je prijavljenog programa razvijati zračni prijevoz i učiniti zračne veze prema Sardiniji i sa Sardinije manje sezonskima, što pridonosi sveobuhvatnom cilju privlačenja turizma i jačanja regionalnoga gospodarstva. U tu svrhu Zakonom 10/2010 osiguravaju se financijska sredstva u obliku naknada za obveze pružanja javnih usluga upraviteljima zračnih luka na Sardiniji u razdoblju 2010.–2013.

(43) Provedbenim odlukama pojašnjava se da se cilj Zakona 10/2010 – smanjiti sezonske oscilacije – sastoji od produljenja razdoblja tijekom kojega se obavljaju letovi. To uključuje povećanje učestalosti letova tijekom takozvane predsezone i posezone (odnosno tijekom mjeseci prije i poslije ljetne sezone – travnja, svibnja, rujna i listopada) ili tijekom zimske sezone, kao i otvaranje novih linija prema mjestima odnosno iz mjesta koja prethodno nisu bila povezana sa Sardinijom. Razlozi za uspostavljanje ovog programa su promocija regionalne politike zračnog prijevoza koja jača gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju dotičnih zajednica rješavanjem problema pristupačnosti s kojim se Sardinija kao otok suočava.

(44) Odlukama iz odjeljka 2.3. utvrđuju se sljedeće tri aktivnosti:

(a) *povećanje zračnog prometa zračnih prijevoznika („aktivnost 1”)*. Zračni prijevoznici i upravitelji zračnih luka moraju u okviru detaljnih „planova aktivnosti” odrediti strategije za povećanje zračnog prometa i zalagati se za desezoniranje turističkih tokova definiranjem zračnih linija od strateškog interesa te učestalost, ponudu kapaciteta i posljedične ciljeve prometa. Ako se ti ciljevi ostvare, ostvaruje se financijska naknada; ako se ciljevi ne ostvare, moraju se platiti kazne.

(b) *promocija Sardinije kao turističke destinacije koju izvršavaju zračni prijevoznici („aktivnost 2”)*. U prethodno navedenim „planovima aktivnosti” zračni prijevoznici i upravitelji zračnih luka trebali bi odrediti i specifične marketinške i promidžbene aktivnosti usmjerene na povećanje broja putnika i promicanje prihvatnog područja zračne luke.

(c) dodatne promotivne aktivnosti koje upravitelji zračnih luka povjeravaju trećim pružateljima usluga osim zračnih prijevoznika ([23]) u ime Regije („aktivnost 3”).

(45) Nakon što Regija odobri planove aktivnosti, procijenivši aktivnosti koje su u njima predložene na temelju njihova gospodarskog učinka na zračne luke i gospodarsku aktivnost Sardinije u cjelini, ona u skladu s time raspodjeljuje financijske resurse dostupne za svaku godinu i za svaku zračnu luku.

(46) Naknada upraviteljima zračnih luka izračunava se na temelju procijenjenih troškova koje snose zračni prijevoznici za letove na strateškim zračnim linijama, bilo nacionalnim bilo međunarodnim, i ispunjavanja postavljenog cilja broja putnika na godišnjoj razini Nakon što su ciljevi broja putnika postavljeni, upravitelji zračnih luka odabiru zračne linije od kojih se zahtijeva obavljanje predmetne usluge. Odabrani prijevoznici primaju naknadu koja pokriva razliku između njihovih operativnih troškova i stvarnih ili pretpostavljenih prihoda od putničkih karata.

(47) U dokumentu Italije o prijavi navedeno je da bi Regija trebala odobriti postupak nabave koji organiziraju upravitelji zračnih luka u svrhu odabira zainteresiranih zračnih prijevoznika. Komisija nije bila obaviještena ni

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

o kakvu postupku nabave koji organiziraju upravitelji zračnih luka. Italija tvrdi da su zračni prijevoznici odabrani na temelju najprivlačnijih komercijalnih ponuda koje su podnesene upraviteljima zračnih luka nakon objave obavijesti na njihovim internetskim stranicama. Što se tiče zračnih luka, zamišljeno je da program potpore koordinira razvoj regionalnog sustava zračnih luka, stavljanjem regionalnih zračnih luka u uzajamno komplementaran položaj. ([24])

2.5. *MARKETINŠKE AKTIVNOSTI KOJE SU PODUZELI ZRAČNI PRIJEVOZNICI*

(48) Zakonom 10/2010 propisuje se da u kontekstu aktivnosti 2 upravitelji zračnih luka moraju sklopiti marketinške ugovore sa zračnim prijevoznicima u svrhu promicanja Sardinije kao turističke destinacije. Planovi aktivnosti stoga moraju odrediti konkretne marketinške i promidžbene strategije usmjerene na povećanja broja putnika i promicanje prihvatnog područja zračne luke.

(49) Upravitelji zračnih luka sklopili su dvije različite vrste ugovora, ovisno o zračnom prijevozniku: jedinstveni ugovor koji uključuje i usluge zračne luke i marketinške usluge, ili dva zasebna ugovora, kako je to u slučaju društva Ryanair, u kojem postoji ugovor o uslugama zračne luke sklopljen s društvom Ryanair i ugovor o marketinškim uslugama sklopljen s društvom za marketing AMS (Airport Marketing Services), koje je u potpunom vlasništvu Ryanaira. Ugovori spajaju i povezuju povećanje prometa i marketinške mjere te se temelje na sustavu premije u skladu s uspješnosti mjera za povećanje prometa. Na temelju ugovora, zračni prijevoznik mora obavljati utvrđeni program letenja i istodobno razviti plan marketinga i promidžbe.

(50) Marketing se temelji na posebnoj stranici na *web*-mjestu zračnog prijevoznika posvećenoj odredišnoj zračnoj luci, koja ponekad uključuje turistički vodič. Marketing je usmjeren na promicanje turističkih i poslovnih atrakcija u regiji i što većem povećanju udjela putnika u dolasku iz inozemstva.

2.6. *PREDMETNE ZRAČNE LUKE*

(51) U 2010. Sardinija je brojila pet zračnih luka:

(a) Zračnu luku Alghero, čiji je upravitelj društvo SO.GE.A.AL S.p.A. („*SOGEAAL*”):

(b) Zračnu luku Cagliari-Elmas, čiji je upravitelj društvo So.G.Aer. S.p.A. („SOGAER”);

(c) Zračnu luku Olbia, čiji je upravitelj društvo GEASAR S.p.A. („GEASAR”)

(d) Zračnu luku Tortoli, čiji je upravitelj društvo GE.AR.TO. S.p.A. („GEARTO”);

(e) Zračnu luku Oristano, čiji je upravitelj društvo SO.GE.A.OR. S.p.A. („SOGEAOR”).

(52) Sva ta društva su društva s ograničenom odgovornošću. Društva SOGEAAL i SOGAER su u javnom vlasništvu. Društvo GEASAR pod kontrolom je zračnog prijevoznika društva Meridiana.

(53) Italija je potvrdila da, premda se Zakon 10/2010 odnosi na sve zračne luke na Sardiniji, dvije manje zračne luke na otoku, Oristano i Tortolì-Arbatax (koje imaju manje od 200 000 putnika godišnje ([25])), nisu primile financijska sredstva na temelju zakona 10/2010.

(54) Zračna luka Alghero smještena je na sjeverozapadu Sardinije, Zračna luka Olbia na sjeveroistoku, a Zračna luka Cagliari na jugu. Udaljenosti i trajanje putovanja cestom između ovih zračnih luka su sljedeće ([26]):

Cagliari – Alghero 247 km – 2 sata 40 minuta.

Cagliari – Olbia 273 km – 2 sata 51 minuta.

Olbia – Alghero 136 km – 1 sat 53 minute.

([24]) Deliberazione br. 29/36 od 29. srpnja 2010., str. 1.
([25]) Zračna luka Oristano, koja je privremeno ukinuta 2011., imala je oko 7 000 putnika 2010. i oko 1 300 2011. Zračna luka Tortolì-Arbatax imala je oko 13 500 putnika 2010. i oko 2 800 putnika 2011.
([26]) *Izvor:* Google Maps.

2.6.1. ZRAČNA LUKA CAGLIARI

(55) Upravitelj zračne luke, društvo SOGAER, u javnom je vlasništvu, s obzirom na to da Trgovačka komora Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) posjeduje većinu dionica, kako je navedeno u tablici 1. Regija nema kontrolu nad Trgovačkom komorom Cagliari ([27]), koja se financira samostalno zahvaljujući godišnjoj članarini koju plaćaju društva koja su njezini članovi. Trgovačka komora samostalno je javno tijelo odgovorno za pružanje različitih usluga članovima društva. ([28])

Tablica 1.

Dionička struktura društva SOGAER ([1])

(%)

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

([1]) Glavni dioničar zračne luke namjerava prodati 40 % svojih dionica u vrlo bliskoj budućnosti (*izvor:* Godišnje izvješće za 2013.).

(56) Zračna je luka 2014. primila 3 639 627 putnika. ([29]) Smještena je u južnom dijelu otoka i u smislu prometa njegova je glavna zračna luka. Društvo SOGAER od 2007. posjeduje cjelokupnu koncesiju na upravljanje zračnom lukom. Zračna luka obavlja domaće i međunarodne letove, a glavni zračni prijevoznici zastupljeni u zračnoj luci su društva Ryanair, Meridiana Fly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea i AirBerlin. U razdoblju od 2007. do 2009. 69 % putničkog prometa u zračnoj luci zabilježeno je u razdoblju od travnja do listopada.

(57) Društvo SOGAER je 31. prosinca 2013. zabilježilo promet od 26,8 milijuna EUR i pozitivni neto rezultat od 1,7 milijuna EUR. Ukupna imovina iznosila je 125,5 milijuna EUR.

2.6.2. ZRAČNA LUKA ALGHERO

(58) Upravitelj Zračne luke Alghero, društvo SOGEAAL, 80,20 % u vlasništvu je Regije Sardinija, i 19,80 % u vlasništvu društva SFIRS SpA (internog društva u vlasništvu Regije). ([30]) Društvo SOGEAAL pokrenulo je svoju djelatnost 1995. putem djelomične i privremene koncesije, koja je 2007. pretvorena u potpunu koncesiju. ([31])

([27]) *Izvor:* Italija u svojoj obavijesti Komisiji od 5. svibnja 2016.
([28]) Zakonom br. 580 od 29. prosinca 1993. uređen je status trgovinskih komora u Italiji.
([29]) *Izvor:* Wikipedia.
([30]) Ovakva dionička struktura društva SOGEAAL odražava promjene koje su se dogodile tijekom 2010. Zračna luka trenutačno je u postupku privatizacije.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) Zračna luka smještena je u sjeverozapadnom dijelu otoka. Italija tvrdi da prihvatno područje zračne luke pokriva približno 35 % otoka i uključuje 450 000 – 600 000 stanovnika u provincijama Sassari, Oristano i Nuoro. U smislu komercijalnog putničkog prometa, Alghero je treća zračna luka na Sardiniji, s ukupno 1 639 374 putnika u 2014. ([32])

(60) Zračnu luku upotrebljavaju tri vrste zračnih prijevoznika: tradicionalni prijevoznici, kao što su Alitalia, Meridiana, Iberia i Lufthansa, niskotarifni prijevoznici, kao što su easyJet i Ryanair i čarterski prijevoznici, kao što su Tui Fly i Jet Time. U razdoblju od 2007. do 2009. 75 % putničkog prometa u zračnoj luci zabilježeno je u razdoblju od travnja do listopada.

(61) Društvo SOGEAAL je 31. prosinca 2013. zabilježilo promet od 15,9 milijuna EUR i negativni neto rezultat u iznosu od 1,5 milijuna EUR. Ukupna imovina iznosila je 42 milijuna EUR.

2.6.3. ZRAČNA LUKA OLBIA

(62) Upravitelj Zračne luke Olbia, GEASAR, u većinskom je vlasništvu privatnih dioničara ([33]), kako je navedeno u tablici 2.

Tablica 2.

Dionička struktura društva GEASAR

(%)

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

(63) Društvo GEASAR pokrenulo je djelatnost 1989. djelomičnom koncesijom za upravljanje Zračnom lukom Olbia. Zračna luka Olbia smještena je u sjeveroistočnom dijelu Sardinije. Zračnu luku upotrebljavaju tradicionalni zračni prijevoznici, kao što su Alitalia i Lufthansa, niskotarifni zračni prijevoznici, kao što su easyJet i Vueling, i čarterski prijevoznici, kao što su Smartwings i Mistral Air.

(64) Zračna luka imala je 2 127 718 putnika u 2014. ([34]) Uglavnom je namijenjena komercijalnom putničkom prometu, domaćem i međunarodnom. Zračna luka usmjerena je na turizam, s obzirom na to da služi turistički razvijenom području Costa Smeralda. Promet je stoga uglavnom koncentriran od svibnja do listopada: u razdoblju od 2007. do 2009., 84 % putničkog prometa u zračnoj luci zabilježeno je od travnja do listopada.

(65) Društvo GEASAR 31. prosinca 2013. zabilježilo je promet od 27,0 milijuna EUR i pozitivni neto rezultat od 2,8 milijuna EUR. Ukupna imovina iznosila je 57,3 milijuna EUR.

2.7. *MEHANIZAM I STRUKTURA FINANCIRANJA KOJE JE USPOSTAVILA REGIJA SARDINIJA*

2.7.1. UKUPAN IZNOS DOPRINOSA KOJE JE ODOBRILA REGIJA SARDINIJA

(66) Člankom 3. Zakona 10/2010 izvorno se ovlašćuje Regija da upraviteljima zračnih luka 19 700 000 EUR za 2010. i 24 500 000 EUR za svaku sljedeću godinu 2011., 2012. i 2013.

([32]) *Izvor*: Službeno *web*-mjesto Zračne luke.
([33]) Societa per azioni costituita nel 1985.
([34]) *Izvor*: Wikipedia.

(67) Tijekom tog razdoblja, uzimajući u obzir vlastite resurse i planove aktivnosti koje su predstavile zračne luke, Regija je progresivno smanjivala izvorno odobrene iznose financiranja programa, kako je navedeno u tablici 3.

Tablica 3.

Naknada odobrena u korist zračnih luka na Sardiniji – 2010.–2013.

(EUR)

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

(68) Odlukom br. 4/34 od 5. veljače 2014. izmijenjena je raspodjela regionalnih doprinosa za 2013. i osiguran ukupan iznos od 17 500 000 EUR za 2013. za tri upravitelja zračnih luka, kako je navedeno u tablici 4.

Tablica 4.

Naknada odobrena u korist zračnih luka na Sardiniji – 2013. (u skladu s Odlukom br. 4/34 od 5. veljače 2014.)

(EUR)

	2013. godina
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Ukupno:	17 500 000

(69) Konačni doprinosi koje je Regija Sardinija, zbog različitih izmjena dodijelila trima zračnim lukama navedeni su u tablici 5. ([35]).

Tablica 5.

Konačna naknada odobrena u korist zračnih luka na Sardiniji – 2010.–2013.

(EUR)

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

([35]) Kako je pojašnjeno u uvodnoj izjavi 53., financijska naknada izvorno je bila predviđena za sve zračne luke na Sardiniji, uključujući i Zračnu luku Oristano, ali je naknadno otkazana.

(70) Mjera se izvodi u obliku izravnih bespovratnih sredstava koja Regija daje upraviteljima zračnih luka na Sardiniji koji će zatim dotične iznose prenijeti na zračne prijevoznike i druge uključene subjekte. Bespovratna sredstva izravno se financiraju iz regionalnog proračuna. Upravitelji zračnih luka moraju voditi zasebne račune kako bi pratili iznose koje su primili.

2.7.2. PLANOVI AKTIVNOSTI I ZRAČNE LINIJE OD STRATEŠKOG INTERESA

(71) Upravitelji zračnih luka na Sardiniji moraju pripremiti planove aktivnosti i podnijeti ih Regiji na odobrenje. Ti planovi aktivnosti moraju uključivati aktivnosti koje obuhvaćaju razvoj zračnih veza između dviju točaka, s nacionalnim i europskim odredištima u zračnim lukama na Sardiniji i iz njih, što će se ostvariti sklapanjem ugovora sa zračnim prijevoznicima. U tu svrhu plan mora navesti koje inicijative od onih navedenih ([36]), upravitelj zračne luke smatra izvedivima u smislu ciljeva utvrđenih Zakonom 10/2010, a to su unaprijediti zračni prijevoz i učiniti ga manje sezonskim.

(72) U planovima se moraju utvrditi zračne linije od strateškog interesa (domaće i međunarodne) i ciljeve za svaku godinu koji se odnose na učestalost letova, stopu popunjenosti, nove linije, broj putnika i marketinšku djelatnost.

(73) Planovi aktivnosti moraju poštovati sljedeća načela:

(a) zračne linije od strateškog interesa ne smiju se preklapati s linijama koje već postoje u okviru obveza javnih usluga ([37]) na temelju Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća. ([38])

(b) financijski doprinos za svaku od subvencioniranih linija trebao bi se s vremenom smanjivati.

(c) financijski ugovori sklopljeni sa zračnim prijevoznicima trebali bi uključiti plan promidžbe lokalnog područja, koji bi trebao biti u skladu s komunikacijskom strategijom regije koja se odnosi na turizam.

(d) u slučaju kada je ukupna naknada koju potražuju zračne luke veća od ukupnog iznosa koji je odobren u regionalnom proračunu, prednost se daje međunarodnim vezama u odnosu na domaće linije (osim kod odredišta koja opslužuju više od 3 milijuna stanovnika), linijama koje povezuju glavne čvorišne luke, linijama s velikim prometnim potencijalom, linijama za koje se usluge pružaju tijekom čitave godine, a ne sezonski te tvrtkama koje odluče stvoriti operativno sjedište u lokalnoj zračnoj luci.

(74) Izvođenje letova na zračnim linijama od strateškog interesa predstavlja usluge od općeg gospodarskog interesa koje zračni prijevoznici trebaju pružati u zamjenu za naknadu (pod uvjetom da se ispune ciljevi u pogledu putničkog prometa). Planovi aktivnosti trebali bi biti potkrijepljeni odgovarajućim gospodarskim i financijskim predviđanjima koja ilustriraju izglede za profitabilnost tih inicijativa i navode financijske zahtjeve povezane s tim aktivnostima za svaku od predmetnih godina. Ti zahtjevi uključuju i navođenje razine vlastitih sredstava koja ulaže upravitelj zračne luke kao i opseg ulaganja trećih strana koje imaju korist od povećanja prometa.

(75) Stvarni planovi aktivnosti koje je Italija podnijela tijekom formalnog postupka u skladu su sa zahtjevima navedenim u uvodnoj izjavi 73. Oni sadržavaju obvezne informacije koje je zahtijevala Regija, kao što su predstavljanje ponude u pogledu subvencioniranog prijevoza, detaljan izračun naknade koju treba odobriti i očekivane gospodarske koristi od javne potpore.

(76) Nakon što su planovi aktivnosti odobreni, Regija u skladu s time odlučuje o dodjeli godišnjih financijskih sredstava svakoj zračnoj luci, procjenjujući provedene aktivnosti na temelju ocjene njihova gospodarskog učinka na gospodarsku aktivnost u Sardiniji.

([36]) Vidjeti uvodnu izjavu 44.
([37]) Od 2000. u skladu s propisima Unije o zračnom prijevozu obveze pružanja javnih usluga uvedene su na domaćim linijama između zračnih luka na Sardiniji i zračnih luka na kopnenom dijelu Italije.
([38]) Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

(77) Financiranje planova provodi se na sljedeći način:

(a) upravitelj zračne luke koji je korisnik dodijeljenih financijskih sredstava primit će u obliku predujma prvi obrok u visini 20 % ukupnog iznosa predviđenog u planovima;

(b) 60 % ukupnog financiranja bit će isplaćeno kao međuplaćanje, po primitku tromjesečnog izvješća;

(c) isplata posljednjeg obroka bit će izvršena u roku od 60 dana od primitka relevantne dokumentacije, nakon što Regija provjeri provedene aktivnosti, ostvarene rezultate i nastale troškove.

(78) Regija je odobrila planove aktivnosti dvjema odlukama:

(a) Odlukom Sardinije br. 43/37 od 6. prosinca 2010. odobreni su planovi aktivnosti za 2010. koje su predali upravitelji zračnih luka Cagliari, Olbia, Alghero i Oristano i specifični iznosi koji trebaju biti dodijeljeni svakome od njih. ([39])

(b) Odlukom Sardinije br. 52/117 od 23. prosinca 2011. odobreni su planovi aktivnosti koje su predali upravitelji zračnih luka Cagliari, Olbia i Alghero za razdoblje 2011.–2013. Utvrđeni su godišnji ciljevi u pogledu putnika po zračnoj luci i podjela naknada između triju zračnih luka. Odlukom se nadalje pojašnjava da planove za 2011. treba smatrati konačnima s obzirom na to da se odnose na već provedene aktivnosti, dok su planovi za sljedeće dvije godine, 2012. i 2013., podložni promjenama.

2.7.3. POSTUPAK PRAĆENJA

(79) Upravitelji zračnih luka dužni su pripremiti planove aktivnosti u skladu s odredbama Zakona 10/2010 i njegovim različitim provedbenim aktima.. U njihovoj pripremi dužni su surađivati sa zračnim prijevoznicima, a konačni plan mora odobriti Regija. Ako se Regija ne usuglasi s planom, ili primijeti neusklađenosti s odredbama Zakona 10/2010, može tražiti izmjene planova aktivnosti.

(80) Regija od upravitelja zračnih luka zahtijeva da prate učinak zračnih prijevoznika i primjenjuju kazne za neispunjavanje ciljeva definiranih *ex ante*, osobito onih u pogledu učestalosti i putnika. Taj mehanizam kazni mora biti utvrđen u ugovorima sa zračnim prijevoznicima.

(81) Odluke Regionalnog izvršnog tijela koje provodi Zakon 10/2010 predviđaju mehanizam praćenja koji Regija treba uspostaviti da bi se izbjegla isplata prekomjernih naknada za godišnje troškove predviđene za dotične aktivnosti. Regija mora utvrditi *ex ante* aktivnosti kontrole, provjere i eventualno vratiti sve prekomjerno isplaćene naknade, osobito praćenjem stvarnog broja letova i putnika.

(82) Regija stvarne troškove koje upravitelji zračnih luka imaju za provedbu dotičnih aktivnosti prati provjerom prikladne dokumentacije i izvješća o godišnjim troškovima (računi koje zračni prijevoznici izdaju upraviteljima zračnih luka). Upravitelji zračnih luka moraju Regiji podnijeti izvješća o financiranju aktivnosti, na temelju računa primljenih od izvođača (zračnih prijevoznika za aktivnosti 1 i 2 i drugih društava za aktivnost 3). Provjerava i da zračna linija, koja je predmet naknade, nije linija koja podliježe obvezi pružanja javnih usluga na temelju Uredbe (EZ) br. 1008/2008.

(83) Regionalno financiranje na temelju Zakona 10/2010 može biti dodijeljenoo samo u okviru prethodno navedenih planova aktivnosti, koje Regija mora odobriti. S obzirom na to da su ti planovi pripremljeni prije provedbe aktivnosti predviđenih Zakonom 10/2010, mogu postojati manja odstupanja u njihovoj provedbi. Stoga mehanizam koji je uspostavila Regija predviđa mogućnosti prilagodbe konačnih doprinosa koje ona isplaćuje odstupanjima u provedbi aktivnosti, odnosno troškovima koje su imale zračne luke. ([40]) Stoga se pri konačnom

([39]) U pogledu Zračne luke Tortolì-Arbatax, u odluci se navodi da je upravitelj zračne luke podnio plan samo za trogodišnje razdoblje (ne za 2010.).

([40]) Italija u svojoj Obavijesti Komisiji od 11. rujna 2015. (uvodna izjava 14.) navodi primjer društva GEASAR, koje je 2013. smanjilo svoje marketinške aktivnosti u usporedbi s početnim predviđanjima (u okviru aktivnosti 2 koju financira Regija). Regija je zato smanjila svoj konačni doprinos.

doprinosu koji utvrdi Regijauzima u obzir stvarna provedba planova aktivnosti i usklađenost aktivnosti za koje je financiranje zatraženo s ciljevima Zakona 10/2010 i turističkim marketinškim planom Regije. U slučajevima kada se otkriju neusklađenosti, Regija prilagođava konačni doprinos. ([41])

(84) Dokumentacija koju je Italija predala pokazuje da su upravitelji zračnih luka uistinu izvještavali Regiju o primljenim javnim sredstvima (uključujući i popratne dokaze, kao što su računi koji se odnose na nastale troškove) i pružili dokaze o marketinškim i oglašivačkim aktivnostima. Regija je provjerila te informacije i isplatila preostali obrok upraviteljima zračnih luka.

2.7.4. FINANCIJSKI PREDUJMOVI I ULOGA REGIONALNOG FONDA

(85) Kako već navedeno u odjeljku 2.3, Regionalnim zakonom od 30. lipnja 2011. uspostavlja se regionalni fond ([42]) kojim upravlja društvo SFIRS i koji financira Regija.

(86) Financijski mehanizam koji je na temelju Zakona 10/2010 uspostavila Regija je sljedeći:

(a) Financijska sredstva koja se odnose na provedbu triju aktivnosti upravitelji zračnih luka prosljeđuju zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge u dotičnim zračnim lukama (u slučaju aktivnosti 1 i 2) i drugim pružateljima usluga (u slučaju aktivnosti 3).

(b) Regija svake godine, nakon što od upravitelja zračnih luka zaprimi zahtjeve za predfinanciranje, odlučuje da bi društvo SFIRS, putem regionalnog fonda, trebalo odobriti financijske predujmove zračnim lukama. Regionalni fond tada upraviteljima zračnih luka, na njihov zahtjev, odobrava financijska sredstva za naknadu troškova (proviziju i kamate) kao predujam odgovarajućeg iznosa u skladu s Zakonom 10/2010. Predujam bi trebao odgovarati najvećem iznosu od 85 % ([43]) doprinosa koji se Regija obvezala isplatiti upraviteljima zračnih luka. Na financijski predujam obračunavaju se kamate (6 M Euribor + 2 % za 2010. i 6 M Euribor + 1,5 % za razdoblje 2011.–2013.) i provizija (1 % za 2010. i 0,50 % za razdoblje 2011.–2013.), koje upravitelji zračnih luka plaćaju društvu SFIRS.

(c) Regija zatim potvrđuje konačne iznose koji se dodjeljuju upraviteljima zračnih luka („doprinos" Regije), unutar ograničenja raspoloživih sredstava i uzimajući u obzir iznose koje su upravitelji zračnih luka stvarno isplatili u okviru provedbe triju aktivnosti. Upravitelji zračnih luka za te potrebe podnose odgovarajuća izvješća u kojima se: i. navode ostvareni rezultati i uključuje analiza učinka; ii. detaljno navode stvarni troškovi zračnih luka nastali provedbom inicijativa, pružajući također i potrebne popratne dokumente (račune ili slično).

(d) Od iznosa regionalnog doprinosa, regionalni fond oduzima pristojbu po odbitku u iznosu od 4 %, koja se vraća Regiji. Nakon što je odlučen iznos konačnog doprinosa, regionalni fond odobrava upravitelju zračne luke preostali dio financijskih sredstava. ([44]) Fond bi upravitelju zračne luke trebao odobriti preostali dio financijskih sredstava u roku odnajviše šest mjeseci nakon završetka planova aktivnosti.

2.8. *FINANCIJSKI TOKOVI*

2.8.1. FINANCIJSKI TOKOVI IZMEĐU REGIJE I UPRAVITELJA ZRAČNIH LUKA

(87) Iako se Regija obvezala dodijeliti ukupno 76 654 887 EUR tijekom razdoblja 2010.–2013. (vidjeti tablicu 5.) zapravo je upraviteljima zračnih luka prenijela 68 510 256 EUR za financiranje triju aktivnosti na temelju Zakona 10/2010 ([45]) (vidjeti tablicu 6., stupac A): 35 516 988 EUR za društvo SOGEAAL, 19 250 617 EUR za društvo SOGAER i 13 742 651 EUR za društvo GEASAR.

([41]) Italija u tu svrhu navodi primjer Zračne luke Oristano, za koju je Regija odbila specifičnu zračnu liniju predviđenu u planu aktivnosti zračne luke – Obavijest Italije Komisiji od 5. svibnja 2015., str. 5.-6.
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.
([43]) Uz najveći dopušteni iznos do 90 % za 2011. – Cf. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.
([44]) Ovaj iznos jednak je doprinosu za koji je Regija donijela odluku o isplati, umanjenom za pristojbu po odbitku od 4 % i financijski predujam koji je već isplaćen upravitelju zračne luke.
([45]) Italija je Komisiji dostavila tablice koje pokazuju konačni iznos na koji se Regija obvezala.

(88) Ukupni financijski predujmovi koji su iz regionalnog fonda preneseni upraviteljima zračnih luka iznose 42 987 645 EUR (tablica 6., stupac B). Fond obračunava proviziju i troškove kamata i odbija ih od financijskog predujma pri isplati sredstava upravitelju zračne luke. Pristojba po odbitku iznosi 4 % doprinosa na koji se obvezala Regija i fond umanjuje taj iznos od preostalog dijela iznosa koju je Regija dodijelila upravitelju zračne luke (nakon što su isplaćeni financijski predujmovi). ([46])

(89) Stoga se neto iznos koji upravitelj zračne luke treba primiti (tablica 6, stupac C) može izračunati kao doprinos Regije umanjen za tri vrste financijskih troškova (provizija, kamate i pristojba po odbitku). Iznosi koje je Italija dostavila kao neto iznose koje su upravitelji zračnih luka stvarno primili (tablica 6., stupac D) se razlikuju od teoretskih iznosa:

(a) u slučaju društva SOGEAAL, Italija pojašnjava da bi upravitelj zračne luke trebao od Regije primiti još 167 661 EUR u pogledu doprinosa za 2013.

(b) Regija je donijela odluke o regionalnim doprinosima za društva SOGAER i GEASAR za 2013. (4 946 576 EUR odnosno 3 795 930 EUR) 19. lipnja 2014. odnosno 10. lipnja 2014., ali oni nisu nikad isplaćeni ([47]): Italija priznaje da je regionalna odluka pravno obvezujuća obveza isplate predmetnih iznosa, na koju se može pozvati pred nacionalnim sudom. Unatoč tomu, Italija je odlučila čekati dok tekući postupci državne potpore ne završe.

([46]) Komisija napominje da talijanske vlasti ne objašnjavaju zbog čega financijski predujmovi prijavljeni u tablicama ponekad premašuju iznose doprinosa koje je utvrdila Regija. Međutim, te razlike nisu relevantne za potrebe procjene mjera potpore s obziromna to da Komisija zadržava samo proračunsku obvezu (stupac A) i iznos koji su stvarno primili upravitelji zračnih luka (stupac D) – vidjeti tablicu 14.

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

Tablica 6.

Stvarni financijski tokovi između Regije i upravitelja zračnih luka

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Doprinos koji je odredila Regija (A)		Financijski predujam (B)		Financijski troškovi			Iznos koji treba primiti upravitelj zračne luke (C)	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	*Razlika (C) – (D)*
	Iznos	Datum preuzimanja obveze	Iznos	Datum plaćanja	Pristojba po odbitku 4 %	Provizija	Troškovi kamata			
2010.	8 517 963	7.11.2012.	[…] (*)	20.9.2011.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011.	9 041 162	12.11.2012.	[…]	8.2.2012. i 23.8.2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012.	9 062 413	3.6.2013.	[…]	22.10.2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013.	8 895 449	27.10.2014.	[…]	17.10.2013.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Poslovna tajna.

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Doprinos koji je odredila Regija (A)		Financijski predujam (B)		Financijski troškovi			Iznos koji treba primiti upravitelj zračne luke (C)	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	*Razlika (C) – (D)*
	Iznos	Datum preuzimanja obveze	Iznos	Datum plaćanja	Pristojba po odbitku 4 %	Provizija	Troškovi kamata			
2010.	4 657 311	7.11.2012.	[…]	10.9.2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011.	4 777 320	7.11.2012.	[…]	15.6.2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012.	4 869 410	13.6.2013.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
2013.	4 946 576	19.6.2014.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Doprinos koji je odredila Regija (A)		Financijski predujam (B)		Financijski troškovi			Iznos koji treba primiti upravitelj zračne luke (C)	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	*Razlika (C) – (D)*
	Iznos	Datum preuzimanja obveze	Iznos	Datum plaćanja	Pristojba po odbitku 4 %	Provizija	Troškovi kamata			
2010.	3 972 223	7.11.2012.	[…]	19.9.2011.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2011.	2 945 363	7.11.2012.	[…]	1.6.2012.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
2012.	3 029 135	12.6.2013.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	0
2013.	3 795 930	10.6.2014.	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Ukupno	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. FINANCIJSKI TOKOVI IZMEĐU UPRAVITELJA ZRAČNIH LUKA I ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA TE TREĆIH PRUŽATELJA USLUGA ZA FINANCIRANJE TRIJU AKTIVNOSTI

(90) Upravitelji zračnih luka Alghero, Cagliari i Olbia financirali su zračne prijevoznike i treće pružatelje usluga za provedbu aktivnosti 1, 2 i 3 tijekom razdoblja 2010.–2013. Italija tvrdi da je naknada koju su upravitelji zračnih luka primili od Regije u razdoblju 2010.–2013. za financiranje aktivnosti 1, 2 i 3 proslijeđena zračnim prijevoznicima i trećim pružateljima usluga. Zračni prijevoznici primili su financijska sredstva za aktivnosti 1 i 2, a odabrani su na temelju „najprivlačnije komercijalne ponude". ([48]) Treći pružatelji usluga odgovorni za marketinške mjere, kao što su reklamne ili turističke agencije, primile su financijska sredstva za aktivnost 3.

(91) U tablici 7. prikazani su financijski tokovi između upravitelja zračnih luka i zračnih prijevoznika te trećih pružatelja usluga za financiranje aktivnosti 1, 2 i 3.

Tablica 7.

Financijski tokovi između upravitelja zračnih luka i zračnih prijevoznika te trećih pružatelja usluga za financiranje aktivnosti 1, 2 i 3

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Financiranje aktivnosti		
	aktivnosti 1 i 2	**aktivnost 3**	**Ukupno (A)**
2010.	[…]	[…]	8 517 963
2011.	[…]	[…]	9 041 162
2012.	[…]	[…]	9 062 413
2013.	[…]	[…]	8 895 449
Ukupno	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Financiranje aktivnosti		
	aktivnosti 1 i 2	**aktivnost 3**	**Ukupno (A)**
2010.	[…]	[…]	4 657 311
2011.	[…]	[…]	4 977 946
2012.	[…]	[…]	4 869 410
2013.	[…]	[…]	4 946 576
Ukupno	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Vidjeti uvodnu izjavu 47.: iako je pravni okvir Sardinije predvidio postupke nabave, nijedan takav postupak nije organiziran pri odabiru zračnih prijevoznika.

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Financiranje aktivnosti		
	aktivnosti 1 i 2	aktivnost 3	Ukupno (A)
2010.	[…]	[…]	3 972 223
2011.	[…]	[…] (1)	2 945 500
2012.	[…]	[…]	3 029 160
2013.	[…]	[…]	3 795 935
Ukupno	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(1) Italija u svojoj obavijesti od 11. rujna 2015. prijavljuje iznos od […] EUR za financiranje aktivnosti 3 u 2011. Italija u svojoj obavijesti od 16. prosinca 2015. (izvješće društva za financijsko savjetovanje Deloitte S.r.l.) navodi iznos od […] EUR umjesto […] EUR bez obrazloženja razlike.

(92) U tablici 8. prikazane su isplate koje su upravitelji zračnih luka izvršili prema zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2.

Tablica 8.

Financijski tokovi između upravitelja zračnih luka i zračnih prijevoznika za financiranje aktivnosti 1 i 2

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	2013.	Ukupno
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	—	—	[…]	[…]	[…]
Volotea	—	—	—	[…]	[…]
Alitalia	[…]	—	—	—	[…]
Meridiana	[…]	—	[…]	—	[…]
Wizz Air	—	—	[…]	[…]	[…]
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	**35 221 513**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	2013.	Ukupno
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(EUR)

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

GEASAR – OLBIA

(EUR)

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

2.8.3. ZAKLJUČAK

(93) Kako je navedeno u tablici 6. financijska sredstva Regije u potpunosti su prenesena upraviteljima zračnih luka, koji su sami osigurali više financijskih sredstava nego što su primili od Regije za provedbu aktivnosti 1, 2 i 3 na temelju svojih planova aktivnosti. (Razlika između stvarno isplaćenih sredstava za provedbu aktivnosti 1, 2 i 3 (stupac B u tablici 9.) i iznosa koje su upravitelji zračnih luka stvarno primili od Regije za provedbu tih aktivnosti (stupac C u tablici 9.) iznosi 12 733 760 EUR).

Tablica 9.

Usporedba financijskih sredstava koje je isplatila Regija i iznosa koje su upravitelji zračnih luka uložili u provedbu triju aktivnosti na temelju Zakona 10/2010

(EUR)

	Doprinos koji je odredila Regija (A)	Ukupan iznos sredstava koji su zračne luke uložile u provedbu triju aktivnosti	Razlika (A) – (B)	Neto iznosi koje su upravitelji zračnih luka stvarno zaprimili od Regije (C)	Razlika (B) – (C)
Alghero	35 516.988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Doprinos koji je odredila Regija (A)	Ukupan iznos sredstava koji su zračne luke uložile u provedbu triju aktivnosti	Razlika (A) – (B)	Neto iznosi koje su upravitelji zračnih luka stvarno zaprimili od Regije (C)	Razlika (B) – (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
UKUPNO	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Osim toga, što se tiče zračnih prijevoznika, kako je navedeno u tablici 8. financijska sredstva koja je Regija putem upravitelja zračnih luka isplatila zračnim prijevoznicima za aktivnosti 1 i 2 proslijeđena su sljedećim društvima:

(1) Ryanair

(2) AMS

(3) Meridiana Fly

(4) Air Italy

(5) Air Berlin

(6) easy Jet

(7) Norwegian

(8) Jet2.com

(9) NIKI

(10) Vueling

(11) Air Baltic

(12) Volotea

(13) Tourparade

(14) Alitalia

(15) Wizz Air

(16) Germanwings

3. **RAZLOZI ZA POKRETANJE POSTUPKA I POČETNA PROCJENA OD STRANE KOMISIJE**

(95) U skladu s Odlukom o pokretanju postupka, opseg formalnoga istražnog postupka uključuje sljedeće aktivnosti:

(a) financijsku naknadu koju je Regija isplatila upraviteljima triju zračnih luka (društvima SOGEAAL, GEASAR i SOGAER) tijekom razdoblja 2010.–2013. za financiranje aktivnosti 1, 2 i 3;

(b) financijske naknade koje su tri upravitelja zračnih luka isplatila zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2 tijekom razdoblja 2010.–2013. ([49])

(96) S obzirom na to da je u predmetu SA.23098 ([50]) Komisija istraživala moguću nezakonitu potporu koju je dodijelio upravitelj Zračne luke Alghero, u Odluci o pokretanju postupka napominje se da predmetni slučaj obuhvaća samo mjere potpore koje nisu razmatrane u tom slučaju. ([51])

([49]) Opseg Odluke o pokretanju postupka nije uključio potencijalne potpore koje su upravitelji zračnih luka dodijelili drugim pružateljima usluga, osim zračnih prijevoznika za aktivnost 3. Komisija stoga ne može zauzeti stajalište o tom aspektu.

([50]) Odluka Komisije (EU) 2015/1584 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz Zračne luke Alghero (SL L 250, 25.9.2015., str. 38.).

([51]) Vidjeti uvodne izjave od 48. do 52.

(97) U pogledu financijske naknade koju je Regija osigurala za tri upravitelja zračnih luka, Komisija je došla do preliminarnog zaključka da naknade dodijeljene zračnim lukama na Sardiniji čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te da Italija nije poštivala obvezu mirovanja iz članka 108. stavka 3. Ugovora s obzirom na tu naknadu.

(98) Komisija je izrazila svoje sumnje u spojivostiprograma za naknadu štete upraviteljima zračnih luka s unutarnjim tržištem. Komisija je osobito zauzela preliminarno gledište da se predmetna naknada ne bi mogla smatrati naknadom za prave usluge od gospodarskog interesa za koje su bili ovlašteni upravitelji zračnih luka.

(99) S obzirom na financijsku naknadu, koju su tri upravitelja zračnih luka osigurala zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2, Komisija je smatrala da bi ona mogla uključivati državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora i da bi se mogla smatrati nezakonitom na temelju članka 108. stavka 3. Ugovora, s obzirom da se čini da je dodijeljena korisnicima protivno obvezi mirovanja. Komisija je posebno smatrala da je Regija provodila nadzor nad postojećim sredstvima, koja su bila jasno namijenjena u regionalnom proračunu za točno određenu svrhu, između ostaloga subvencioniranje linija zračnog prijevoza u zračne luke i iz njih. Komisija je stoga smatrala da su prijenosi od upravitelja zračnih luka prema zračnim prijevoznicima bili pripisivi državi i uključivali državna sredstva. Komisija je smatrala i da sredstva koja su primili zračni prijevoznici smanjuju troškove koje bi u protivnom oni morali snositi iz vlastitih izvora u slučaju da su obavljali isti red letenja, i zaključila da su zračni prijevoznici imali od togagospodarsku korist.

(100) Nadalje, Komisija je izrazila sumnju može li se financijska naknada, isplaćena zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnim lukama Alghero, Cagliari i Olbia, smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Komisija je posebno iznijela sumnje u pogledu spojivosti u skladu s Odlukom o uslugama od općega gospodarskog interesa iz 2011. ([52]) u vezi s Uredbom (EZ) br. 1008/2008, Okvirom za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011. ([53]) u vezi s Uredbom (EZ) br. 1008/2008. te Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

4. **PRIMJEDBE ITALIJE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA**

4.1. *ZAKON 10/2010*

(101) Italija opravdava financijsku intervenciju na temelju Zakona 10/2010 za razdoblje 2010.–2013. razvojem zračnog prijevoza između Sardinije i domaćih i europskih destinacija radi povećanja turističkih tokova, osobito izvan ljetne sezone, što je od velike važnosti za gospodarstvo Sardinije.

(102) Zakon upraviteljima zračnih luka dodjeljuje specifične odgovornosti za ispunjavanje tog cilja i osmišljavanje uvjeta i kriterija za nj. Upravitelji zračnih luka osobito moraju pripremiti „planove aktivnosti" koje mora odobriti Regija, u kojima se navode aktivnosti koje će se poduzeti da bi se potaknulo desezoniranje i povećao zračni prijevoz. Ti „planovi aktivnosti" uključuju financijski poslovni plan, koji predstavlja očekivane rezultate i financijska sredstva potrebna za ostvarivanje cilja.

(103) Planovi aktivnosti moraju poštivati sljedeće uvjete:

(a) zračne linije uključene u plan moraju biti različite od onih koje su već pokrivene naknadom za pružanje javnih usluga,

(b) odgovarajuća promidžba otoka mora se predvidjeti u slučaju novih zračnih linija ili povećanja u operativnom razdoblju letova.

(104) Kada potrebna financijska sredstva premaše proračun Regije, potrebna sredstva trebala bi se dodijeliti u skladu s kriterijima određenima Odlukom Sardinije br. 29/36 od 29. srpnja 2010. ([54]) (prednost imaju međunarodne linije, linije koje povezuju važne čvorišne luke, desezoniranje, najveća učestalost letova...).

([52]) Odluka Komisije 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koja se dodjeljuje određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

([53]) Komunikacija Komisije o okviru Europske unije za državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga (2011.) (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

([54]) Vidjeti bilješku 4.

(105) Zakon 10/2010 predviđa tri kategorije aktivnosti koje će financirati Regija, navedene u uvodnoj izjavi 44. i sljedećim uvodnim izjavama.

(106) Različite aktivnosti koje su pripremili upravitelji zračnih luka detaljno su opisane u planovima aktivnosti svake zračne luke, a Italija je Komisiji dostavila tablice u kojima su prikazane provedene aktivnosti i regionalno financiranje koje se odnosi na njih. Italija tvrdi da su aktivnosti imale pozitivan učinak na Regiju, s obzirom na to da je u predmetnom razdoblju došlo do povećanja zračnog prijevoza i priljeva turista.

(107) Italija navodi da su glavni korisnici regionalnih financijskih sredstava na temelju Zakona 10/2010 zračni prijevoznici: uistinu, Zakonom 10/2010 predviđeno je pružanje financijskih sredstava putem zračnih luka u Sardiniji za zračne prijevoznike koji su spremni otvoriti ili povećati nove zračne putove, i predviđeno je desezoniranje postojećih zračnih linija u razdoblju 2010.–2013.

4.2. *FINANCIJSKI PREDUJMOVI*

(108) Regionalni zakon od 30. lipnja 2011., br. 12 ([55]) navodi da se na financijske predujmove, isplaćene na temelju Zakona 10/2010, obračunavaju kamate. Regija je zato 9. kolovoza 2011. ([56]) povjerila društvu SFIRS zadaću stvaranja i održavanja regionalnog fonda koji će upravljati tim financijskim predujmovima.

(109) Italija tvrdi da su ti predujmovi zapravo zajmovi dani prema tržišnim uvjetima: prema pravilima fonda na financijske zajmove obračunava se kamatna stopa 6 M Euribor uz raspon od 2 % za 2010. i raspon od 1,5 % za razdoblje 2011. i 2012. Osim toga, upravitelji zračnih luka moraju plaćati i naknadu za upravljanje od 1 % financijskog predujma za 2010. i 0,5 % za 2011. Italija smatra da se tržišni uvjeti financijskih predujmova moraju ocijeniti korištenjem pokazatelja sintetičkog troška, ([57]) koji uzima u obzir sve troškove povezane sa zajmovima koji se obračunavaju zračnim lukama. Italija je Komisiji dostavila tablicu u kojoj se navode pojedinosti pokazatelja sintetičkog troška za svaki dodijeljeni financijski predujam. Pokazatelj sintetičkog troška povezan s financijskim predujmom dodijeljenim društvu SOGAER viši je od drugih, a također je viši i od tržišnih uvjeta, s obzirom na to da je financijski predujam isplaćen u rujnu 2012., a izračun pokazatelja sintetičkog troška odnosi se na čitavu 2012. godinu.

(110) Italija je dostavila informacije navedene u tablici 10. koje se odnose na financijske predujmove koji su dodijeljeni upraviteljima zračnih luka za 2010. i 2011. te zaključuje da su financijski predujmovi dodijeljeni po financijskim uvjetima koji su bili u skladu s uvjetima sličnih operacija na tržištu. Italija navodi da su za 2010. i 2011. zajmovi bili namijenjeni kao naknada iznosa koje su upravitelji zračnih luka već bili prenijeli zračnim prijevoznicima za provođenje aktivnosti 1 i 2.

Tablica 10.

Financijski predujmovi odobreni trima upraviteljima zračnih luka za 2010. i 2011.

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	1/7/2011	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	25/9/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	27/9/2011	[…]	[…]	[…]	[…]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[…]	2/1/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
SOGAER SPA	Cagliari	[…]	5/7/2012	[…]	[…]	[…]	[…]
GEASAR SPA	Olbia	[…]	20/7/2012	[…]	[…]	[…]	[…]

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

4.3. *OSTALE INFORMACIJE*

(111) Italija ističe da je Regionalna odluka br. 122/347 od 17. svibnja 2010. ([58]) upravni instrument koji omogućuje da se sredstva raspodijeljena na temelju Zakona 10/2010 učinkovito evidentiraju u regionalnom proračunu.

(112) Italija navodi da su, iako se Zakon 10/2010 odnosi na sve zračne luke na Sardiniji, upravitelji zračnih luka zainteresirani za koristi koje proizlaze iz aktivnosti bili upravitelji zračnih luka Alghero, Olbia i Cagliari. Upravitelj Zračne luke Oristano predstavio je 22. rujna 2010. plan aktivnosti, a Regija je odobrila financijska sredstva u iznosu od 300 000 EUR za 2010. Međutim, upravitelj Zračne luke Oristano u svibnju 2011. prestao je poslovati i zračna luka je sada zatvorena.

(113) Italija je Komisiji dostavila tablice u kojima su prikazane provedene aktivnosti i regionalna sredstva koja se odnose na njih, kao i ugovore koje su sklopili društvo SFIRS i upravitelji zračnih luka.

(114) Italija tvrdi ([59]) da je državna intervencija bila potrebna, s obzirom na to da zračne luke ne bi mogle na temelju pokriti troškove nastale financiranjem aktivnosti Zakona 10/2010. Tri upravitelja zračnih luka ne bi mogla provesti i financirati aktivnosti predviđene Zakonom 10/2010, bilo vlastitim sredstvima bilo bankovnim financiranjem.

(a) Zračna luka Cagliari: gospodarski rezultati društva bili su negativni u razdoblju 2007.–2009. te usprkos pozitivnoj dobiti prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA), ([60]) poslovna aktivnost nije pokrila troškove amortizacije, što je dovelo do negativne dobiti prije kamata i poreza (EBIT) ([61]). Društvo je u to vrijeme bilo obilježeno gospodarskom i financijskom nestabilnošću, koja je ugrožavala njegovu kreditnu sposobnost. Povećanje kapitala od 4,4 milijuna EUR bilo je u 2008. nužno za pokrivanje nakupljenih gubitaka. Zbog te teške financijske situacije upravitelj zračne luke nije mogao vlastitim sredstvima pokriti troškove nastale provedbom aktivnosti na temelju Zakona 10/2010. Također, nije mogao dobiti ni dodatno vanjsko financiranje od financijskih institucija, koje ne bi mogao vratiti zbog nedovoljna stvaranja financijskih novčanih tokova. U razdoblju 2010.–2013. sredstva upravitelja zračne luke za poslovanje donekle su se smanjila za 40 % u pogledu dobiti prije kamata i poreza, a u godišnjem financijskom izvješću za 2013. utvrđena je nedovoljna kapitalizacija društva i financijska situacija koja bi postala kritična u slučaju neisplate očekivanih financijskih sredstava od Regije za 2014. ([62])

(b) Zračna luka Alghero: u razdoblju 2007.–2009. pojavile su se ozbiljne gospodarske i financijske poteškoće, uz negativni neto rezultat viši od vlasničkog kapitala dioničara, što je bio razlog za dokapitalizaciju društva 2009. Sustav financijskih predujmova kojim je upravljala Regija, primarno je bio namijenjen društvu SOGEAAL kako bi ono provelo aktivnosti predviđene Zakonom 10/2010 bez stvaranja dodatna tereta za društvo. Dobit prije kamata, poreza i amortizacije zračne luke bila je pozitivna samo 2007., dok je dobit prije kamata i poreza bila negativna u čitavom razdoblju, uz pogoršanje do razine od – 11,3 milijuna EUR 2009. godine. Kapital se tijekom čitavoga tog razdoblja kontinuirano smanjivao i dosegao negativan iznos od – 4,8 milijuna EUR u 2009. Društvo stoga nije moglo financirati dotične aktivnosti vlastitim sredstvima, niti nastaviti koristiti vanjsko bankovno financiranje zbog svoje nemogućnosti vraćanja mogućeg nastalog duga. U razdoblju 2010.–2013. sredstva za poslovanje i dalje su bila negativna u pogledu dobiti prije kamata i poreza, te su 2010. iznosila – 3,6 milijuna EUR a 2013. – 1,5 milijun EUR. Struktura kapitala tijekom tog razdoblja pogoršala se, a kapital se smanjio za više od polovice, i dosegao razinu od 2,4 milijuna EUR u 2013. za ukupnu imovinu od 41,9 milijuna EUR. ([63])

(c) Zračna luka Olbia: Tijekom razdoblja 2007.–2009. upravitelj zračne luke zabilježio je značajnu gospodarsku stagnaciju, uglavnom povezanu sa smanjenjem broja putnika. U tom razdoblju dobit prije kamata, poreza i amortizacije smanjila se za 22,8 %, a dobit prije kamata i poreza za 41,3 %. Usprkos pozitivnim neto rezultatima, društvo nije stvaralo pozitivne novčane tokove zbog povećanja radnog kapitala i znatnog programa ulaganja u razdoblju 2007.–2009. (13,2 milijuna EUR). Opća zaduženost povećala se tijekom ovog razdoblja za dva milijuna EUR, a dodatno zaduživanje kod financijskih institucija bilo je iznimno malo

([58]) Vidjeti bilješku 3.
([59]) Italija je Komisiji dostavila tri izvješća koja predstavljaju gospodarsku i financijsku analizu zračnih luka u pogledu mjera predviđenih Zakonom 10/2010. Komisija svoju analizu temelji na tim izvješćima.
([60]) Dobit prije kamata, poreza i amortizacije
([61]) Dobit prije oporezivanja i kamata
([62]) *Izvor:* Godišnja financijska izvješća društva SOGAER za razdoblje 2010.–2013.
([63]) *Izvor:* Godišnja financijska izvješća društva SOGEAAL za razdoblje 2010.–2013.

vjerojatno jer bi moglo ugroziti financijsku uravnoteženost društva. ([64]) Nadalje, financijska situacija upravitelja zračne luke značila je da on ne može financirati aktivnosti vlastitim sredstvima, jer stvaranje financijskih novčanih tokova nije bilo dovoljno za pokrivanje ulaganja u radni kapital i dugotrajnu imovinu. Treća mogućnost mogla je biti povećanje kapitala od dioničara, kako bi se jamčila potrebna likvidnost za financiranje triju aktivnosti predviđenih Zakonom 10/2010. U svrhu procjene moguće vrijednosti ove mogućnosti, potrebno ulaganje procijenjeno je s točke gledišta ulagača u tržišnom gospodarstvu. Analiza koju je provelo društvo GEASAR ([65]) na temelju standardne metodologije za ocjenu profitabilnosti ulaganja pokazala je da su neto sadašnja vrijednost i unutarnja stopa povrata izračunane u ugovorima zaključenim između upravitelja zračne luke i zračnih prijevoznika bile negativne, što isključuje svaki interes dioničara u potencijalno povećanje kapitala. U razdoblju 2010.–2013. došlo je do relativne stagnacije u pogledu dobiti prije kamata, poreza i amortizacije na razini od 5,9 milijuna EUR. Iako su se razina dobiti prije kamata i poreza i neto rezultat donekle popravili tijekom ovog razdoblja, društvo je i dalje imalo poteškoća u stvaranju pozitivnih neto novčanih tokova zbog povećanja radnog kapitala i ulaganja. ([66])

5. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

5.1. *PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR*

5.1.1. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

5.1.1.1. ***Opća razmatranja***

(115) Društvo Ryanair ističe da obavlja letove samo u zračne luke Alghero i Cagliari, a ne u ostale zračne luke na Sardiniji. Društvo naglašava da njegovo pravo podnošenja primjedaba otežava nedostatak razumno detaljnog opisa navodne potpore društvu Ryanair, osobito u pogledu zračne luke Cagliari. Društva AMS i Ryanair stoga ne mogu podnijeti primjedbe koje se u potpunosti bave odnosima između društava Ryanair i AMS i zračne luke Cagliari.

(116) Društvo Ryanair angažiralo je društvo za poslovno savjetovanje za pripremu detaljne usporedne analize načela ulagača u tržišnom gospodarstvu ([67]), koja je pokazala da su naknade koje je društvo Ryanair plaćalo zračnoj luci Cagliari u skladu s naknadama koje je društvo Ryanair plaćalo sličnim privatnim ili javno-privatnim zračnim lukama, ili više njih, te su stoga usklađene s načelom ulagatelja u tržišnom gospodarstvu.

(117) Društvo Ryanair tvrdi da pri sklapanju ugovora sa zračnim lukama Cagliari i Alghero nije bilo upoznato sa Zakonom 10/2010 Regije Sardinija. Društvo Ryanair tvrdi da je društvo AMS pregovaralo s upraviteljima zračnih luka na komercijalnoj osnovi, pozivajući se na uvjete koji se primjenjuju u sličnim zračnim lukama širom Europe (u slučaju društva Ryanair) i uzimajući u obzir relevantne cjenike koji su se primjenjivali u to vrijeme (u slučaju društva AMS).

(118) Društvo Ryanair tvrdi da su zračne luke na Sardiniji bile izravni korisnici navodne potpore, dok su zračni prijevoznici bili neizravni korisnici. Društvo Ryanair napominje da Komisija pretpostavlja kako je potpora pružena zračnim lukama u skladu s formulom, no u Odluci o pokretanju postupka navedene su samo sastavnice formula, a ne i sama formula. Takav nedostatak informacija uskraćuje društvu Ryanair njegovo pravo da podnese primjedbe u tom pogledu.

(119) Nadalje, čak i ako su zračne luke primile potporu, Komisija ne može jednostavno zaključiti da je ona bila proslijeđena zračnim prijevoznicima, bez ikakvih konkretnih dokaza koji potkrepljuju tu pretpostavku. Društvo Ryanair navodi da Komisija nije utvrdila ni jedan element u ugovorima između zračne luke Cagliari i društava Ryanair/AMS koji bi se mogao sastojati od državne potpore.

(120) Konačno, društvo Ryanair protivi se primjeni Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. u Odluci o pokretanju postupka za utvrđivanje je li zračnim lukama dodijeljena potpora. U stvari, Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. ne pružaju pouzdan referentni okvir za procjenu navodne državne potpore zračnim lukama i niskotarifnim zračnim prijevoznicima.

([64]) U tu svrhu društvo GEASAR dostavlja Komisiji financijsku simulaciju u kojoj se pretpostavlja novo zaduživanje društva radi financiranja mjera na temelju Zakona 10/2010 i zaključuje da su se glavnih financijski pokazatelji društva pogoršali.

([65]) „Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010" – Deloitte Financial Advisory S.r.l. – 15/12/2015.

([66]) *Izvor:* Godišnja financijska izvješća društva GEASAR za razdoblje 2010.–2013.

([67]) Načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu.

5.1.1.2. ***Ugovori društva Ryanair sa zračnim lukama***

(121) U pogledu ugovora sa zračnim lukama društvo Ryanair naglašava činjenicu da ono pregovara sa zračnim lukama na istinski komercijalnoj osnovi, što objašnjava zbog čega se rezultat tih pregovora razlikuje od jedne zračne luke do druge. Društvo Ryanair ističe da, pri ocjenjivanju ugovora društva Ryanair sa zračnim lukama, Komisija treba:

(a) razmotriti sve relevantne čimbenike procjenom ugovora sa zračnim lukama, razmatrajući prihode od nezrakoplovnih usluga i vanjske činjenice;

(b) oslanjati se na usporedive zračne luke;

(c) uzeti u obzir tržišni položaj regionalnih zračnih luka u Europi koje su i dalje izložene žestokom tržišnom natjecanju obližnjih zračnih luka, a pritom teško da su zamišljene i vođene na komercijalnoj osnovi;

(d) razmotriti dugoročno planiranje zračnih luka: regionalne zračne luke ne reagiraju na primjenu standardnih petogodišnjih poslovnih planova;

(e) primijeniti pristup naplate s jednom blagajnom, uzimajući u obzir prihode zračnih luka ostvarene i od zrakoplovnih i od nezrakoplovnih usluga;

(f) integrirati vanjske čimbenike: povećani broj korisnika zračne luke čini je vrednijom za druge potencijalne korisnike i time povećava njezinu ukupnu vrijednost;

(g) uzeti u obzir da ugovori društva Ryanair sa zračnim lukama nisu isključivi: zračne luke koje su predmet istrage obično imaju višak kapaciteta za prihvat drugih zračnih prijevoznika.

(122) Pri procjeni pristojba koje društvo Ryanair plaća zračnim lukama za različite usluge koje koristi treba uzeti u obzir bitno smanjene potrebe društva Ryanair u usporedbi s drugim zračnim prijevoznicima koje proizlaze iz njegova poslovnog modela, kao i znatne prihode od nezrakoplovnih usluga koje zračna luka ostvaruje zahvaljujući društvu Ryanair.

5.1.1.3. ***Ugovori o marketingu***

(123) Društvo Ryanair ponovo ističe da se ugovori o marketingu AMS-a sa zračnim lukama dogovaraju i sklapaju odvojeno od ugovorâ društva Ryanair s istim zračnim lukama. Društva Ryanair i AMS osobito navode da ne postoji prednost za društvo AMS jer ono sklapa ugovore o marketingu s javnim i s privatnim zračnim lukama. Javne i privatne stranke stoga se natječu za ograničeni prostor raspoloživ za oglašavanje na *web*-mjestu ryanair. com. Stoga društvo AMS ne ostvaruje korist ni od kakve prednosti za potrebe zakona o državnoj potpori, s obzirom na to da se načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu zadovoljava sklapanjem tih ugovora.

(124) Nadalje, društvo Ryanair tvrdi da Komisija nije predočila pravnu ili činjeničnu osnovu za dovođenje u pitanje komercijalnih razloga za odluku upravitelja zračnih luka Alghero i Cagliari da se oglašavaju na *web*-mjestu ryanair.com, u okolnostima u kojima društvo AMS nudi svoje usluge po tržišnoj cijeni. Posljedica toga je da društvo AMS ne može koristiti svoje pravo na obranu.

(125) Društvo Ryanair predstavilo je i dvije dodatne studije o trendu promjena u prihodima zračnih luka. Tijekom godina, zračne luke značajno su povećale svoje prihode od nezrakoplovnih usluga. Prema društvu Ryanair, oglašavanje na *web*-mjestu društva Ryanair povećava razmjer putnika u dolasku, a stoga i prihode od nezrakoplovnih usluga.

(126) Društvo Ryanair navodi da su marketing i oglašavanje na *web*-mjestu svih zračnih prijevoznika postali uobičajenom praksom; to je osobito slučaj sa zračnim prijevoznicima, koji su počeli promicati svoju trgovačku marku na internetu, posebice putem *web*-mjesta zračnih prijevoznika.

(127) Društvo Ryanair navodi da društvo AMS ne radi razliku među zračnim lukama, tijelima javne vlasti i drugim nezrakoplovnim klijentima. Zračne luke koje su u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i druge privatne stranke sklopile su ugovore s društvom AMS po sličnim, nediskriminacijskim uvjetima.

5.1.1.4. ***Pitanja državnih potpora***

(128) Društvo Ryanair smatra da za predmetne mjere ne postoji mogućnost njihova pripisivanja državi: jednostavno odobrenje planova aktivnosti zračnih luka od strane sardinijskih vlasti nije dovoljno za pripisivanje mjere državi.

(129) Društvo Ryanair naglašava da je odabir zračnih prijevoznika na temelju komercijalnih ponuda – predstavljenih upraviteljima zračnih luka nakon objave obavijesti na njihovim *web*-mjestima – samo po sebi natječajni postupak. Nadalje, ne postoji potreba za postupkom nabave kada dogovor između zračne luke i zračnog prijevoznika zadovoljava načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu, a ne postoje ni usluge od gospodarskog interesa ni obaveza pružanja javne usluge koje se primjenjuju na zračnog prijevoznika, kao što je ovdje slučaj.

(130) Društvo Ryanair, također, izražava sumnju u kriterije za odabir, koje Komisija dovodi u pitanje, s obzirom na to da je svaki zračni prijevoznik, koji je želio sklopiti ugovore sa zračnim lukama Alghero ili Cagliari, mogao to i učiniti.

(131) Društvo Ryanair zaključuje tvrdnjom da stanje u Sardiniji proizlazi iz neodgovarajućih propisa o obvezama javnih usluga na temelju Uredbe (EZ) br. 1008/2008, a koje se odnose na zračne linije, i njihove primjene od strane talijanskih vlasti. Zato talijanske zračne luke imaju na raspolaganju sljedeće mogućnosti: i. osigurati zračne linije putem obveza javnih usluga koje obavljaju tradicionalni zračni prijevoznici, uz korištenje malih zrakoplova i opsluživanje malog broja putnika uz cijenu visokih subvencija (koje usprkos tomu neće biti dovoljne da osiguraju niske cijene putničkih karata); ili ii. razviti poslovne odnose s niskotarifnim prijevoznicima, s jamstvima u pogledu intenziteta putničkog prometa, korištenje velikih zrakoplova, opsluživanje velikog broja putnika, bez subvencija i uz niske cijene putničkih karata. Suočen s takvim izborom, svaki ulagač u tržišnom gospodarstvu odabrao bi drugu opciju.

(132) Na temelju tih primjedaba društvo Ryanair zaključuje da niti Ryanair niti AMS nisu bili korisnici državne potpore te da su zračne luke na Sardiniji postupale u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu.

5.1.2. GOSPODARSKA OCJENA USKLAĐENOSTI S NAČELOM ULAGAČA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU ZA MEĐUNARODNU ZRAČNU LUKU CAGLIARI ([68])

(133) Društvo Ryanair zatražilo je od društva za poslovno savjetovanje da pripremi detaljnu usporednu analizu načela ulagača u tržišnom gospodarstvu, koja je pokazala da su naknade koje je društvo Ryanair plaćalo u zračnoj luci Cagliari u skladu s naknadama koje je društvo Ryanair plaćalo u sličnim privatnim ili javno-privatnim zračnim lukama, ili više od njih, te su stoga u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair Komisiji je izravno poslalo potpuno povjerljivu verziju tog izvješća.

(134) Analiza pokazuje da je ukupna visina naknada koje je društvo Ryanair plaćalo u zračnoj luci Cagliari u prosjeku viša razine sličnih naknada koje je to društvo plaćalo u usporedivim zračnim lama u istom razdoblju. Konkretno, prosječna naknada koju je društvo Ryanair plaćalo za zračnu luku Cagliari je 2,3 do 2,4 puta viša od naknade koju je društvo Ryanair plaćalo u usporedivim zračnim lukama, kako po putniku, tako i po operaciji prihvata i otpreme u razdoblju između 2006./2007. i 2012./2013.

(135) U studiji je zaključeno da su različiti ugovori sklopljeni u tom postupku bili spojivi visinom naknada koje bi društvu Ryanair u sličnim okolnostima ponudio ulagač u tržišnom gospodarstvu koji je vlasnik zračne luke.

5.1.3. DEFINICIJA TRŽIŠNE REFERENTNE VRIJEDNOSTI U USPOREDNOJ ANALIZI U SVRHU TESTOVA ULAGAČA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU ([69])

(136) Društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair smatra da je pogrešna metoda Komisije na temelju koje je u obzir uzimala samo referentne zračne luke iz prihvatnog područja zračne luke koja je predmet istrage.

(137) Ono tvrdi da na referentne tržišne cijene dobivene iz usporedivih zračnih luka nije utjecala državna potpora dodijeljena okolnim zračnim lukama. Stoga je moguće pouzdano procijeniti referentnu tržišnu vrijednost za testove ulagača u tržišnom gospodarstvu zbog sljedećih razloga:

(a) usporedive analize u velikoj se mjeri upotrebljavaju za testove ulagača u tržišnom gospodarstvu izvan područja državnih potpora;

([68]) Izvješće društva Oxera od 28. lipnja 2013.
([69]) Predmeti u vezi s državnim potporama društvu Ryanair, pripremilo društvo Oxera 9. travnja 2013.

(b) trgovačka društva međusobno utječu na odluke o cijenama samo ako su njihovi proizvodi zamjenjivi ili se međusobno nadopunjuju;

(c) zračne luke u istom prihvatnom području ne natječu se nužno jedna s drugom na tržištu i usporedive zračne luke upotrijebljene u podnesenim izvješćima suočavaju se s ograničenim tržišnim natjecanjem javnih zračnih luka u njihovu prihvatnom području (manje od trećine komercijalnih zračnih luka u prihvatnom području usporedivih zračnih luka u potpunom je državnom vlasništvu i niti jedna od zračnih luka u istom prihvatnom području nije predmet tekućih istraga u pogledu državnih potpora (od travnja 2013.));

(d) čak i kad usporedivim zračnim lukama konkuriraju zračne luke u državnom vlasništvu u istom prihvatnom području, može se smatrati da je njihovo ponašanje u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu (na primjer, ako je privatni sektor imao veliki tržišni udjel ili ako se zračnom lukom upravljalo na privatnoj razini).

(e) zračne luke koje su poštovale načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu nisu utvrdile cijene niže od graničnog troška.

5.1.4. NAČELA NA KOJIMA SE TEMELJI ANALIZA PROFITABILNOSTI ZA TESTOVE NAČELA ULAGAČA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU ([70])

(138) Društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair navodi argument da se analiza profitabilnosti koju je provelo, a koja je dostavljena Komisiji, temelji na načelima koja bi primjenjivao razborit ulagatelj u privatnom sektoru. U toj analizi profitabilnosti odražava se pristup razvidan iz pretpostavki Komisije. Naime, konačna se vrijednost može prilagoditi na temelju konzervativne pretpostavke o vjerojatnosti obnove ugovora s društvom Ryanair ili na temelju pretpostavke da će slični uvjeti biti dogovoreni s drugim zračnim prijevoznicima. Dodatna profitabilnost ostvarena na temelju ugovora koje je društvo Ryanair sklopilo sa zračnim lukama treba se procijeniti na temelju procjena mjera neto sadašnje vrijednosti ili unutarnje stope povrata.

5.1.5. IZGRADNJA TRGOVAČKE MARKE: ZAŠTO I KAKO BI MALE TRGOVAČKE MARKE TREBALE ULAGATI U MARKETING ([71])

(139) Cilj je studije utvrditi tržišnu logiku na kojoj se temelje odluke regionalnih zračnih luka o kupnji oglasnog prostora od društva AMS na *web*-mjestu ryanair.com.

(140) S obzirom na to da postoji velik broj poznatih zračnih luka koje se obično upotrebljavaju, slabiji konkurenti moraju prevladati statičko kupovno ponašanje potrošača i pronaći način za dosljedno prenošenje poruke o svojoj trgovačkoj marki široj publici. Ipak, tradicionalni oblici marketinške komunikacije donose troškove koji premašuju njihove resurse.

(141) Umjesto toga, oglašavanje putem društva AMS:

i. pruža mogućnost obraćanja široj publici koja se sastoji od potrošača koji već namjeravaju kupiti putovanje;

ii. stvara relativno niske troškove (cijena po komercijalnim stopama za internetsku komunikaciju);

iii. omogućuje komunikaciju tijekom faze kupovine;

iv. omogućuje kreativno oglašavanje.

5.1.6. PODNESAK DRUŠTVA RYANAIR OD 20. PROSINCA 2013.

(142) Društvo Ryanair je 20. prosinca 2013. podnijelo primjedbe u vezi s isplatama društvu AMS, društvu-kćeri u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair, koje se bavi oglašavanjem na *web*-mjestu.

(143) Društvo Ryanairne slaže se s ocjenom Komisije prema kojoj isplate društvu AMS predstavljaju troškove zračne luke, s obzirom na to da tim pristupom nije uzeta u obzir vrijednost usluga koje je AMS pružio zračnoj luci. Ryanair je, nadalje, uvjeren da bi se za potrebe analize, u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, kupnja vrijednih marketinških usluga po tržišnim cijenama trebala promatrati odvojeno od povezanog ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika.

(144) Da bi potkrijepilo svoju argumentaciju, društvo Ryanair iznijelo je analizu društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime, u kojoj su uspoređene cijene društva AMS i cijene usporedivih usluga na drugim *web*-mjestima o putovanjima. Tom je analizom zaključeno da su cijene društva AMS bile ili niže od prosjeka ili u srednjem rasponu cijena koje obračunavaju referentna *web*-mjesta.

([70]) Načela na kojima se temelji analiza profitabilnosti za testove načela ulagača u tržišnom gospodarstvu. Predmeti u vezi s državnim potporama društvu Ryanair, pripremilo društvo Oxera 9. travnja 2013.

([71]) Za Ryanair pripremio profesor D. P. McLoughlin, 10. travnja 2013.

(145) Prema društvu Ryanair, to pokazuje da su cijene društva AMS bile u skladu s tržišnim cijenama. Odluka javne zračne luke da kupi usluge tog društva stoga je u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(146) Društvo Ryanair traži od Komisije da preispita pristup koji je dosad primjenjivala u analizi ugovorâ s društvom AMS. Ryanair je uvjeren da bi sporazume s AMS-om trebalo promatrati odvojeno od sporazuma društva Ryanair o uslugama zračne luke i podvrgnuti posebnom testu subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ako Komisija inzistira na zajedničkom testu subjekta u tržišnom gospodarstvu u pogledu sporazumâ s AMS-om i sporazumâ s društvom Ryanair o uslugama zračne luke, trebalo bi barem uzeti u obzir vrijednost usluga AMS-a za zračnu luku.

(147) Izvješće društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair od 20. prosinca 2013. o cijenama društva AMS odnosi se na zaključke iz prethodno dostavljenih izvješća društava za marketinško savjetovanje Mindshare (2004.) i Zenobie Conseil (2011.), kao i izvješća profesora McLoughlina (2012.) koje prikazuje važnost oglašavanja za male trgovačke marke. Ta izvješća potvrđuju da društvo Ryanair raspolaže snažnom paneuropskom trgovačkom markom koja može primijeniti više cijene za svoje usluge oglašavanja.

(148) U toj analizi cijene društva AMS uspoređene su s cijenama za oglašavanje koje su primijenjene u uzorku usporedivih *web*-mjesta u razdoblju 2004.–2005., kada je prvi put uveden cjenik društva AMS te u 2013. Rezultati su pokazali da ryanair.com mjesečno ima više od dvostruko posjetitelja od prvog sljedećeg *web*-mjesta za putovanja na ljestvici posjećenosti te da postoji veća vjerojatnost da će posjetitelji sudjelovati u drugim elektroničkim transakcijama. Te jedinstvene značajke u vezi s velikom poznatošću trgovačke marke omogućuju društvu Ryanair da naplaćuje višu cijenu.

(149) Zaključno, za oba razdoblja i sve sektore pokazalo se da se stope naknada AMS-a nalaze u rasponu cijena koje naplaćuju *web*-mjesta u usporednoj skupini ili su niže od njih.

(150) Društvo Ryanair je kao dokaz tome dostavilo podatke o prometu na svojoj početnoj stranici *web*-mjesta za Ujedinjenu kraljevinu u razdoblju od studenoga 2012. do studenoga 2013. te u razdoblju od 2009.–2012., kao i podatke o uslugama društva AMS koje je kupilo nekoliko zračnih luka i ugovore AMS-a s tim zračnim lukama.

(151) Prilog B.4 uz podnesak društva Ryanair od 20. prosinca 2013. sastoji se od Ugovora društva AMS od 27. ožujka 2009. Konkretno, ugovor navodi da „će društvo Airport Marketing Services u razdoblju od 29. ožujka 2009. do 28. ožujka 2010. osigurati paket marketinških usluga u vrijednosti od 1 600 000,00 EUR. U razdoblju od 29. ožujka 2010. do 28. ožujka 2014. vrijednost internetskih usluga iznosit će 2 000 000,00 EUR godišnje, i temeljit će se na aktualnom cjeniku društva Airport Marketing Services. […]"

5.1.7. PODNESAK DRUŠTVA RYANAIR OD 17. SIJEČNJA 2014.

(152) Ryanair je dostavio izvješće koje je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje o načelima koja bi, prema njegovu mišljenju, trebalo primijeniti na test na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, koji obuhvaća i ugovore o uslugama zračne luke koje su sklopili Ryanair i zračne luke i ugovore o marketingu koje su sklopili AMS i te iste zračne luke. Ryanair naglašava da to ne dovodi u pitanje njegovo stajalište da je ugovore s društvom AMS i ugovore o uslugama zračne luke potrebno podvrgnuti odvojenim testovima na temelju načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(153) U izvješću je navedeno da bi prihodi koje je ostvario AMS trebali biti uključeni kao prihod u okviru zajedničke analize profitabilnosti, dok su troškovi društva AMS trebali biti pripisani troškovima. Za te je potrebe u izvješću predložena metodologija koja se temelji na toku novca, kojom je predviđeno da bi se troškovi društva AMS smatrali dodatnim operativnim troškovima.

(154) U tom je izvješću izneseno da marketinške djelatnosti pridonose stvaranju i jačanju vrijednosti trgovačke marke, što može donijeti poslove i dobit ne samo tijekom trajanja ugovora o marketinškim uslugama nego i nakon njegova isteka. Zbog ugovora s društvom Ryanair vjerojatnije je da će zračna luka privući druge zračne prijevoznike, čime se povećava protok poslovnih subjekata i nezrakoplovni prihodi zračne luke. Kad bi Komisija provodila zajedničku analizu profitabilnosti, te bi se koristi trebale uzeti u obzir tako da se troškovi društva AMS smatraju dodatnim operativnim troškovima, a dodatni bi se dobitci trebali obračunati nakon odbitaka plaćanja društvu AMS. Osim toga, u predviđenu dodatnu dobit mogla bi se uključiti konačna vrijednost, kako bi se mogle zabilježiti i vrijednosti koje nastaju nakon isteka ugovora.

(155) Kao dokaz za taj pristup, u izvješću se sažimaju rezultati studija koje pokazuju da oglašavanje može izgraditi vrijednost trgovačke marke i povećati vjernost klijenata. Posebno se oglašavanjem na *web*-mjestu ryanair.com povećava prisutnost trgovačke marke zračne luke. Posebno manje regionalne zračne luke, koje nastoje povećati svoj promet, mogle bi sklapanjem ugovorâ o oglašavanju s AMS-om povećati vrijednost svoje trgovačke marke.

(156) Naposljetku, navodi se argument da je pristup na temelju novčanog toka u skladu s odlukama Komisije o državnoj i nedržavnoj potpori i drugim slučajevima u području tržišnog natjecanja, i to u predmetu BayernLB u kojemu je Komisija navela da će za procjenu novčanih tokova primijeniti model ocjene u skladu s modelom diskontiranja dividendi i zatim dodijeliti konačnu vrijednost na temelju predviđenog rasta dividendi, te slučaju pretjeranog snižavanja marži u predmetu u vezi s društvom Telefónica, u kojemu je Komisija u svoju analizu diskontiranog novčanog toka uključila konačnu vrijednost.

5.1.8. IZVJEŠĆE DRUŠTVA OXERA OD 31. SIJEČNJA 2014.: KAKO TREBA POSTUPATI S UGOVORIMA DRUŠTVA AMS U OKVIRU ANALIZE PROFITABILNOSTI KAO DIJELA TESTA SUBJEKTA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU? PRAKTIČNA PRIMJENA

(157) Društvo Ryanair je 31. siječnja 2014. izvijestilo o Komisijinim istragama u vezi s državnim potporama u koje je trenutno uključeno. Na temelju studija koje je naručilo od društva za poslovno savjetovanje, društvo Ryanair raspravlja praktična rješenja uključivanja društva AMS u zajedničku analizu profitabilnosti ([72]) društva AMS i ugovora o uslugama zračne luke (ASA) ([73]) te tvrdi kako, u načelu, prema vlastitom razumijevanju pristupa Komisije, ugovori društva AMS mogu biti uključeni u zajedničku AMS-ASA analizu profitabilnosti.

(158) Primijenjeni pristup uzima u obzir potencijal ugovorâ s društvom AMS i ugovorâ o uslugama zračne luke da održi dobit zračne luke i nakon planiranoga završetka ugovora o uslugama zračne luke.

(159) Društvo Ryanair tvrdi da bi njegova prisutnost u zračnoj luci mogla privući druge putnike ili zračne prijevoznike na upotrebu zračne luke. Oglašavanje i promidžba, koji su posljedica ugovora s društvom AMS, mogli bi dovesti do povećanja prometa kako putnika koji putuju društvom Ryanair, tako i onih koji koriste druge zračne prijevoznike nakon planiranoga završetka ugovora o uslugama zračne luke. Nadalje, moglo bi doći do povećanja nezrakoplovnih usluga zračne luke. Društvo Ryanair smatra da je to intuitivan rezultat jer će gotovo sva društva u gospodarstvu ulagati u marketing da bi povećala profitabilnost putem diferencijacije proizvoda. S obzirom na uobičajene koristi od marketinga i mrežne učinke povezane s rastom unutar zračnih luka, bilo bi pogrešno pretpostaviti da će jedini dodatni prihodi povezani s marketingom društva AMS biti putnici društva Ryanair koji koriste zračnu luku tijekom trajanja ugovora o uslugama zračne luke.

5.1.9. PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR OD 12. RUJNA 2014.

(160) Društvo Ryanair ističe da se u razmatranje ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika mora uključiti analiza subjekta u tržišnom gospodarstvu, kako je utvrđeno u odjeljku 3.5. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(161) Nadalje, društvo Ryanair tvrdi da je u raspodjeli troškova ulaganja „pristup temeljen na kapacitetima" i pravno ispravan u sklopu *ex ante* testa profitabilnosti i točan u gospodarskom smislu. Naime, „stvarni uobičajeni pristup" ne odražava činjenicu da se analize profitabilnosti subjekta u tržišnom gospodarstvu moraju provesti na *ex ante* osnovi.

5.1.10. RASPODJELA TROŠKOVA ULAGANJA ([74])

(162) U izvješću društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair ističe se stavak 64. novih Smjernica za zračni prijevoz i navodi da, u stvari, pretpostavljeni novi terminal ili objekti nisu potrebni samo jednom posebnom zračnom prijevozniku, već da i drugi zračni prijevoznici mogu imati koristi od njih. Ističe se da nije pravedno pripisati 100 % troškova jednom društvu, čak i ako je ono jedino društvo koje obavlja djelatnosti u zračnoj luci, dok bi dobar način za to mogao biti izračun troškova koji se temelji na korištenju kapaciteta stvorenih ulaganjima.

([72]) Za sve zračne luke za koje je društvo za poslovno savjetovanje moglo prikupiti potrebne podatke provedena je zajednička analiza profitabilnosti ugovorâ s društvom AMS i ugovorâ o uslugama zračne luke.
([73]) *Airport Services Agreements*.
([74]) Izvješće društva Oxera od 12. rujna 2014.

(163) Društvo Ryanair naglašava kritičnu razliku u mjerenju korištenja kapaciteta umjesto udjela u prometu. Kao primjer navodi se Zračna luka Angouleme u kojoj je društvo Ryanair zastupljeno s 95 – 97 % udjela u prometu, ali svega 25 – 28 % u korištenju kapaciteta.

(164) Društvo za poslovno savjetovanje navodi Komisiji nekoliko primjera, uključujući i slučaj Zračne luke Alghero ([75]). U Zračnoj luci Alghero 2004. otvoren je novi putnički terminal, koji je znatno povećao putničke kapacitete zračne luke s približno 0,8 milijuna na 2,5 milijuna putnika. Ovo povećanje kapaciteta terminala vidljivo je u poslovnim planovima društva SOGEAAL povećanim brojem povratnih letova i odlazaka putnika od 2004. nadalje.

(165) Zaključno, napominje se kako je primjeren način raspodjele troškova ulaganja povezan s očekivanim udjelom kapaciteta prikazanim u ugovoru s određenim zračnim prijevoznikom.

5.1.11. OCJENA ŠIREG UTJECAJA UGOVORA S DRUŠTVOM AMS NA PROMET ZRAČNE LUKE ([76])

(166) Društvo za poslovno savjetovanje, koje djeluje u ime društva Ryanair, ispitalo je očekivanu dodatnu profitabilnost ugovora iz perspektive zračne luke, analizirajući ne samo troškove plaćanja društvu AMS, već i koristi u smislu povećane privlačnosti zračne luke i potencijala i povećanih razina putničkog prometa koji obavljaju drugi prijevoznici osim društva Ryanair i odgovarajuće povećane razine nezrakoplovnih prihoda.

(167) Da bi pokazali širi utjecaj ugovora s društvom AMS, društvo za poslovno savjetovanje obradilo je Zračnu luku Alghero kao studiju slučaja. Rezultati te analize pokazali su da su ugovori o marketingu potpisani s društvom AMS imali pozitivan utjecaj na društvo SOGEAAL. Zračna luka osobito je imala koristi od i. mogućega povećanja privlačnosti za druge zračne prijevoznike, ii. ograničenoga pada broja putnika zbog financijske krize, i iii. potencijalne publike AMS-ova oglašavanja, koja je više od 50 puta brojnija od publike oglašavanja sličnim ugovorima s društvom Alitalia.

(168) Konačno, u izvješću se tvrdi da je, u nedostatku empirijske analize utjecaja oglašavanja na *web*-mjestu ryanair.com, pogrešno zaključiti da su jedine koristi od oglašavanja na *web*-mjestu ryanair.com povećanje razine prometa društva Ryanair, ili da koristi ugovora s društvom AMS nema nakon isteka tih ugovora.

5.1.12. ULOGA USPOREDNE ANALIZE U ([77]) PROCJENAMA NAČELA SUBJEKTA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU (MEOP) ([78])

(169) Društvo Ryanair tvrdi da pri provođenju analiza profitabilnosti Komisija nije provela procjenu učinkovitosti troškova zračnih luka. Stoga društvo naglašava činjenicu da ono ne može znati očekuje li se da posao bude profitabilan za zračnu luku.

(170) U analizi koju je provelo društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair naglašava se važnost usporedne analize za razumijevanje stvarnih troškova zračne luke. Navedeni su brojni primjeri usporedne analize koju je Komisija koristila posljednjih godina i naglašena je činjenica da Komisija sama navodi da usporedna analiza ima veliku važnost u procjenama načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(171) Zaključno, društvo Ryanair predlaže primjenu usporedne analize barem kao unakrsnu provjeru rezultata analize profitabilnosti.

5.1.13. GOSPODARSKE PROCJENE NAČELA SUBJEKTA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU: USPOREDNA ANALIZA KOJA UKLJUČUJE DRUŠTVO AMS ([79])

(172) Studija, koju je dostavilo društvo Ryanair, pokazuje da se rezultati zračnih luka Lübeck i Cagliari za 2012. i 2013. ne mijenjaju nakon uključivanja uplata društvu AMS u usporednu analizu.

([75]) Vidjeti bilješku 52.
([76]) Izvješće društva Oxera od 26. rujna 2014.
([77]) Načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu.
([78]) Obavijest društva Ryanair od 26. siječnja 2015.
([79]) Obavijest društva Ryanair od 27. veljače 2015.

(173) Ono zaključuje da su tijekom razmatranog razdoblja (2007.–2013.) neto troškovi, koje je društvo Ryanair plaćalo Zračnoj luci Cagliari, u prosjeku bili viši od prosjeka na usporedivim zračnim lukama. To znači da bi subjekt u tržišnom gospodarstvu društvu Ryanair vjerojatno ponudio slične ugovore. Društvo Ryanair posebno tvrdi da rezultat nije osjetljiv na postupanje s uplatama društvu AMS te da je otporan na različite provjere osjetljivosti.

5.1.14. GOSPODARSKE OCJENE NAČELA SUBJEKTA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU: ZRAČNA LUKA CAGLIARI, ANALIZA PROFITABILNOSTI ([80])

(174) Cilj studije je pokazati, *ex ante* analizom, da je društvo SOGAER SpA (upravitelj Zračne luke Cagliari) smatralo ugovore o uslugama zračne luke iz siječnja 2007., prosinca 2007. i prosinca 2009. profitabilnima, te da bi ih u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. svako drugo društvo za upravljanje također smatralo profitabilnima.

(175) Analiza profitabilnosti, koja se temelji na izračunu neto sadašnje vrijednosti, pokazuje pozitivan rezultat indeksa za čitavo razdoblje (2007. i 2009.), Prema tome, čini se da su ugovori, koji se odnose na Zračnu luku Cagliari, u skladu s tržištem.

(176) Dokazi ukazuju na to da bi, pod sličnim okolnostima, ugovore slične onima koji su sklopljeni između društva Ryanair i Zračne luke Cagliari, a koji bi mu bili ponuđeni, upravitelj Zračne luke Cagliari u tržišnom gospodarstvu smatrao profitabilnima.

5.1.15. UTJECAJ DJELATNOSTI DRUŠTVA RYANAIR NA NEZRAKOPLOVNE PRIHODE ZRAČNIH LUKA ([81])

(177) Društvo za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair smatralo je da je početak djelovanja društva Ryanair imalo značajan pozitivan utjecaj na razinu nezrakoplovnih prihoda zračne luke po putniku. Na temelju toga u izvješću se tvrdi da su pristupi, korišteni do sada u analizi profitabilnosti načela subjekta u tržišnom gospodarstvu kao i u analizi koju je provela Komisija ([82]), bili konzervativni, s obzirom na to da to povećanje nisu uključili u prihode zračne luke.

(178) Izvješće provodi empirijsku analizu koristeći uzorak od 57 europskih zračnih luka za koje se smatra da su što je moguće sličnije zračnim lukama koje se ocjenjuju u ovom ispitnom postupku. Rezultat pokazuje da je početak djelovanja društva Ryanair ([83]) u 29 od ovih zračnih luka doveo do povećanja od približno 12,0 – 13,7 % u nezrakoplovnim prihodima po odlaznom putniku u realnim okvirima (povrh inflacije), a taj je učinak statistički značajan. To je vjerojatno zbog činjenice da putnici društva Ryanair troše više od putnika koji putuju drugim zračnim prijevoznicima, zbog ograničenih ugostiteljskih usluga koje se pružaju u zrakoplovima niskotarifnih prijevoznika te kao posljedica početka obavljanja djelatnosti društva Ryanair koje dovode do razvoja terminala – primjerice, privlačenja dodatnih maloprodajnih trgovina.

(179) U izvješću se zaključuje i da takav učinak vrijedi općenito za niskotarifne zračne prijevoznike. Zbog rasta industrije niskotarifnih prijevoznika sa snažnim trgovačkim markama, koji obavljaju znatan dio putničkoga prometa, početak djelovanja niskotarifnoga zračnog prijevoznika u zračnoj luci mogao bi dovesti do znatna razvoja zračne luke, a time i viših nezrakoplovnih prihoda po putniku. Naprotiv, na temelju ispitanog uzorka zračnih luka, početak djelovanja tradicionalnih zračnih prijevoznika nema znatan utjecaj na nezrakoplovne prihode zračne luke po putniku.

([80]) Izvješće društva Oxera od 2. ožujka 2015.

([81]) Izvješće društva Oxera pripremljeno za društvo Ryanair 4. prosinca 2015.

([82]) Društvo za poslovno savjetovanje pozvalo se na pristup koji je Komisija primijenila u odlukama koje se odnose na zračne luke Pau i Nîmes, u kojima je Komisija izračunala očekivane nezrakoplovne prihode po odlaznom putniku na temelju podataka ostvarenih u zračnoj luci prije potpisivanja ugovora, uz prilagodbe zbog inflacije.
Odluka Komisije (EU) 2015/1227 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109.), osobito uvodna izjava 414.
Odluka Komisije (EU) 2016/633 od 23. srpnja 2014. Odluka Komisije (EU) 2016/633 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Nîmes – Uzès – Le Vigan, društava Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited i Airport Marketing Services Limited (SL L 113, 27.4.2016., str. 32.), osobito uvodna izjava 436.

([83]) Društvo za poslovno savjetovanje početkom djelovanja društva Ryanair smatra godinu u kojoj je Ryanair počeo „znatno" poslovanje u zračnoj luci, što se definira kao prva godina u kojoj su Ryanairovi odlazni putnici premašili 50 % najvećeg ukupnog broja odlaznih putnika koje je društvo Ryanair prevezlo u jednoj godini u istoj zračnoj luci u razdoblju 1994.–2012.

(180) Prema izvješću ovi rezultati ističu konzervativnu prirodu pristupa primijenjenog u dosadašnjoj analizi profitabilnosti načela subjekta u tržišnom gospodarstvu i u analizi koju je provela Komisija. Te analize ne pretpostavljaju nikakav ubrzan rast nezrakoplovnih prihoda zračnih luka po putniku, pa stoga ni ne zahvaćaju šire koristi koje zračne luke imaju od djelovanja društva Ryanair, već samo uvećane procjene nezrakoplovnih usluga po odlaznom putniku po daleko nižoj stopi inflacije. Društvo za poslovno savjetovanje stoga je očekivalo da će njegova analiza načela subjekta u tržišnom gospodarstvu i analiza Komisije podcijeniti očekivanu profitabilnost ugovora društva Ryanair za zračnom lukom.

5.2. *PRIMJEDBE DRUŠTVA EASYJET*

5.2.1. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

5.2.1.1. ***Djelatnosti društva easyJet na Sardiniji***

(181) Tijekom razdoblja od 2010. do 2013. društvo easyJet obavljalo je svoju djelatnost u zračnim lukama Cagliari i Olbia.

Ugovor sa Zračnom lukom Cagliari

(182) Ugovor s upraviteljem Zračne luke Cagliari potpisan je 14. prosinca 2010. i bio je valjan od 29. ožujka 2010. do 28. ožujka 2013. ([84]). Ukupna vrijednost ugovora sa Zračnom lukom Cagliari bila je […] EUR: ugovorom je propisano da upravitelj Zračne luke Cagliari treba platiti društvu easyJet […] EUR za prvu godinu, […] EUR za drugu godinu i […] EUR za treću godinu.

(183) U ugovoru sa Zračnom lukom Cagliari pojašnjava se da je Regija Sardinija odlučila povećati marketinška ulaganja u turizam radi jačanja gospodarstva u regiji i stjecanja odgovarajućega ekonomskog povrata, i stoga je iz godine u godinu upraviteljima zračnih luka osiguravala iznos koji je trebao biti utrošen u te svrhe. Društvo easyJet obvezalo se osigurati marketinške aktivnosti, obavljati letove između dvije točke i dosegnuti ciljeve u pogledu broja putnika kako je navedeno u ugovoru.

(184) Ugovor uključuje trogodišnji poslovni i medijski plan koji je pripremilo društvo easyJet te ciljeve u pogledu broja putnika koje zračni prijevoznik treba ostvariti. Studija gospodarskog učinka – koja je naručena od vanjskog savjetnika – priložena je uz ugovor i mjeri povrat ulaganja koji je posljedica marketinških aktivnosti.

(185) Neispunjavanjem obveza društva easyJet u pogledu obavljanja letova na dogovorenim zračnim linijama i učestalosti, dalo bi se pravo društvu SOGAER da ne isplati odgovarajuće iznose. Društvo easyJet obvezalo se platiti društvu SOGAER sve odgovarajuće i uobičajene pristojbe zračne luke i poreze. Neplaćanje prethodno spomenutih pristojbi i poreza smatralo bi se kršenjem obveza prema društvu SOGAER, koje bi u tom slučaju imalo pravo raskinuti ugovor.

(186) Člankom 5. ugovora sa Zračnom lukom Cagliari propisuje se da pružanje financijske potpore ovisi o odobravanju relevantnih financijskih sredstava od strane Regije.

Ugovori sa Zračnom lukom Olbia

(187) Prvi ugovor s društvom GEASAR potpisan je 17. ožujka 2011. i obuhvaćao je razdoblje od 28. ožujka 2010. do 27. ožujka 2011. (jednokratna uplata od […] EUR). Drugi ugovor potpisan je 25. siječnja 2012. i obuhvaćao je razdoblje od 27. ožujka 2011. do 30. ožujka 2013. ([85]) (do […] EUR za ljetnu sezonu 2011. – zimsku sezonu 2011./2012. i do […] EUR za ljetnu sezonu 2012. – zimsku sezonu 2012./2013.). Posljednji ugovor sa Zračnom lukom Olbia potpisan je 1. ožujka 2013. i obuhvaćao je razdoblje od 27. ožujka 2013. do 30. ožujka 2014. (do vrijednosti […] EUR).

(188) U ugovorima se ne spominje da javna sredstva dodijeljena za razvoj zračnog prijevoza dolaze od Regije.

([84]) Ugovor sa Zračnom lukom Cagliari odnosi se na obavljanje letova na sljedećim zračnim linijama: Stansted, Geneva, Basel, Schoenefeld.
([85]) Ugovor sa Zračnom lukom Olbia odnosi se na obavljanje letova na sljedećim zračnim linijama: Bristol, Basel, Ženeva, London Gatwick, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly i Madrid-Barajas.

(189) Društvo easyJet navodi da je cilj ugovora potpisanoga 25. siječnja 2012. bilo dodatno povećanje njegova poslovanja u zračnoj luci i. otvaranjem nove zračne veze između zračne luke Olbia i Madrida tijekom ljetne sezone 2012., ii. povećanjem tjedne učestalosti prijevoza iz Berlina i u Berlin tijekom zimske sezone 2012./2013., i iii. razvojem prometnih tokova u tranzitu, osobito na međunarodnim tržištima tijekom posezone i izvan sezone. Svrha ugovora bila je razviti marketinški i oglašivački program uz financijsko sudjelovanje društva GEASAR.

(190) Društvo easyJet pripremilo je poslovni plan, koji je pregledalo društvo GEASAR koje je pripremilo vlastiti poslovni plan radi provjere financijske održivosti ugovora. Upravitelj zračne luke potvrdio je vrijednost ulaganja na temelju rezultata vlastitog poslovnog plana. ([86])

5.2.1.2. ***Elementi državnih potpora***

(191) Kako bi društvo easyJet razumjelo treba li se predmetna mjera smatrati državnom potporom, razmotrilo je svaki od kriterija navedenih u članku 107. stavku 1. Ugovora.

Državna sredstva

(192) Društvo easyJet navodi da, iako se ugovor s društvom SOGAER posebno poziva na Zakon 10/2010 Regije Sardinija, na temelju kojega bi Regija dodijelila sredstva upravitelju zračne luke, ne postoji dokaz da su sredstva koja je društvo easyJet primilo od društava SOGAER i GEASAR upravo ona sredstva koja je Regija izravno dodijelila upraviteljima zračnih luka.

(193) Kao prvo, društvo easyJet tvrdi da pozivanje na regionalni zakon u ugovoru između društva SOGAER i društva easyJet samo po sebi ne dokazuje izravnu vezu između regionalnog fonda Sardinije i društva easyJet. Osim toga, činjenica da takvo pozivanje ne postoji u ugovoru između društva GEASAR i društva easyJet dodatno pokazuje da Zakon 10/2010 spomenut u drugom ugovoru nije značajan za odnos između upravitelja zračne luke i društva easyJet.

(194) Društvo easyJet vjeruje da bi Komisija trebala provesti posebnu procjenu, koja se odnosi na ugovore društva easyJet, kako bi provjerila jesu li financijska sredstva, koja je društvo easyJet primilo od upravitelja zračnih luka, u stvarnosti potekla od Regije, prije donošenja zaključka da je predmetna mjera državna potpora.

Narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu

(195) Društvo easyJet navodi da primljena naknada nije dovoljna da negativno utječe na tržišno natjecanje. Uzrok su tome dva glavna čimbenika: relativno nizak iznos naknade i nepostojanje zračnih prijevoznika koji obavljaju letove na istim zračnim linijama kako je spomenuto u ugovorima.

(196) Društvo easyJet jedini je zračni prijevoznik koji obavlja letove na svim zračnim linijama spomenutim u ugovoru s društvom SOGAER i na gotovo svim zračnim linijama spomenutim u ugovoru s društvom GEASAR. Upravitelji zračnih luka pozvali su druge zračne prijevoznike da obavljaju letove na istim zračnim linijama putem objave na svojim *web*-mjestima, u kojoj su pozvali zračne prijevoznike da podnesu poslovne planove za obavljanje letova na linijama u zračne luke Cagliari i Olbia i iz njih, ali jedino je društvo easyJet iskoristilo tu mogućnost.

(197) S obzirom na to da je društvo easyJet jedini zračni prijevoznik na relevantnim zračnim linijama, niti jedan konkurent ne može biti oštećen navodnom potporom. Stoga po mišljenju društva easyJet ne postoji narušavanje tržišnog natjecanja.

Nepostojanje gospodarske prednosti

(198) Društvo easyJet navodi da mjera ne uključuje nikakvu gospodarsku prednost u njegovu korist i temelji svoje argumente na načelu privatnog ulagača.

(199) Društvo easyJet navodi da su društva SOGAER i GEASAR mogla na *ex ante* osnovi ocijeniti pozitivni gospodarski povrat od ugovora. Gospodarski povrat temelji se na dva čimbenika: i. društvo easyJet obvezalo se pružiti

([86]) Komisija nije primila ni jedan od ovih poslovnih planova.

marketinške aktivnosti, obavljati letove između dvije točke i ostvariti ciljeve u pogledu broja putnika, kako je navedeno u ugovorima. ii. kako bi upravitelju zračne luke omogućilo provjeru profitabilnosti, društvo easyJet podnijelo je upravitelju zračne luke poslovni plan koji pokriva razdoblje ugovorâ kao i medijske planove; i iii. upravitelj zračne luke potvrdio je povrat ulaganja koji je posljedica marketinških aktivnosti.

(200) S obzirom na prvu točku, društvo easyJet pojašnjava da se u ugovorima i sa Zračnom lukom Cagliari i sa Zračnom lukom Olbia obvezalo obavljati minimalni raspored letova i održavati učestalost relevantnih zračnih linija.

(201) S obzirom na drugu točku, u poslovnom planu koji je podnijelo društvo easyJet detaljno se opisuje ponuda ovoga društva, tako da upravitelji zračnih luka mogu ocijeniti profitabilnost ulaganja. Društvo easyJet pojašnjava da su, na temelju informacija dostupnih u to vrijeme, oba upravitelja zračnih luka zaključila da su ulaganja dovela do znatnog gospodarskog povrata za obje zračne luke.

(202) Društvo SOGAER svoju je odluku da sklopi ugovor s društvom easyJet temeljilo na rezultatima studije gospodarskog učinka, koju je ovjerio neovisni savjetnik, a koja je potvrdila povrat ulaganja, zaključivši kako je vrlo vjerojatno da će ono rezultirati znatnim gospodarskim povratom i razvojem zračne luke. Društvo GEASAR izjavilo je u ugovoru da je pregledalo poslovni plan društva easyJet, ocijenivši pretpostavke i očekivane rezultate i proizvelo vlastiti poslovni plan, čime je potvrdilo gospodarski interes sklapanja ugovora s društvom easyJet.

(203) Ugovori s društvima SOGAER i GEASAR znatno su povećali broj putnika u zračnim lukama Cagliari i Olbia, i time omogućili stabilne i rastuće prihode od zrakoplovnih i nezrakoplovnih aktivnosti.

(204) Društvo easyJet vjeruje da se ugovori s društvima SOGAER i GEASAR temelje isključivo na komercijalnim uvjetima. Stoga se predmetna mjera ne može smatrati državnom potporom zbog činjenice da su društva SOGAER i GEASAR djelovala kao privatni ulagači koji traže gospodarske koristi.

5.2.1.3. *Usklađenost s kriterijima testa Altmark i/ili člankom 106. stavkom 2. Ugovora*

(205) Društvo easyJet tvrdi da naknada koja mu je dodijeljena ne čini nezakonitu državnu potporu jer su zadovoljena sva četiri kriterija koja je Sud Europske unije definirao u presudi u predmetu Altmark ([87]) kako bi utvrdio čini li naknada za pružanje javnih usluga državnu potporu.

(206) Mjera je naknada za obvezu obavljanja posebno utvrđenih strateških međunarodnih zračnih linija u zračne luke Cagliari i Olbia i iz njih te pružanje povezanih marketinških i reklamnih usluga, osobito tijekom neprofitabilnog razdoblja izvan sezone. Nadalje, njihovo financiranje u sklopu programa ograničeno je na (djelomičnu) naknadu za troškove koje je društvo easyJet stvarno snosilo u ispunjavanju svoje misije obavljanja javne usluge i naposljetku omogućilo društvu easyJet ostvariti razuman profit.

(207) Društvo easyJet smatra da je prvi kriterij u predmetu Altmark (povjeravanje dobro definirane obveze javnih usluga) zadovoljen, s obzirom na to da je država dodijelila društvu easyJet zadaću obavljanja letova na strateškim međunarodnim zračnim linijama, a ta zadaća javnih usluga bila je precizno definirana. Društvo easyJet sklopilo je obvezujuće ugovore s društvima SOGAER i GEASAR kao posljedicu Zakona 10/2010 Sardinije i kasnijih provedbenih akata. Takvi ugovori nalažu društvu easyJet specifične obveze kako bi se osigurala podrška načelu teritorijalnog kontinuiteta i osigurao dovoljan broj letova koji će prevoziti putnike na Sardiniju i sa Sardinije i u razdoblju izvan sezone. Naknada koja je predmet ispitivanja odnosi se na usluge od općega gospodarskog interesa koje je Regija dodijelila društvu easyJet putem društava SOGAER i GEASAR.

(208) Analizirajući drugi uvjet (parametri izračuna naknade definirani su unaprijed na objektivan i transparentan način), društvo easyJet navodi da ugovori, kojima je njemu povjerena zadaća osiguranja usluga zračnog prijevoza na strateškim linijama, dovoljno jasno i unaprijed određuju naknadu za izvršenje te zadaće, s obzirom na to da navode godišnji fiksni iznos koji se konkretno odnosi na obavljanje letova na dotičnim zračnim linijama tijekom godine.

([87]) Presuda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg* C-280/00, EU:C:2003:415

(209) S obzirom na treći uvjet (primljena naknada ne premašuje iznos potreban za pokrivanje troškova i ostvarivanje razumne dobiti) društvo easyJet navodi da pružanje usluga zračnog prijevoza, navedeno u ugovorima s društvima SOGAER i GEASAR, uključuje glavne fiksne i operativne troškove društva easyJet. […] Društvo easyJet potvrđuje da bez potpore primljene od zračnih luka ne bi obavljalo letove iz zračnih luka na Sardiniji, osim tijekom glavne sezone.

(210) Društvo easyJet navodi da je čak i četvrti uvjet iz predmeta Altmark ispunjen (primljena naknada ne premašuje troškove poduzeća kojim se dobro upravlja i koje je odgovarajuće opremljeno sredstvima za pružanje javne usluge). Društvo easyJet navodi da se može smatrati tipičnim poduzećem kojim se dobro upravlja i koje je odgovarajuće opremljeno sredstvima za pružanje javne usluge. Društvo easyJet želi naglasiti da je ono jedan od najbolje vođenih europskih zračnih prijevoznika i da može kupcima ponuditi niske cijene zahvaljujući svojoj usmjerenosti na učinkovitost i oslanjanju na visoku iskorištenost flote te intenzivnu uporabu informacijske tehnologije, što sve utječe na smanjivanje cijene po putniku.

(211) Ako Komisija smatra da uvjeti iz predmeta Altmark nisu zadovoljeni, društvo easyJet smatra da su zadovoljeni svi uvjeti iz članka 106. stavka 2. Ugovora te da su aktivnosti bile potrebne za ispunjavanje usluga od općega gospodarskog interesa. Aktivnosti stoga mogu i dalje biti opravdane kao spojive na temelju iznimke navedene u članku 106. stavka 2. Ugovora.

5.2.1.4. ***Test ravnoteže***

(212) Prema društvu easyJet, čak i ako program nije obuhvaćen područjem primjene uredaba i smjernica, pozitivni rezultat testa ravnoteže čini ga posve zakonitim, bez obzira na iznos potpore ili veličinu korisnika. Smatra se da potpora ima neopravdane negativne učinke kada:

(a) se dodjeljuje neučinkovitim društvima ili društvima koja su u vladajućem položaju u sektorima u opadanju;

(b) zamjenjuje privatno ulaganje ili istraživanje;

(c) diskriminira određena društva ili tehnologije.

(213) U ovom se slučaju ne može utvrditi nijedan od poremećaja u tržišnom natjecanju koji se obično povezuju s problematičnom državnom potporom: i. korisnici nisu stekli tržišne udjele na štetu potencijalno učinkovitijih konkurenata; ii. konkurenti iz inozemstva nisu diskriminirani u korist „nacionalnih predvodnika”; iii. potrošači nisu na gubitku zbog toga što nemaju pristup jeftinijim ili boljim proizvodima.

(214) Društvo easyJet navodi da program koji se razmatra zadovoljava zahtjeve nužnosti i razmjernosti. Program je potreban jer društvo easyJet u protivnom ne bi obavljalo letove na navedenim zračnim linijama tijekom čitave godine. Program je proporcionalan jer doprinos predstavlja samo dio operativnih troškova društva easyJet.

5.2.1.5. ***Zaključak***

(215) Društvo easyJet zaključuje da nije primilo nezakonitu državnu potporu ni od zračnih luka na Sardiniji ni od sardinijskih vlasti tijekom razdoblja koje je predmet istrage.

5.2.2. PRIMJEDBE NA PRIMJENU SMJERNICA ZA ZRAČNI PRIJEVOZ IZ 2014. NA PREDMETNE MJERE

(216) Društvo easyJet tvrdi da je već dokazalo da iz niza razloga, na koje ne utječu nove smjernice, nije primilo nezakonitu državnu potporu. Društvo easyJet naglašava da u odjeljku 3.5. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. postoje dvije metode kojima se utvrđuje zadovoljavaju li ugovori između zračnih luka i zračnih prijevoznika test subjekta u tržišnom gospodarstvu te su stoga bez državne potpore.

(217) Prva je metoda referentne vrijednosti, no Komisija tu metodu odbacuje zbog značajne prisutnosti državnih subvencija na tržištu zračne luke.

(218) Predložena alternativna metoda sastoji se u provjeri pridonosi li dodatno predmetni komercijalni ugovor profitabilnosti zračne luke sa stajališta *ex ante* (odjeljak 3.5.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.). Društvo easyJet navodi da „Komisija smatra *ex ante* analizu dodatne profitabilnosti najrelevantnijim kriterijem za procjenu ugovora koje su zračne luke sklopile s pojedinim zračnim prijevoznicima". Prema mišljenju ovog društva ta procjena trebala bi se u načelu temeljiti na poslovnom planu, koji uzima u obzir dostupne informacije i promjene koje su se mogle predvidjeti u trenutku kada je ugovor sklopljen.

(219) Društvo easyJet naglašava da su društva SOGAER i GEASAR, kao što je pojašnjeno u primjedbama podnesenim 30. srpnja 2013., mogla na *ex ante* osnovi ocijeniti pozitivni gospodarski povrat od ugovora.

(220) Društvo easyJet napominje da se pozitivni gospodarski povrat temelji na trima čimbenicima: i. društvo easyJet obvezalo se pružiti marketinške aktivnosti, obavljati letove između dvije točke i ostvariti ciljeve u pogledu broja putnika, kako je navedeno u ugovorima. ii. kako bi upravitelju zračne luke omogućilo provjeru profitabilnosti, društvo easyJet podnijelo je upravitelju zračne luke poslovni plan koji pokriva razdoblje ugovorâ kao i medijske planove; i iii. upravitelj zračne luke potvrdio je povrat ulaganja koji je posljedica marketinških aktivnosti. Društvo easyJet ističe da su, na temelju informacija dostupnih u to vrijeme, oba upravitelja zračnih luka zaključila da ulaganja dovode do znatnog gospodarskog povrata za obje zračne luke. U stvari, društvo SOGAER svoju je odluku da sklopi ugovor s društvom easyJet temeljilo na rezultatima studije gospodarskog učinka.

(221) Društvo easyJet ističe i da su njegove aktivnosti oglašavanja i marketinga značajno povećale vidljivost zračnih luka Cagliari i Olbia, a time i priljev putnika na zračne linije do tih zračnih luka.

(222) U pogledu točke 5.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. društvo easyJet napominje da postoje određene promjene uvjeta pod kojima zračni prijevoznici mogu primiti potporu za otvaranje novih zračnih linija. Društvo easyJet smatra da se u ovom slučaju prema novim smjernicama mogu opravdati fleksibilniji ugovori u smislu veličine zračne luke i prihvatljivih odredišta kod zračnih luka smještenih u udaljenim područjima, kao što je u ovom slučaju otok. Društvo easyJet navodi da su novi kriteriji za dopuštenost početne potpore znatno ispunjeni.

(223) Društvo napominje da se u točki 5.2. Smjernica za zračni promet iz 2014. navodi da se smatra da početne potpore zračnim prijevoznicima pridonose ostvarenju cilja od zajedničkog interesa ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta: i. potpora povećava mobilnost građana Unije i povezanost regija otvaranjem novih zračnih linija, ili ii. potpora olakšava regionalni razvoj udaljenih regija. Prema točki 2.2. Smjernica, „udaljene regije" znači „najudaljenije regije, Malta, Cipar, Ceuta, Melilla, otoci koji su dio državnog područja države članice i rijetko naseljena područja". Društvo easyJet smatra da su oba ta kriterija ispunjena. Nadalje, uvjet stvarnih transportnih potreba također se čini ispunjenim zbog nedostatka stvarnih alternativnih oblika prijevoza.

(224) Društvo easyJet podsjeća da se početna potpora može dodijeliti zračnim prijevoznicima koji polijeću iz zračnih luka s manje od tri milijuna putnika godišnje (točka 142. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.) te ovisno o slučaju također i onima koji polijeću iz zračnih luka s više od tri milijuna i manje od pet milijuna putnika godišnje (točka 144.). U pogledu Zračne luke Olbia, s kojom je društvo easyJet potpisalo ugovor 2011., intenzitet prometa zabilježen u 2009. i 2010. iznosio je 1 621 945 odnosno 1 591 821 putnika. S obzirom na Zračnu luku Cagliari, s kojom je društvo easyJet potpisalo ugovor 2010., intenzitet prometa zabilježen u 2008. i 2009. iznosio je 2 924 805 odnosno 3 317 262 putnika. U svakom slučaju, društvo easyJet smatra da bi Komisija trebala zaključiti da je početna potpora nužna na temelju točke 142. (u slučaju Zračne luke Cagliari) ili barem na temelju točke 144. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

(225) S obzirom na prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike, točkom 147. propisuje se da je taj kriterij ispunjen ako je zadovoljen jedan od sljedećih kriterija: i. *ex ante* u poslovnom planu koji je pripremio zračni prijevoznik utvrđuje se da zračna linija koja prima potporu ima izglede postati profitabilna za zračnog prijevoznika bez javnog financiranja nakon tri godine, ili ii. u nedostatku poslovnog plana za zračnu liniju, zračni prijevoznici moraju se neopozivo obvezati zračnoj luci da će obavljati letove na toj liniji najmanje tijekom jednako dugoga razdoblja kao što je razdoblje za koje su primili početnu potporu. Društvo easyJet naglašava činjenicu da su poslovni planovi, sastavljeni u trenutku kada su ugovori bili potpisani, potvrdili primjerenost i održivost ugovora za zračne luke.

(226) Premda se nije službeno obvezalo na nastavak obavljanja letova nakon početnog trogodišnjeg razdoblja, ovaj se uvjet *de facto* trenutačno ispunjava, s obzirom na to da je društvo easyJet nastavilo poslovati u zračnim lukama Cagliari i Olbia nakon isteka ugovora 2013.

(227) U pogledu postojanja učinka poticaja, društvo easyJet podsjeća da početna potpora zračnom prijevozniku ima učinak poticaja ako je vjerojatno da, u nedostatku potpore, razina gospodarske aktivnosti zračnog prijevoznika u predmetnoj zračnoj luci ne bi bila proširena. Društvo easyJet, pozivajući se na primjedbe koje je podnijelo 30. srpnja 2013., ističe da bez potpore, koju je primilo od društava SOGAER i GEASAR, ne bi obavljalo predmetne zračne linije, osim tijekom glavne sezone.

(228) S obzirom na razmjernost iznosa potpore, društvo easyJet procjenjuje da je taj kriterij u ovom slučaju ispunjen. Konačno, u pogledu neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu, društvo easyJet navodi da linije na kojima obavlja letove ne mogu opsluživati vlakovi velikih brzina ili drugi oblici prijevoza. Osim toga, u prihvatnim područjima zračnih luka Cagliari i Olbia ne postoje druge zračne luke.

5.2.3. DODATNE PRIMJEDBE NA ANALIZU NAČELA SUBJEKTA U TRŽIŠNOM GOSPODARSTVU S OBZIROM NA ZRAČNU LUKU OLBIA

(229) Društvo easyJet navodi da su ugovori sa Zračnom lukom Olbia u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. U tu je svrhu društvo easyJet Komisiji dostavilo izvješće koje je sastavilo društvo za poslovno savjetovanje. U studiji se analizira očekivana profitabilnost svakog ugovora o marketingu koji je društvo easyJet sklopilo sa Zračnom lukom Olbia na potpuno *ex ante* osnovi, u skladu sa svojim tumačenjem pristupa Komisije u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i najnovijom sudskom praksom. ([88])

(230) Rezultati pokazuju da se pod pretpostavkama relevantnim 2010. i 2011., u vrijeme kada su ugovori o marketingu bili potpisani, za svaki ugovor očekivalo da će biti dovoljno profitabilan. ([89]) Naime, s obzirom na ugovore iz 2010. i 2011., neto sadašnja vrijednost je strogo pozitivna, kako u prijavljenome osnovnom slučaju, tako i u višestrukim testovima osjetljivosti, što sugerira da bi racionalni privatni ulagač vjerojatno ponudio slične ugovore.

(231) Stoga predočeni dokazi pokazuju da bi, u sličnim okolnostima, racionalni ulagač u tržišnom gospodarstvu bio spreman potpisati slične ugovore s društvom easyJet, pretpostavljajući razumna *ex ante* očekivanja društva GEASAR. Ta analiza ukazuje da je društvo GEASAR, sklapajući različite ugovore s društvom easyJet, postupalo na način sličan privatnom ulagaču.

5.3. *PRIMJEDBE DRUŠTVA GEASAR S.p.A. (UPRAVITELJA ZRAČNE LUKE OLBIA)*

5.3.1. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

(232) Zračna luka Olbia uglavnom obavlja domaći i međunarodni putnički promet, s naglaskom na turistički promet. Zračni promet iz Zračne luke Olbia i u nju na vrhuncu je u ljetnoj sezoni, između svibnja i listopada.

(233) Društvo GEASAR naglašava da lokacija zračne luke na otočnom području, kao što je Sardinija, znači sljedeće:

(a) ne može se smatrati da se preklapa sa zračnim lukama u drugim državama članicama ili u kopnenom dijelu Italije;

(b) Zračna luka Olbia ne natječe se na tržištu s drugim zračnim lukama na otoku (osobito Zračnom lukom Mario Mameli u području Cagliari-Elmas i Zračnom lukom Alghero-Fertilia). Tri zračne luke na Sardiniji ne mogu se smatrati međusobno zamjenjivima, s obzirom na to da imaju različita prihvatna područja. Ključni razlozi za njihovu međusobnu nezamjenjivost su: topografija otoka, raspršenost stanovništva širom otočnog područja, velike udaljenosti među njima i nedostatak brzih cestovnih veza između različitih dijelova otoka.

([88]) Posebno Odluka Komisije 2004/393/EZ od 12. veljače 2004. o mjerama SA.14093 o prednostima koje su Valonska regija i društvo Brussels South Charleroi Airport dodijelile društvu Ryanair u vezi s poslovnim nastanom u zračnoj luci Charleroi (SL L 137, 30.4.2004., str. 1.), i Oduka Komisije 2013/664/EU od 25. srpnja 2012. o mjeri SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Finavia, Airpro i Ryanair u Zračnoj luci Tampere-Pirkkalan (SL L 309, 19.11.2013., str. 27.).

([89]) Analiza je provedena bez pristupa zračnoj luci i u njoj se raspravlja o podatcima dobivenim iz javnih izvora i od društva easyJet, informacije su dobivene iz predmetnih ugovora o marketingu, podataka iz računa, ugovora o zemaljskim uslugama, objavljenim tarifama i godišnjim financijskim izvješćima Zračne luke Olbia.

(234) Nadalje, zračni promet u Zračnoj luci Olbia ne natječe se na tržištu s drugim oblicima prijevoza sa Sardinije i na Sardiniju. Jedina alternativa dolasku na Sardiniju zračnim putem je morski put, no uz mnogo dulje vrijeme putovanja.

5.3.1.1. ***Aktivnosti koje je poduzelo društvo GEASAR za provedbu Zakona 10/2010***

(235) Društvo GEASAR predalo je Regiji plan aktivnosti za 2010. te plan aktivnosti za trogodišnje razdoblje 2011.–2013., zajedno s pratećim prijavama za financiranje. Regija je odobrila dodjelu financijskih sredstava za ova razdoblja Odlukom br. 43/37 od 6. prosinca 2010. i Odlukom br. 52/117 od 23. prosinca 2011.

(236) Aktivnosti koje je društvo GEASAR stvarno provelo odnosile su se prema Zakonu 10/2010 isključivo na aktivnosti 2 i 3; Odnosile su se na aktivnosti promidžbe Sardinije kao turističkog odredišta. Društvo GEASAR nije sklopilo ugovor o razvoju zračnih linija u sklopu aktivnosti 1.

Aktivnost 2.

(237) Upravitelj zračne luke objavio je na svom *web*-mjestu poziv na iskaz interesa s ciljem sklapanja ugovora o marketingu i oglašavanju na temelju Zakona 10/2010. Nakon zaprimanja iskaza interesa, društvo GEASAR pregovaralo je sa zračnim prijevoznicima o prijedlozima marketinških aktivnosti, uzimajući u obzir turistički marketinški plan Regije kao jedan od instrumenata u planiranju.

(238) Kao posljedicu toga društvo GEASAR je za razdoblje 2010.–2013., sklopilo *ad hoc* ugovore s društvima easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com i Air Baltic. Većina tih ugovora sklopljena je na rok od jedne ili dvije godine.

(239) Ugovori su se temeljili na preduvjetu da dotični zračni prijevoznici obavljaju letove na određenim domaćim ili europskim zračnim linijama u Zračnu luku Olbia i iz nje. Taj uvjet povezan je s promocijom Sardinije kao turističkog odredišta od strane zračnih prijevoznika.

(240) Aktivnosti marketinga turističke destinacije i promidžbene aktivnosti, koje se zračni prijevoznici obvezuju provesti koristeći proračun predviđen ugovorom, navedene su u posebnom medijskom planu. Oni se osobito sastoje od sljedećeg: i. „klasičnog" oglašavanja (odnosno oglasi po gradu, u medijima, putnim časopisima zračnih prijevoznika itd.) i ii. internetskog oglašavanja na *web*-mjestu zračnog prijevoznika.

Aktivnost 3

(241) Društvo GEASAR povjerilo je u ime Regije trećim stranama nekoliko inicijativa promicanja Sardinije kao turističkog odredišta, među kojima su oglašavanje u tisku i putem televizijskih reklama, tiskanje mapa s informacijama o Sardiniji, oglasnih ploča i naljepnica za prozorska stakla koje treba postaviti u zračnoj luci, ugovore o savjetodavnim uslugama za planiranje promidžbenih strategija, sudjelovanje na sajmovima i konferencijama za medije te promicanje odredišta ponudom putnih paketa turističkih agencija i *web*-mjesto koje promiče turizam na Sardiniji.

Financijski tokovi

(242) Upravitelji zračnih luka obavljaju isplate dotičnim zračnim prijevoznicima i drugim pružateljima usluga za aktivnosti provedene u sklopu aktivnosti 2 i 3 u obliku predujma. Društvo GEASAR podnijelo je Regiji izvješća o aktivnostima provedenima u razdoblju 2010.–2012., s navedenim stvarno nastalim troškovima. Regija je nakon toga trebala upravitelju zračne luke vratiti iznose koje je isplatio kao predujam.

(243) Zbog ograničenih proračunskih sredstava Regija je društvu GEASAR djelomično isplatila nastale troškove za aktivnosti 2. Najveći dio sredstava koje je Regija dodijelila na temelju Zakona 10/2010 odnosi se na aktivnosti 2, koje pokrivaju plaćanja društva SOGEAAL zračnim prijevoznicima u obliku protučinidbe u obliku naknade na temelju ugovora o marketingu i oglašavanju, kako je prikazano u tablici 12.

(244) U tablici 11. prikazani su financijski tokovi društva GEASAR.

Tablica 11.

Financijski tokovi iz Zračne luke Olbia

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	UKUPNO
Aktivnost 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktivnost 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupan iznos koji je upravitelj zračne luke prijavio Regiji	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Pravo na doprinose na temelju Zakona 10/2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Ukupni doprinosi na temelju Zakona 10/2010 isplaćeni upravitelju zračne luke	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***Ocjena u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora***

(245) Društvo GEASAR nije stvarni korisnik aktivnosti 2 i 3 i Odluka o pokretanju postupka sadržavala je pogrešku u smislu da je uključila društvo GEASAR među korisnike državnih potpora pruženih u okviru Zakona 10/2010. Društvo GEASAR nije bilo korisnik gospodarske prednosti proizašle iz potpore: doprinose koje je Regija dodijelila na temelju Zakona 10/2010 upravitelji zračnih luka su jednostavno „proslijedili" krajnjim korisnicima, odnosno zračnim prijevoznicima koji su obavljali letove na zračnim vezama između zračnih luka koje su predmet istrage. Ovo se odnosi i na turističku promidžbu Sardinije koju su upravitelji zračnih luka naručili od drugih društava.

(246) Prema mišljenju društva GEASAR doprinosi na temelju Zakona 10/2010 ne čine državnu potporu s obzirom na to da najmanje dva od četiriju uvjeta za utvrđivanje državne potpore nisu ispunjena:

(a) aktivnosti 2 i 3 ne daju prednost društvu GEASAR, koje smatra da su sredstva osigurana Zakonom 10/2010 spojiva s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu; iznosi koje je isplatila Regija s obzirom na aktivnosti 2 i 3 sastoje se od naknade za obavljenu uslugu i troškove koje su stvarno imale treće strane. Društvo GEASAR također napominje da je naknada isplaćena zračnim prijevoznicima (aktivnost 2) i drugim pružateljima usluga (aktivnost 3) u skladu s tekućim tržišnim cijenama. S druge strane, financijska sredstva koja je na temelju Zakona 10/2010 dodijelila Regija u srednjoročnom su razdoblju ostvarila financijsku dobit za Regiju. Iznos koji je dobila regija u smislu povećanja poreznih prihoda može se smatrati većim od troškova koje je Regija imala od financiranja aktivnosti koje su predmet istrage Zajmovi koje je odobravalo društvo SFIRS također su isplaćivani pod tržišnim uvjetima;

(b) aktivnosti 2 i 3 ne utječu na trgovinu i ne narušavaju tržišno natjecanje: zahvaljujući svojem osobitu položaju Zračna luka Olbia posluje na lokalnoj razini i ne natječe se s drugim nacionalnim ili europskim zračnim lukama. Upravljanje Zračnom lukom Olbia, premda djelomično, dodijeljeno je društvu GEASAR 1989., dakle davno prije odluke u predmetu *Aéroport de Pariz* od 12. prosinca 2000. koja je proširila primjenjivost pravila o državnim potporama na poslovanje zračnih luka.

(247) Društvo GEASAR zaključuje da doprinosi na temelju Zakona 10/2010 ne čine državnu potporu na temelju članka 107. stavka 1. Ugovora.

5.3.1.3. ***Procjena spojivosti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora***

(248) Alternativno, društvo GEASAR navodi da su neovisno o tome doprinosi isplaćeni na temelju Zakona 10/2010 spojivi s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Spojivost se mora procijeniti u skladu s točkom 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. ([90]):

(a) potpora se plaća zračnim prijevoznicima s važećom operativnom licencijom izdanom od strane države članice u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008;

([90]) Navedene kriterije Komisija je ispitala u točkama 133. *et seq*.„Odluke o pokretanju postupka".

(b) predmetno financiranje bilo je namijenjeno smanjivanju sezonskih oscilacija u zračnom prijevozu; stoga se njime promicalo otvaranje novih zračnih putova ili redova letenja te se ono nije odnosilo na zračne prijevoznike koji podliježu obvezama pružanja javnih usluga u smislu Uredbe (EZ) br. 1008/2008;

(c) za dotične zračne prijevoznike subvencionirana veza bila je profitabilna;

(d) financijska sredstva pokrila su dodatne troškove za otvaranje nove zračne linije ili novog reda letenja; ti troškovi su u skladu s tekućim tržišnim cijenama;

(e) inicijative u okviru Zakona 10/2010 bile su na odgovarajući način publicirane među različitim zračnim prijevoznicima zainteresiranima za ponudu njihovih usluga;

(f) ugovori uključuju sustav kazni koji pokreće neuspjeh zračnog prijevoznika da ispuni svoje obveze prema zračnoj luci.

(249) Društvo GEASAR napominje da su subvencije isplaćene na temelju Zakona 10/2010 dodijeljene zračnim prijevoznicima na nešto duže razdoblje (četiri godine umjesto tri) te da su većeg intenziteta nego što je dopušteno Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., no dodaje da nisu svi ugovori sa zračnim prijevoznicima sklopljeni na razdoblje određeno u Zakonu 10/2010; najvažnije, društvo GEASAR naglašava da Smjernice dopuštaju odstupanja od kriterija intenziteta koji sadržavaju u slučaju potpomognutih regija ili regija koje su u gospodarski nepovoljnu položaju kao što je to Sardinija.

(250) Mjere koje se razmatraju prikladne su za poticanje razvojnih ciljeva koji su u skladu s interesima Unije i ne utječu na trgovinu između država članica u mjeri koja je protivna zajedničkim interesima. U tom smislu društvo GEASAR poziva se na Rezoluciju Europskog parlamenta od 10. svibnja 2012. o budućnosti regionalnih zračnih luka i usluga zračnog prijevoza u EU-u, ([91]) u kojoj je naglašena važnost regionalnih zračnih luka u Uniji.

(251) Društvo GEASAR vjeruje da bi procjena spojivosti mjera koje se razmatraju s unutarnjim tržištem trebala uzeti u obzir ključnu ulogu koju Zračna luka Olbia ima u osiguranju teritorijalnog kontinuiteta otočne regije kao što je Sardinija.

5.3.1.4. ***Ocjene u skladu s člankom 106. Ugovora***

(252) Društvo GEASAR napominje da iznosi isplaćeni na temelju Zakona 10/2010 ne čine državnu potporu na temelju kriterija Altmark te da bi, čak i kada bi je činili, bili spojivi na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora.

Ispunjavanje kriterija iz predmeta Altmark

(253) S obzirom na prvi uvjet prema kriterijima iz predmeta Altmark, društvo GEASAR ističe da su mjere koje se razmatraju dio šire zemljopisne i transportne politike osmišljene radi osiguranja minimuma zračnih veza između otoka i ostalog dijela Unije tijekom čitave godine.

(254) Prema društvu GEASAR drugi i treći uvjet prema kriterijima Altmark su ispunjeni: parametri na temelju kojih je izračunana naknada utvrđeni su unaprijed na objektivan i transparentan način te ne postoji opasnost od prekomjerne nadoknade troškova s obzirom na to da je društvu GEASAR isplaćena samo djelomična naknada za nastale troškove.

(255) Društvo GEASAR smatra da je imalo troškove kakve bi imalo privatno poduzeće koje posluje u uobičajenim tržišnim uvjetima; stoga je četvrti uvjet kriterija Altmark također ispunjen.

Spojivost u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora

(256) Društvo GEASAR smatra da tu spojivost treba procijeniti u svjetlu Odluke o uslugama od gospodarskog interesa (SGEI) iz 2005., i alternativno, u svjetlu Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011., *mutatis mutandis*.

(257) Društvo GEASAR navodi da je prag naveden u članku 2. stavku 1. točki (a) Odluke o uslugama od općega gospodarskog interesa zadovoljen time što je javni doprinos iznosio oko četiri milijuna EUR godišnje, dok je prihod društva GEASAR bio ispod 100 milijuna EUR. Uvjeti iz članaka 4., 5. i 6. Odluke o uslugama od gospodarskog interesa iz 2005. također su ispunjeni.

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

(258) S obzirom na primjenjivost Okvira za usluge od općega gospodarskog interesa iz 2011., društvo GEASAR ističe sljedeće:

(a) naknada je dodijeljena za stvarnu i pravilno definiranu uslugu od općega gospodarskog interesa;

(b) odgovornost za obavljanje usluge od općega gospodarskog interesa povjerena je predmetnim poduzećima putem jednoga ili više akata;

(c) iznos naknade ne premašuje iznos potreban za pokrivanje neto troškova izvršenja obveze pružanja javnih usluga, uključujući i razumnu dobit.

5.3.2. PRIMJEDBE NA PRIMJENU SMJERNICA ZA ZRAČNI PRIJEVOZ IZ 2014. NA PREDMETNE MJERE

(259) Društvo GEASAR ističe da je navodna predmetna potpora odobrena prije 4. travnja 2014. te da se u odjeljku 8.6. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. pojašnjava datum od kojega se kriteriji spojivosti navedeni u njima primjenjuju. Komisija će stoga primijeniti načelo iz točke 172. Smjernica za zračni prijevoz na sve slučajeve povezane s operativnim potporama (tekuće prijave i nezakonite neprijavljene potpore) zračnim lukama, čak i ako su potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. U odjeljku 5. Smjernica navodi se i kriterij spojivosti za operativne potpore isplaćene prije 4. travnja 2014. S druge strane, Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. ne primjenjuju se na potpore za ulaganje i početne potpore dodijeljene u suprotnosti s člankom 108. stavkom 3. Ugovora prije 4. travnja 2014. Komisija na te vrste potpora mora primijeniti *pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora* (točke 173. i 174. Smjernica).

(260) Društvo GEASAR poziva se na primjedbe koje je dostavilo Komisiji 1. srpnja 2013. kako bi dokazalo da nije primilo državnu potporu. Međutim, u slučaju da Komisija ipak zaključi da se javna sredstva isplaćena na temelju Zakona 10/2010 mogu smatrati operativnom potporom, čiji je stvarni korisnik bilo društvo GEASAR S.p.A., upravitelj zračne luke smatra da sva odobrena potpora zadovoljava kriterije spojivosti navedene u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

(261) Društvo GEASAR napominje da u točki 137. Smjernica, *operativne potpore dodijeljene prije početka prijelaznog razdoblja*, uključujući potpore isplaćene prije 4. travnja 2014., *mogu se proglasiti spojivima* na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora, *u cijelom iznosu nepokrivenih operativnih troškova*. Dodatni uvjet da takva potpora bude spojiva je:

(a) *ispunjeni su uvjeti navedeni u odjeljku 5.1.2. osim točaka 115., 119., 121., 122., 123., 126. do 130., 132., 133. i 134.*.;

(b) posebno će se uzeti u obzir *narušavanje tržišnog natjecanja*.

(262) Društvo GEASAR smatra da su svi uvjeti spojivosti navedeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. ispunjeni.

5.3.2.1. ***Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa (točke 113. i 114. Smjernica za zračni promet iz 2014.)***

(263) Društvo GEASAR napominje da su sve operativne potpore odobrene na temelju Zakona 10/2010 svakako pridonijele *ostvarenju cilja od zajedničkog interesa*. To potvrđuju ciljevi „jačanja gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije referentne zajednice", što je Regija namjeravala ostvariti donošenjem Zakona 10/2010. Odobrena javna sredstva uistinu su bila namijenjena promicanju razvoja zračnih veza između otoka i ostatka Europske unije i smanjenju sezonskih oscilacija u letovima te je njima omogućeno izbjegavanje *prekida u zračnom prometu i povezivosti* (točka 113.).

(264) Društvo GEASAR S.p.A. smatra da je uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije Zakon 10/2010 uistinu pridonio „povećanju mobilnosti građana Unije i povezanosti regija" (točka 113. podtočka (a)). Dodaje da Zakon 10/2010 „olakšava regionalni razvoj" (točka 113. podtočka (c)); Zračna luka Olbia uistinu predstavlja važan prolaz do turističkih odredišta sjeveroistočne Sardinije, a Zakon 10/2010 pomogao je smanjivanju sezonskih oscilacija u zračnom prometu.

5.3.2.2. ***Potreba za državnom intervencijom (točke 116., 117. i 118. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(265) Prema društvu GEASAR, ovaj je uvjet također zadovoljen jer Zračna luka Olbia potpada pod kategoriju koja se spominje u točki 118. Smjernica, konkretno zračne luke koje ne mogu pokriti svoje operativne troškove. Konkretnije, Zračna luka Olbia potpada pod naslov (d), *zračne luke s godišnjim prometom od 1 do 3 milijuna putnika*. Komercijalni putnički promet u 2013. iznosio je 1 950 615 putnika.

5.3.2.3. ***Prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike (točka 120. Smjernica za zračni promet iz 2014.)***

(266) Društvo GEASAR smatra da nije bilo drugih instrumenata politika ili potpora, koji u manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje, koji bi omogućili ostvarivanje istog cilja, koji je bio osigurati zračne veze sa sjeverozapadnom Sardinijom, koje su u to vrijeme bile uglavnom koncentrirane u ljetnom razdoblju, i time pomoći prevladati zaostatak u razvoju koji utječe na područje kao posljedica njegove rubne lokacije i izolacije. Primljene potpore korištene su za održavanje i razvoj komercijalnog prometa, osiguravajući dobru povezanost s različitim državama članicama.

5.3.2.4. ***Postojanje učinka poticaja (točka 124. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(267) Društvo GEASAR ističe da je sva potpora koja mu je dodijeljena na temelju Zakona 10/2010 u svakom slučaju strogo korištena za omogućavanje razvoja intenziteta prometa i djelatnosti zračne luke, za koje se smatra da su u skladu s ciljevima općeg interesa koji se žele postići. U nedostatku javne intervencije, ovi ciljevi ne bi bili ostvareni, a Zračna luka Olbia pretrpjela bi značajno smanjenje razine svoje djelatnosti tijekom godine.

5.3.2.5. ***Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na potrebni minimum) (točka 125. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(268) Upravitelj zračne luke u pogledu te točke poziva se na relevantne elemente koji su već dostupni Komisiji i napominje da je svrha dodijeljenih javnih sredstava nadoknaditi upravitelju stvarno nastale troškove povezane s inicijativama provedenim na temelju Zakona 10/2010.

5.3.2.6. ***Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu (točka 131. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(269) Društvo GEASAR primjećuje da operativne potpore nisu ni na koji način utjecale na tržišno natjecanje. Upravitelj primjećuje da je zbog svojega zemljopisnoga položaja Zračna luka Olbia otočni poduhvat zemljopisno ograničenog opsega i nije izložena tržišnom natjecanju s drugim nacionalnim zračnim lukama, kao ni drugim zračnim lukama u Europskoj uniji. Osim toga, zbog svojih obilježja, ona se također ne natječe s drugim zračnim lukama na Sardiniji. Nadalje, Zračna luka Olbia ne natječe se s alternativnim prijevoznim sredstvima.

(270) Društvo GEASAR na kraju ističe kako je, opet u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Zračna luka Olbia *otvorena svim potencijalnim korisnicima i […] nije usmjerena na jednog određenog korisnika*. Imajući u vidu sve prethodno navedeno, društvo smatra da je operativna potpora dodijeljena na temelju Zakona 10/2010 u potpunosti spojiva s kriterijima iz točke 5.1.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. te bi se stoga trebala smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

5.4. *PRIMJEDBE DRUŠTVA SOGEAAL S.p.A. (UPRAVITELJA ZRAČNE LUKE ALGHERO)*

5.4.1. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

(271) Društvo SOGEAAL naglašava da smještaj zračne luke na otočnom području, kao što je Sardinija, znači sljedeće:

(a) ne može se smatrati da se Zračna luka Alghero preklapa sa zračnim lukama u drugim državama članicama ili u kopnenom dijelu Italije;

(b) Zračna luka Alghero ne natječe se na tržištu s drugim zračnim lukama na otoku (osobito Zračnom lukom Mario Mameli u području Cagliari-Elmas i Zračnom lukom Olbia-Costa Smeralda). Tri zračne luke na Sardiniji ne mogu se smatrati međusobno zamjenjivima, s obzirom na to da imaju različita prihvatna područja. Ključni razlozi za njihovu međusobnu nezamjenjivost su: topografija otoka, raspršenost stanovništva širom otočnog područja, velike udaljenosti među njima i nedostatak brzih cestovnih veza između različitih dijelova otoka.

(272) Nadalje, zračni promet u Zračnoj luci Alghero ne natječe se na tržištu s drugim oblicima prijevoza sa Sardinije i na Sardiniju. Jedina alternativa dolasku na Sardiniju zračnim putem je morski put, no uz mnogo dulje vrijeme putovanja.

5.4.1.1. ***Aktivnosti koje je poduzelo društvo SOGEAAL za provedbu Zakona 10/2010***

(273) Društvo SOGEAAL predalo je Regiji plan aktivnosti za 2010. te plan aktivnosti za trogodišnje razdoblje 2011.–2013., zajedno s pratećim prijavama za financiranje. Regija je odobrila dodjelu financijskih sredstava za ta razdoblja Odlukom br. 43/37 od 6. prosinca 2010. i Odlukom br. 52/117 od 23. prosinca 2011.

(274) Društvo SOGEAAL smatralo je da je u provedbi aktivnosti 1, 2 i 3 predviđenih Zakonom 10/2010 uzelo u obzir izglede za profitabilnost procijenjene u gospodarsko-financijskom planu.

Aktivnost 1

(275) Nakon objave namjere o sklapanju ugovora za razvoj zračnih linija na temelju Zakona 10/2010, društvo SOGEAAL sklopilo je ugovore s društvima Ryanair i easyJet za godine 2010.–2013., na temelju kojih su se zračni prijevoznici obvezali ostvariti određene ciljeve vezane uz promet, a po njihovu ostvarivanju primili bi od društva SOGEAAL, a u ime Regije, određeni novčani iznos u obliku pristojbe za uspješnost.

Aktivnost 2.

(276) Upravitelj zračne luke objavio je na svojem *web*-mjestu namjeru o sklapanju ugovora o marketingu i oglašavanju na temelju Zakona 10/2010. Društvo SOGEAAL zatim je sklopilo ugovore o marketingu i oglašavanju s društvima AMS, Meridiana, Alitalia i Wizz Air. Ugovori su se temeljili na preduvjetu da dotični zračni prijevoznici obavljaju letove na određenim domaćim i EU zračnim linijama u Zračnu luku Alghero i iz nje. Taj uvjet povezan je s kampanjom kojom zračni prijevoznici promiču Sardiniju kao turističko odredište.

(277) Aktivnosti marketinga turističke destinacije i promidžbene aktivnosti koje zračni prijevoznici provode koristeći se doprinosom koji osigurava ugovor uključuju: i. „klasično” oglašavanje (odnosno oglasi po gradu, u medijima, putnim časopisima zračnih prijevoznika itd.) i ii. internetsko oglašavanje na *web*-mjestu zračnog prijevoznika.

Aktivnost 3

(278) Društvo SOGEAAL povjerilo je u ime Regije trećim stranama niz inicijativa promicanja Sardinije kao turističkog odredišta, što je uključilo i stvaranje *web*-mjesta koje promiče turizam na Sardiniji, kampanje klasičnoga i internetskoga oglašavanja i promidžbu odredišta ponudom paketa putovanja turističkih agencija.

Financijski tokovi

(279) Upravitelji zračnih luka obavljaju isplate dotičnim zračnim prijevoznicima i drugim pružateljima usluga za aktivnosti provedene u sklopu aktivnosti 1, 2 i 3 u obliku predujma. Društvo SOGEAAL podnijelo je Regiji izvješća o aktivnostima provedenima u razdoblju 2010.–2012., s navedenim stvarno nastalim troškovima. Regija nakon toga mora isplatiti upravitelju zračne luke iznose koje je isplatio kao predujam.

(280) Najveći dio sredstava koje je Regija dodijelila na temelju Zakona 10/2010 odnosi se na aktivnosti 1 i 2, koje pokrivaju plaćanja društva SOGEAAL zračnim prijevoznicima protučinidbom u vidu naknade na temelju ugovora o marketingu i oglašavanju, kao što je prikazano u tablici 12.

Tablica 12.

Financijski tokovi iz Zračne luke Alghero

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	UKUPNO
Aktivnost 1	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktivnost 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktivnost 3	—	[…]	[…]	[…]

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	UKUPNO
Ukupan iznos koji je upravitelj zračne luke prijavio Regiji	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Pravo na doprinose na temelju Zakona 10/2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Ukupni doprinosi na temelju Zakona 10/2010 isplaćeni upravitelju zračne luke	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***Ocjena u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora***

(281) Društvo SOGEAAL nije stvarni korisnik aktivnosti 1, 2 i 3. Društvo SOGEAAL tvrdi da je Odluka o pokretanju postupka sadržavala pogrešku u smislu da je uključila društvo SOGEAAL među korisnike državnih potpora pruženih u okviru Zakona 10/2010.

(282) Društvo SOGEAAL nije bilo korisnik gospodarske prednosti proizišle iz potpore: doprinosi koje je Regija dodijelila na temelju Zakona 10/2010 upravitelji zračnih luka jednostavno su „proslijedili" krajnjim korisnicima, odnosno zračnim prijevoznicima koji su obavljali zračne veze između zračnih luka koje su predmet ispitivanja. Ovo se odnosi i na turističku promidžbu Sardinije koju su upravitelji zračnih luka naručili od drugih društava.

(283) Prema društvu SOGEAAL, naknada dodijeljena u okviru Zakona 10/2010 ne čini državnu potporu. Tri od četiriju uvjeta za utvrđivanje državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. nisu ispunjena: zahvaljujući svojemu osobitu položaju, Zračna luka Alghero posluje na lokalnoj razini i ne natječe se s drugim nacionalnim ili europskim zračnim lukama. Upravljanje Zračnom lukom Alghero, premda djelomično, dodijeljeno je društvu SOGEAAL 1989., dakle davno prije odluke u predmetu *Aéroport de Pariz* od 12. prosinca 2000. koja je proširila primjenjivost pravila o državnim potporama na poslovanje zračnih luka.

(284) Aktivnosti 1, 2 i 3 ne donose gospodarsku prednost. Društvo SOGEAAL smatra da su sredstva osigurana Zakonom 10/2010 spojiva s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu: iznosi koje je isplatila Regija, s obzirom na sve tri aktivnosti, sastoje se od naknade za obavljenu uslugu i troškova koje su stvarno imale treće strane. Društvo SOGEAAL, također, napominje da je naknada isplaćena zračnim prijevoznicima (aktivnost 2) i drugim pružateljima usluga (aktivnost 3) u skladu s tekućim tržišnim cijenama.

(285) Financijska sredstva koja je Regija dodijelila na temelju Zakona 10/2010 u srednjoročnom su razdoblju ostvarila financijsku dobit za Regiju. Iznos koji je dobila Regija, u smislu povećanja poreznih prihoda, može se smatrati većim od troškova koje je Regija imala od financiranja aktivnosti koje su predmet ispitivanja. Zajmovi koje je odobravalo društvo SFIRS također su isplaćivani pod tržišnim uvjetima.

(286) Društvo SOGEAAL zaključuje da doprinosi na temelju Zakona 10/2010 ne čine državnu potporu na temelju članka 107. stavka 1. Ugovora.

5.4.1.3. ***Procjena spojivosti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora***

(287) Alternativno, društvo SOGEAAL navodi da su neovisno o tome doprinosi isplaćeni na temelju Zakona 10/2010 spojivi s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora. Spojivost se mora procijeniti u skladu s točkom 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. ([92]):

(a) potpora se plaća zračnim prijevoznicima s važećom operativnom licencijom izdanom od strane države članice na temelju Uredbe (EZ) br. 1008/2008;

(b) predmetno financiranje bilo je namijenjeno smanjivanju sezonskih oscilacija u zračnom prijevozu te se njime sukladno promicalo otvaranje novih zračnih putova ili redova letenja i ono se nije odnosilo na zračne prijevoznike koji podliježu obvezama pružanja javnih usluga u smislu Uredbe (EZ) br. 1008/2008;

([92]) Navedene kriterije Komisija je ispitala u točkama 133. *et seq*.„Odluke o pokretanju postupka".

(c) za dotične zračne prijevoznike subvencionirana veza bila je profitabilna;

(d) inicijative u okviru Zakona 10/2010 bile su na odgovarajući način publicirane među različitim zračnim prijevoznicima zainteresiranima za ponudu njihovih usluga;

(e) ugovori uključuju sustav kazni koji pokreće neuspjeh zračnog prijevoznika da ispuni svoje obveze prema zračnoj luci.

(288) Društvo SOGEAAL napominje da su subvencije isplaćene na temelju Zakona 10/2010 dodijeljene zračnim prijevoznicima na nešto dulje razdoblje (četiri godine umjesto tri) te da su većeg intenziteta nego što je dopušteno Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., no dodaje da nisu svi ugovori sa zračnim prijevoznicima sklopljeni na razdoblje određeno u Zakonu 10/2010; najvažnije, društvo SOGEAAL naglašava da Smjernice dopuštaju odstupanja od kriterija intenziteta koji sadrže u slučaju potpomognutih regija ili regija koje su u gospodarski nepovoljnom položaju kao što je to Sardinija.

(289) Aktivnosti koje se razmatraju prikladne su za poticanje razvojnih ciljeva koji su u skladu s interesima Unije i ne utječu na trgovinu između država članica u mjeri koja je protivna zajedničkim interesima. U tom smislu društvo SOGEAAL poziva se na Rezoluciju Europskog parlamenta od 10. svibnja 2012. o budućnosti regionalnih zračnih luka i usluga zračnog prijevoza u EU-u, koja naglašava važnost regionalnih zračnih luka u EU-u.

(290) Društvo SOGEAAL vjeruje da bi procjena spojivosti mjera koje se razmatraju s unutarnjim tržištem trebala uzeti u obzir ključnu ulogu koju Zračna luka Alghero ima u osiguranju teritorijalnoga kontinuiteta otočne regije kao što je Sardinija.

5.4.1.4. ***Ocjene u skladu s člankom 106. Ugovora***

(291) Društvo SOGEAAL napominje da iznosi isplaćeni na temelju Zakona 10/2010 ne čine državnu potporu na temelju kriterija Altmark te da bi, čak i kada bi je činili, bili spojivi na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora.

Ispunjavanje kriterija Altmark

(292) S obzirom na prvi uvjet kriterija iz predmeta Altmark, društvo SOGEAAL ističe da su aktivnosti koje se razmatraju dio šire zemljopisne i transportne politike osmišljene radi osiguranja minimuma zračnih veza između otoka i ostaloga dijela Unije tijekom čitave godine.

(293) Prema društvu SOGEAAL drugi i treći uvjet kriterija iz predmeta Altmark ispunjeni su: parametri na temelju kojih je izračunana naknada utvrđeni su unaprijed na objektivan i transparentan način te ne postoji opasnost od prekomjerne nadoknade troškova s obzirom na to da je društvu SOGEAAL isplaćena samo djelomična naknada za nastale troškove.

(294) Razmatrani troškovi nastali su u privatnim, dobro vođenim poduzećima te je stoga četvrti uvjet kriterija iz predmeta Altmark također ispunjen.

Spojivost u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora

(295) Društvo SOGEAAL smatra da tu sukladnost treba procijeniti u svjetlu Odluke o uslugama od gospodarskog interesa (SGEI) iz 2005. i, alternativno, u svjetlu Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011., *mutatis mutandis*.

(296) Društvo SOGEAAL ističe da je prag naveden u članku 2. stavku 1. točki (a) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa zadovoljen time što je javni doprinos iznosio oko četiri milijuna EUR godišnje, dok je prihod društva SOGEAAL bio ispod 100 milijuna EUR. Uvjeti iz članaka 4., 5. i 6. Odluke o uslugama od gospodarskog interesa iz 2005. također su ispunjeni.

(297) S obzirom na primjenjivost Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iz 2011. društvo SOGEAAL ističe sljedeće:

(a) naknada je dodijeljena za stvarnu i pravilno definiranu uslugu od općega gospodarskog interesa;

(b) odgovornost za obavljanje usluge od općega gospodarskog interesa povjerena je predmetnim poduzećima putem jednoga ili više akata;

(c) iznos naknade ne premašuje iznos potreban za pokrivanje neto troškova izvršenja obveze pružanja javnih usluga, uključujući i razumnu dobit.

5.4.2. PRIMJEDBE NA PRIMJENU SMJERNICA ZA ZRAČNI PRIJEVOZ IZ 2014. NA PREDMETNE MJERE

(298) Društvo SOGEAAL ističe da je navodna predmetna potpora odobrena prije 4. travnja 2014. te da odjeljak 8.6 Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. pojašnjava datum od kojega se kriteriji spojivosti navedeni u njima primjenjuju. Komisija će stoga primijeniti načelo iz točke 172. Smjernica za zračni prijevoz na sve slučajeve povezane s operativnim potporama (tekuće prijave i nezakonite neprijavljene potpore) zračnim lukama, čak i ako su potpore dodijeljene prije 4. travnja 2014. Odjeljak 5. Smjernica, također, navodi kriterije spojivosti za operativne potpore isplaćene prije 4. travnja 2014. S druge strane, Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. ne primjenjuju se na potpore za ulaganje i početne potpore dodijeljene u suprotnosti s člankom 108. stavkom 3. Ugovora prije 4. travnja 2014. Komisija na te vrste potpora mora primijeniti *pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora* (točke 173. i 174. Smjernica).

(299) Društvo SOGEAAL poziva se na primjedbe koje je podnijelo Komisiji 29. srpnja 2013. da bi dokazalo kako nije primilo državnu potporu. Međutim, ako Komisija ipak zaključi da se javna sredstva isplaćena na temelju Zakona 10/2010 mogu smatrati operativnom potporom, čiji je stvarni korisnik bilo društvo SOGEAAL, upravitelj zračne luke smatra da sva dodijeljena potpora zadovoljava kriterije spojivosti navedene u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

(300) Društvo SOGEAAL napominje da na temelju točke 137. Smjernica *potpore dodijeljene prije početka prijelaznog razdoblja*, uključujući potpore isplaćene prije 4. travnja 2014. *mogu se proglasiti spojivima* na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora *do pune mjere nepokrivenih operativnih troškova*. Dodatni uvjet da takva potpora bude spojiva je sljedeći:

(a) *ispunjeni su uvjeti navedeni u odjeljku 5.1.2. osim točaka 115., 119., 121., 122., 123., 126. do 130., 132., 133. i 134.*;

(b) posebno će se uzeti u obzir *narušavanje tržišnog natjecanja*.

(301) Društvo SOGEAAL smatra da su svi kriteriji spojivosti iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. ispunjeni i napominje da je 8. svibnja 2014. već podnijelo primjedbe na spojivost sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. u postupku SA.23098-*Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1. ***Doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa (točke 113. i 114. Smjernica za zračni promet iz 2014.)***

(302) Društvo SOGEAAL napominje da je sva operativna potpora dodijeljena u skladu sa Zakonom 10/2010 svakako pridonijela *ostvarenju cilja od zajedničkog interesa*. To potvrđuju ciljevi „jačanja gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije referentne zajednice", što je Regija namjeravala ostvariti donošenjem Zakona 10/2010. Dodijeljena javna sredstva uistinu su bila namijenjena promicanju razvoja zračnih veza između otoka i ostatka Europske unije i smanjenju sezonskih oscilacija u letovima te je njima omogućeno izbjegavanje *prekida u zračnom prometu i povezivosti* (točka 113.).

(303) Društvo SOGEAAL smatra da je Zakon 10/2010 u stvari pridonio „povećavanju mobilnosti građana Unije i povezanosti regija uspostavom pristupnih točaka za letove unutar Unije" (točka 113. podtočka (a)).

(304) Isti upravitelj dodaje da je Zakon 10/2010 *olakšao regionalni razvoj* (točka 113. podtočka (c)); to osobito vrijedi za prihvatno područje Zračne luke Alghero, odnosno sjeverozapadnu Sardiniju koja znatno zaostaje u razvoju.

5.4.2.2. ***Potreba za državnom intervencijom (točke 116., 117. i 118. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(305) Prema društvu SOGEAAL i ovaj je uvjet ispunjen jer se Zračna luka Alghero ubraja u kategoriju navedenu u točki 118. Smjernica, odnosno zračne luke koje ne mogu pokriti svoje operativne troškove. Konkretnije, Zračna luka Alghero potpada pod naslov (d) *zračne luke s godišnjim prometom od 1 do 3 milijuna putnika*.

5.4.2.3. ***Prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike (točka 120. Smjernica za zračni promet iz 2014.)***

(306) Društvo SOGEAAL smatra da nisu postojali drugi instrumenti politika ili potpora koji u manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje, a koji bi omogućili ostvarivanje istoga cilja. Taj cilj bio je osigurati zračne veze sa sjeverozapadnom Sardinijom, koje su tada bile uglavnom koncentrirane na ljetno razdoblje, i na taj način pomoći prevladati zaostajanje u razvoju koje je utjecalo na ovo područje zbog njegova rubna položaja i izolacije. Sva primljena potpora iskorištena je za održavanje i razvoj komercijalnog prometa, čime su osigurane dobre veze među različitim državama članicama.

5.4.2.4. ***Postojanje učinka poticaja (točka 124. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(307) Društvo SOGEAAL ističe da je u svakom slučaju svaka potpora koju je ono primilo na temelju Zakona 10/2010 strogo korištena za omogućavanje razvoja intenziteta prometa i aktivnosti zračne luke, za koje se smatra da su usklađene sa željenim ciljevima od zajedničkog interesa, U nedostatku javne intervencije, ti ciljevi ne bi bili ostvareni i Zračna luka Alghero pretrpjela bi značajno smanjenje razine aktivnosti u toj godini.

5.4.2.5. ***Razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum) (točka 125. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(308) Upravitelj zračne luke u pogledu te točke poziva se na relevantne elemente koji su već dostupni Komisiji i napominje da je svrha odobrenih javnih sredstava nadoknaditi upravitelju stvarno nastale troškove povezane s inicijativama provedenim na temelju Zakona 10/2010.

5.4.2.6. ***Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu (točka 131. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.)***

(309) Društvo SOGEAAL primjećuje da operativne potpore nisu ni na koji način utjecale na tržišno natjecanje. Upravitelj zračne luke napominje da je zbog svojega zemljopisnoga položaja Zračna luka Alghero otočni poduhvat zemljopisno ograničena opsega, koji nije izložen tržišnom natjecanju s drugim nacionalnim ili EU zračnim lukama. Osim toga, zbog svojih obilježja, ona se također ne natječe s drugim zračnim lukama na Sardiniji. Nadalje, Zračna luka Alghero ne natječe se s alternativnim oblicima prijevoza.

(310) Društvo SOGEAAL na kraju ističe kako je, opet u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Zračna luka Alghero *otvorena svim potencijalnim korisnicima i […] nije namijenjena samo jednom određenom korisniku.* Imajući u vidu sve prethodno navedeno, društvo smatra da je operativna potpora dodijeljena na temelju Zakona 10/2010 u potpunosti spojiva s kriterijima iz točke 5.1.2. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. te bi se stoga trebala smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

5.5. *PRIMJEDBE DRUŠTVA SOGAER (UPRAVITELJA ZRAČNE LUKE CAGLIARI)*

5.5.1. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

(311) Društvo SOGAER ne slaže se s pristupom koji je usvojila Komisija primjenjujući načelo iz predmeta Altmark na društvo SOGAER umjesto na zračne prijevoznike: Regija od društva SOGAER nije tražila da obavlja usluge od općeg interesa. Društvo SOGAER smatra da Regija nije mogla proizvesti nikakav dokument koji bi pružio jasan opis obveza pružanja javnih usluga koje su nametnule zračne luke upravo zbog toga što navodne obveze nikada nisu bile shvaćene kao obveze.

5.5.1.1. ***Pogrešna identifikacija korisnika***

(312) Društvo SOGAER ne slaže se sa zaključkom Komisije da je društvo SOGAER korisnik državne potpore u skladu sa Zakonom 10/2010. Društvo SOGAER zauzima stajalište da program potpore koji je predmet istrage ne čini operativnu potporu društvu SOGAER niti naknadu isplaćenu tom društvu za uslugu koju je tražila Regija, odnosno odabir zračnih prijevoznika koji mogu ostvariti postavljene godišnje ciljeve učestalosti i intenziteta putničkog prometa na strateškim zračnim linijama u Zračnu luku Cagliari i iz nje.

(313) Društvo SOGAER tvrdi da je u sklopu programa Regija dala naknadu koja se samo prenosila preko društva SOGAER kao dio plana o kojem je odlučila, koji je financirala i pratila Regija, i koja je isplaćena zračnim prijevoznicima za otvaranje novih ili razvoj postojećih zračnih linija prema Sardiniji i iz nje. Da novootvorenih zračnih linija nije bilo, odnosno da postojeće zračne linije nisu proširene, društvo SOGAER ne bi primilo nikakva plaćanja za pružene usluge.

(314) Društvo SOGAER upozorava na računovodstvenu obvezu koja mu je bila nametnuta: Regija je društvu SOGAER nadoknadila sredstva koja je ono proslijedilo zračnim prijevoznicima tek nakon što je Regija prihvatila financijska izvješća društva koja su morala pokazati da su zračni prijevoznici u cijelosti primili regionalne doprinose. Društvo SOGAER smatra da stoga ono nije bilo korisnik predmetne potpore i da je netočno govoriti o financijskoj potpori koju je Regija dodijelila društvu SOGAER. Društvo SOGAER nije upoznato s presedanom u kojemu bi Komisija smatrala da je stranka korisnik državne potpore u slučaju kada je njezina uloga ograničena na prenošenje trećim osobama javnih sredstava koje je primila. Uslugu za koju je Regija plaćala naknadu pružao je zračni prijevoznik, a ne upravitelj zračne luke. Društvo SOGAER dodaje da predujam, koji je dodijelilo društvo SFIRS, nije uključivao ni jedan element državne potpore. Radilo se o zajmu koji je uključivao i plaćanje kamata po tržišnim uvjetima.

5.5.1.2. ***Financijski tokovi***

(315) Za aktivnosti 2 i 3 upravitelj zračne luke plaćao je predujmove dotičnim zračnim prijevoznicima i drugim pružateljima usluga. s podnijelo je Regiji izvješća o aktivnostima provedenim u razdoblju 2010.–2012., s navedenim stvarno nastalim troškovima. Regija je nakon toga trebala upravitelju zračne luke isplatiti iznose koje je isplatio kao predujam. U tablici 13. prikazani su predmetni financijski tokovi.

Tablica 13.

Financijski tokovi iz Zračne luke Alghero

(EUR)

	2010.	2011.	2012.	UKUPNO
Aktivnosti 1 i 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktivnost 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupan plaćeni iznos zračnim prijevoznicima	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Ukupan iznos koji je upravitelj zračne luke prijavio Regiji	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Pravo na doprinose na temelju Zakona 10/2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Ukupni doprinosi na temelju Zakona 10/2010 isplaćeni upravitelju zračne luke	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Korisnici mjera***

(316) Društvo SOGAER zauzima stajalište da su se stvarne koristi od triju aktivnosti definiranih Zakonom 10/2010 imali otočki turizam i, neizravno, sama Regija, zahvaljujući povećanim poreznim prihodima kao posljedici povećanja turizma.

(317) Regija je od zračnih luka kao uvjet za dodjelu sredstava tražila da proslijede sredstva koja su primili te se stoga one ne mogu smatrati stvarnim korisnicima. Isto se odnosi i na dva glavna niskotarifna zračna prijevoznika koji posluju u Zračnoj luci Cagliari, društva Ryanair i easyJet. U obama slučajevima riječ je o stranim društvima kojima je Regija pružila pomoć radi ostvarivanja regionalnih ciljeva.

5.5.1.4. ***Nedostatak državnih potpora***

(318) Društvo SOGAER analizira sastavne elemente mjere državne potpore, a osobito razmatra pitanje je li se isplatom stekla konkurentska prednost. Društvo tvrdi da regionalna naknada nikada nije pokrivala više od jednog dijela dodatnih troškova koje su snosili prijevoznici da bi otvorili nove zračne putove ili proširili postojeće. Ono navodi primjer društva Ryanair, kod kojega je naknada koju je isplatila Regija, a prenijelo društvo SOGAER, pokrila oko desetine procijenjenog troška obavljanja traženih zračnih linija.

(319) Društvo SOGAER naglašava da uspostavljeni mehanizam predstavlja povoljan ishod za obje strane: putnici mogu letjeti po konkurentnijim cijenama na otok i s njega, a Regija prima dodatne prihode koji proizlaze iz turizma. Kao posljedicu, koristi od toga imaju i regionalna turistička i ugostiteljska industrija, zračni prijevoznici i zračne luke. Društvo SOGAER stoga osporava pristup koji je usvojila Komisija, za koji se čini da želi razbiti ovaj pozitivni začarani krug.

(320) Društvo SOGAER uvijek je biralo zračne prijevoznike nakon objave poziva na vlastitom *web*-mjestu. Mogućnost da obavljaju usluge u Zračnoj luci Cagliari bila je otvorena svim zainteresiranim prijevoznicima pod jednakim gospodarskim uvjetima. Društvo SOGAER tvrdi da se, ako dotični zračni prijevoznici zahvaljujući svojim poslovnim modelima uspijevaju ostvariti veću dobit od drugih zračnih prijevoznika, to ne može pripisati državnoj potpori koju su dodijelili upravitelj zračne luke ili Regija. Zračni prijevoznici, također, ne mogu zbog toga biti kažnjeni.

(321) Zaključno, društvo SOGAER zauzima stajalište da državne potpore nema, jer i. nedostaje neopravdana prednost koja bi bila dana zračnim prijevoznicima; ii. načelo privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu je zadovoljeno s obzirom na dobitke za regionalne javne financije koji su veći od troškova u skladu s člankom 3. Zakona 10/2010; i iii. potpora se daje turističkoj i ugostiteljskoj industriji na otoku, ali ne u rasponu u kojem bi mogla imati učinak na trgovinu unutar Unije.

5.5.1.5. ***Usluge od općega gospodarskog interesa***

(322) Društvo SOGAER smatra da je analiza Komisije u pogledu selektivnosti prednosti pretjerano stroga. Komisija tvrdi da se Zakon 10/2010 ne odnosi na posebne zračne linije, već na opći cilj razvoja zračnog prometa. Komisija predbacuje da je to u suprotnosti s prvim kriterijem iz predmeta Altmark, davanja jasno određenih uvjeta koje poduzetnik korisnik mora zadovoljiti da bi dobio naknadu za obavljanje usluge od općega gospodarskog interesa.

(323) Prema mišljenju društva SOGAER, iz teksta regionalnog zakona bilo je jasno da će naknada biti ponuđena samo onim zračnim prijevoznicima koji su otvorili nove zračne linije ili proširili postojeće. Društvo SOGAER smatra da je cilj te obveze dovoljno precizan.

(324) Način na koji Komisija pristupa određivanju parametara za izračunavanje naknade je slično strog. Društvo SOGEAR tvrdi da je obujam potpore isplaćene zračnim prijevoznicima izračunan prema kriterijima koji su restriktivniji od onih koje je odredila Regija, a to bi trebalo biti dovoljno za zadovoljavanje drugoga kriterija iz predmeta Altmark.

(325) U pogledu trećega i četvrtog kriterija iz predmeta Altmark društvo SOGAER tvrdi da je u *Službenom listu Europske unije* 2003. objavilo posebnu obavijest, a zatim u lipnju i kolovozu iste godine i oglas u vodećim europskim dnevnim novinama. Ni jedan zračni prijevoznik nije se javio, pa je društvo SOGAER objavilo stalnu obavijest na svojem *web*-mjestu. Društvo SOGAER uvijek je izbjegavalo svaki oblik isplate prekomjernih naknada za tražene usluge, čak i kada je samo jedan prijevoznik izrazio interes, a stoga je prostor za pregovore društva SOGEAR manji.

(326) Društvo SOGEAR nije upoznato ni s jedim pravnim aktom kojim bi Regija upraviteljima zračnih luka dala zadaću obavljanja obveza javnih usluga. Napori Komisije da utvrdi je li razina naknade dodijeljene upraviteljima zračnih luka bila razmjerna ili nije stoga su osuđeni na neuspjeh.

5.5.1.6. ***Načelo privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu i Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.***

(327) Društvo SOGAER tvrdi da je prema niskotarifnim prijevoznicima, osobito društvu Ryanair, postupalo na isti način na koji su postupale zračne luke pod privatnom upravom. Da bi potkrijepilo ovu tvrdnju, društvo se poziva na izvješće društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u ime društva Ryanair od 28. lipnja 2013.

(328) U izvješću se tvrdi da su mnogi od kriterija spojivosti navedeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. u značajnoj mjeri ispunjeni u predmetnom slučaju: i. društvo SOGAER u ime Regije upravljalo je potporom ili naknadom za otvaranje novih zračnih linija ili proširenje postojećih; ii. naknada je predstavljala otprilike desetinu prosječnoga operativnog troška; i iii. svi zračni prijevoznici koji su bili korisnici aktivnosti koje se ocjenjuju imali su važeću operativnu licenciju. Društvo SOGAER stoga smatra da se, ako se Smjernice tumače suštinski, a ne formalistički, može zaključiti da je predmetna potpora spojiva.

5.5.2. PRIMJEDBE NA PRIMJENU SMJERNICA ZA ZRAČNI PRIJEVOZ IZ 2014. NA PREDMETNE MJERE

(329) Društvo SOGAER primjećuje da bi iznimku iz točke 137. Smjernica za zračni prijevoz trebalo primijeniti u slučaju Zračne luke Cagliari premda ta zračna luka ima više od tri milijuna putnika. U protivnom bi se Zračna luka Cagliari tretirala drugačije od drugih dviju zračnih luka na Sardiniji na koje se odnose aktivnosti koje se procjenjuju.

(330) Društvo SOGAER naglašava da je predmetna potpora olakšala mobilnost građana Unije prema Zračnoj luci Cagliari i iz nje, značajno povećavajući broj letova unutar Unije prema glavnom gradu otoka i iz njega.

(331) Po pitanju nužnosti intervencije Regije društvo SOGAER tvrdi da bi bez regionalnih doprinosa kojima bi se nadoknadili iznosi koje je to društvo prebacilo zračnim prijevoznicima i drugim pružateljima usluga ono poslovalo s gubitkom. Nije bilo drugog načina za ostvarivanje cilja poboljšanja veza između regije i ostatka Unije koje bi u manjoj mjeri narušavale tržišno natjecanje.

(332) Društvo SOGAER naglašava da je Regija uvijek ograničavala potpore na najnižu razinu, isplaćujući samo stavke o kojima je upravitelj zračne luke propisno izvijestio.

(333) U pogledu suzbijanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu unutar Unije, društvo SOGAER primjećuje da je program bio primjenjiv i na sve druge regionalne zračne luke, premda su se one međusobno natjecale na tržištu, čime je omogućeno pokrivanje razlika između operativnih troškova i prihoda.

(334) Konačno, društvo SOGAER tvrdi da ako bi Komisija zauzela stajalište da program koji se procjenjuje čini operativnu potporu tom društvu, ta bi se potpora u svakom slučaju trebala smatrati spojivom s unutarnjim tržištem, s obzirom na to da je u skladu s kriterijima i uvjetima iz točke 5.1.2. Smjernica za zračni prijevoz.

6. **OČITOVANJA ITALIJE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

6.1. *OČITOVANJA ITALIJE NA PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR*

(335) Regionalne vlasti osporavaju izjave društva Ryanair da su zračne luke postupale u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu pri održavanju komercijalnih odnosa sa zračnim prijevoznicima da bi povećale putnički prijevoz, a time i prihode. U stvarnosti, društva koja upravljaju zračnim lukama djelovala su kao posrednici uključeni isključivo u prijenos sredstava prema zračnim prijevoznicima.

(336) Prema Regiji, ulagač u tržišnom gospodarstvu u ovom je slučaju bila Regija, koja je procijenila ulaganje u smislu pozitivna gospodarskoga učinka za ovo područje.

(337) Italija je podnijela bilješku Nacionalnog tijela za civilno zrakoplovstvo, ([93]) u kojoj se navodi da bi mogućnost oglašavanja regionalnih zračnih luka na *web*-mjestima niskotarifnih zračnih prijevoznika predstavljala prednost za turistički i komercijalni sektor, s obzirom na to da regionalne zračne luke nemaju koristi od konsolidiranoga položaja na tržištu i stupnja zajamčene vidljivosti glavnih zračnih luka.

(338) I Italija i Nacionalno tijelo za civilno zrakoplovstvo osporavaju tvrdnju društva Ryanair da je situacija na Sardiniji posljedica neodgovarajućih propisa o zračnim linijama koje podliježu obvezama pružanja javnih usluga u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008 i njihovom provedbom od strane talijanskih vlasti. Italija napominje da je cilj teritorijalnoga kontinuiteta osigurati kretanje svih građana unutar nacionalnog područja ili područja Unije pod jednakim uvjetima u smislu kvalitete i troškova. Obveze pružanja javnih usluga odobrene Uredbom (EZ) br. 1008/2008 omogućuju svakom prijevozniku iz Unije da prihvati uvjete tih obveza bez financijske naknade. Ako ni jedan prijevoznik ne prihvati obavljati uslugu, organizira se postupak raspisivanja europskog postupka javne nabave uz pružanje financijske naknade. U tom smislu talijanske vlasti naglašavaju da komercijalne odnose sa zračnim prijevoznicima moraju izravno održavati zračne luke; međutim, izbor države u osiguranju održavanja teritorijalnog kontinuiteta putem obveza pružanja javnih usluga druga je stvar.

([93]) Ente nazionale per l'aviazione civile – ENAC.

6.2. *OČITOVANJA ITALIJE NA PRIMJEDBE DRUŠTVA EASYJET*

(339) Italija je podnijela očitovanja na primjedbe društva easyJet i društva za poslovno savjetovanje koje djeluje u njegovo ime. Italija se ne slaže s općim pristupom ni sa zaključcima društva za poslovno savjetovanje u izvješću *Gospodarska procjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu (MEOP) u ugovorima između društva easyJet i Zračne luke Olbia*.

(340) Italija odbacuje tvrdnju društva easyJet zbog triju razloga:

(a) Italija smatra da se načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu ne bi smjelo primijeniti na Zračnu luku Olbia jer je upravitelj zračne luke privatno društvo GEASAR, a ne javno društvo u smislu pravila Unije o državnoj potpori. Stoga se njegovi izbori i postupci temelje na tržišnim kriterijima, osim kada su ti postupci propisani *ad hoc* javnim propisima.

(b) Međutim, u ovom slučaju Italija pretpostavlja da, suprotno tvrdnjama društva za poslovno savjetovanje, društvo GEASAR nije potpisalo predmetne ugovore nastojeći ostvariti navodnu, ali nepostojeću profitabilnost, već isključivo zbog toga što je tako zahtijevala i odredila posebna javna mjera. Zakon 10/2010 posebno ima cilj potaknuti zračni prijevoz putem dodjele naknada zračnim prijevoznicima. Od ukidanja Zakona 10/2010 te aktivnosti su prekinute.

(c) Treće, za Italiju su doprinosi koje je Regija isplatila upravitelju zračne luke za pokrivanje troškova predmetnih aktivnosti samo „prošli" kroz društvo za upravljanje zračnom lukom, koje je čitav iznos prenijelo stvarnom korisniku, tj. dotičnom zračnom prijevozniku.

(341) Nadalje, ako tvrdnje društva za poslovno savjetovanje budu uzete u obzir, Italija ocjenjuje da su njegovi izračuni pogrešni. Izvješće društva za poslovno savjetovanje temelji se na podatcima iz godišnjih financijskih izvješća društva GEASAR počevši od 2004., koja pokazuju prihode od zračnog prometa te glavne ekonomske podatke koji čine operativne rezultate za određenu godinu, ali ne prikazuju analitičke računovodstvene podatke potrebne za preciznu izradu analize profitabilnosti. Društvo za poslovno savjetovanje stoga precjenjuje prihode ostvarene ugovorima, osobito u pogledu nezrakoplovnih usluga. Suprotno procjeni društva za poslovno savjetovanje, za Italiju predmetni ugovori o marketingu imaju negativnu, a ne pozitivnu bilancu. To se odnosi na marketinške ugovore potpisane s društvom easyJet, kao i na ugovore potpisane sa svim ostalim uključenim zračnim prijevoznicima. Prema Italiji, to potvrđuje mišljenje da su ti ugovori potpisani u izravnoj provedbi Zakona 10/2010.

(342) Konačno, Italija odbacuje uključivanje ugovora o zemaljskim uslugama koje je društvo GEASAR potpisalo s dotičnim zračnim prijevoznicima u analizi koju je provelo društvo za poslovno savjetovanje. Ugovori o zemaljskim uslugama su uobičajeni ugovori koji se dogovaraju i izvršavaju na komercijalnoj osnovi i odnose se na pružanje usluga za koje zračni prijevoznik plaća novčanu naknadu. Oni nisu povezani sa Zakonom 10/2010 ni s aktivnostima provedenima u skladu s tim zakonom. Naknada prikazana u tim ugovorima temelji se na uobičajenoj poslovnoj praksi upravitelja zračne luke koja obuhvaća upotrebu tarifa i popusta na osnovi intenziteta i drugih čimbenika. Ti ugovori ostali su na snazi čak i nakon ukidanja Zakona 10/2010, uz slične ili čak niže cijene nego u prethodnim godinama.

7. **PROCJENA POTPORE**

7.1. *UVOD I OPSEG ODLUKA*

(343) Prvo je potrebno procijeniti čine li financijska sredstva koja su upravitelji zračnih luka pružili zračnim prijevoznicima s obzirom na aktivnosti 1 i 2 u skladu sa Zakonom 10/2010 u razdoblju od 2010.–2013. državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(344) kako je navedeno u odjeljku 2. u Odluci o pokretanju postupka napominje se da s obzirom na to da je Komisija istraživala moguću nezakonitu potporu koju je odobrio upravitelj Zračne luke Alghero u predmetu SA.23098, ([94]) predmetni slučaj pokriva samo mjere potpore koje nisu bile razmatrane u tom slučaju. ([95])

(345) Premda sva plaćanja društva SOGEAAL za aktivnosti 1 i 2 nisu izvršena na temelju ugovora razmatranih u predmetu SA.23098, velika većina tih plaćanja ocijenjena je u tom predmetu. Nadalje, nije u svim slučajevima

([94]) Odluka Komisije (EU) 2015/1584 od 1. listopada 2014. o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz Zračne luke Alghero (SL L 250, 25.9.2015., str. 38.).

([95]) Vidjeti uvodne izjave od 51. do 54.

lako povući jasne granice s obzirom na to da financijski odnosi između društva SOGEAAL i određenoga zračnog prijevoznika u predmetnom razdoblju mogu biti uređeni različitim ugovorima, od kojih su se samo neki razmatrali u predmetu SA.23098. Komisija stoga smatra da je iz opsega predmetnih postupaka primjereno isključiti sve ugovore koje je društvo SOGEAAL sklopilo sa zračnim prijevoznicima u sklopu programa koji se procjenjuje. ([96])

(346) Nadalje, opseg Odluke o pokretanju postupka nije uključio potencijalnu potporu koju su upravitelji zračnih luka dodijelili drugim pružateljima usluga osim zračnim prijevoznicima za aktivnost 3. Komisija stoga ne može zauzeti stajalište o tom aspektu. Drugo pitanje koje treba procijeniti je jesu li upravitelji zračnih luka primili potporu od Regije.

7.2. *POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE*

(347) Na temelju članka 107. stavka 1. Ugovora „…svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama."

(348) Kriteriji iz članka 107. stavka 1. Ugovora kumulativni su. Prema tome, da bi predmetne mjere činile državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, moraju biti zadovoljeni svi uvjeti navedeni u nastavku. Naime, mjere bi morale:

(a) biti dodijeljene od strane države ili iz državnih sredstava;

(b) u povlašteni položaj stavljati određena poduzeća ili proizvodnju određene robe;

(c) narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje;

(d) utjecati na trgovinu među državama članicama.

(349) Komisija napominje da prijavljene mjere čine program potpora u smislu točke (d) članka 1. Uredbe (EU) 2015/1589. Na temelju pravnog okvira opisanoga u odjeljku 2. ove Odluke, bez potrebnih dodatnih provedbenih mjera, osim onih već opisanih, pojedinačne potpore mogu se dodijeliti poduzećima (kao što su zračni prijevoznici) određenim u okviru Zakona 10/2010 općenito i apstraktno (tj. nisu navedena pojedinačna društva).

7.2.1. SREDSTVA KOJA SU UPRAVITELJI ZRAČNIH LUKA DODIJELILI ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA S OBZIROM NA AKTIVNOSTI 1 I 2 (ZAKON 10/2010) U RAZDOBLJU OD 2010. DO 2013. – POSTOJANJE DRŽAVNIH POTPORA U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA

(350) U ovom pododjeljku ocijenit će se čine li financijska sredstva koja je Regija pružila zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka na Sardiniji na temelju Zakona 10/2010 državnu potporu zračnim prijevoznicima.

7.2.1.1. ***Pojam poduzetnika i gospodarske djelatnosti***

(351) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora pravila državnih potpora primjenjuju se samo kada je primatelj „poduzetnik". Sud dosljedno definira poduzetnike kao subjekte koji obavljaju gospodarsku djelatnost bez obzira na njihov pravni status ili vlasništvo i način financiranja. ([97]) Sve aktivnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na tržištu gospodarske su aktivnosti. ([98])

(352) Zračni prijevoznik na tržištu nudi usluge redovitoga zračnog prijevoza putnika. Te usluge odgovaraju onima određenima za aktivnost 1 (vidjeti uvodnu izjavu 44.) i sastoje se od obavljanja komercijalnih letova i zračnoga putničkog prijevoza. One jasno izvršavaju gospodarsku djelatnost.

([96]) U pogledu provedbe programa Komisija napominje da je Italija već u fazi formalnog postupka u predmetu SA.23098 navela da je odluka o sklapanju komercijalnih ugovora između društva SOGEAAL i zračnih prijevoznika donesena u suglasnosti s Regijom u svojstvu većinskog dioničara društva SOGEAAL (vidjeti osobito uvodnu izjavu 383).

([97]) Vidjeti Komunikaciju Komisije o primjeni pravila o državnoj potpori Europske unije na kompenzaciju za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4., točka 2.1.) kao i pripadajuću sudsku praksu i, posebno, presudu Suda od 12. rujna 2000., *Pavlov i drugi* C–180/98, C–181/98, C–182/98, C–183/98 i C–184/98, EU:C:2000:428.

([98]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija protiv Italije, C–118/85, EU:C:1987:283, točka 7.; presuda od 18. lipnja 1998., Komisija protiv Italije, C–35/96, EU:C:1998:303, točka 36.; presuda u predmetu *Pavlov i drugi*, EU:C:2000:428, točka 75.

(353) Društvo AMS, koje sâmo nije zračni prijevoznik, ali je primilo sredstva s obzirom na aktivnost 2, društvo je kći u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair. Stoga se može pretpostaviti da je Ryanair imao odlučujući utjecaj na postupke AMS-a. Za potrebe primjene pravila o državnim potporama na ovaj predmet i u skladu s praksom Komisije ([99]), društva AMS i Ryanair smatraju se jednim poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Radi lakšeg snalaženja, društvo AMS, koje se smatra jednim poduzetnikom s društvom Ryanair, također će se smatrati zračnim prijevoznikom.

(354) Stoga zračni prijevoznici koji su se koristili sredstvima koja im je, putem upravitelja zračnih luka, pružila Regija provode gospodarsku djelatnost i smatraju se poduzećima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.2.1.2. ***Državna sredstva i mogućnost njihova pripisivanja državi***

(355) Taj se pojam državne potpore primjenjuje na svaku prednost koju država odobrava sama iz državnih sredstava ili je odobrava neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene. Sredstva lokalnih tijela čine, u svrhu primjene članka 107. Ugovora, državna sredstva.

(356) Program proizlazi iz regionalnog zakona i financira se putem resursa koji potječu od Regije. Za potrebe članka 107. Ugovora, sredstva lokalnih tijela su državna sredstva, a odluke tih tijela treba smatrati „pripisivima državi". ([100]) Program je kao takav pripisiv državi i financira se putem državnih sredstava u smislu Zakona o državnoj potpori.

(357) Isto vrijedi za financijske tokove od upravitelja zračnih luka prema zračnim prijevoznicima.

(358) Zračni prijevoznici primili su financijska sredstva od Regije putem upravitelja zračnih luka na Sardiniji za otvaranje novih zračnih putova ili povećanje učestalosti, odnosno produljenje razdoblja obavljanja postojećih zračnih putova, kako je opisano osobito u tablici 8., i za pružanje marketinških usluga.

(359) Postupanje upravitelja zračnih luka odredila je Regija putem Zakona 10/2010, odnosno planova aktivnosti koje je Regija morala odobriti prije njihova stupanja na snagu. Mehanizam uspostavljen Zakonom 10/2010 propisuje da Regija treba prenijeti javna sredstva upraviteljima zračnih luka, koji bi ih nakon toga trebali prenijeti zračnim prijevoznicima u skladu s detaljnim specifikacijama akcijskih planova koje je odobrila Regija. Planove aktivnosti osmislili su i predložili u prvom redu upravitelji zračnih luka, ali je te planove Regija pregledala, odobrila ih i na temelju njih odredila financijska sredstva upraviteljima zračnih luka. Odobravajući detaljne planove aktivnosti, Regija je odredila kako bi točno svaki upravitelj zračne luke trebao dodjeljivati sredstva primljena od Regije zračnim prijevoznicima. Kako je opisano u odjeljku 2.7.3., uspostavljeni postupak praćenja (koji određuje isplatu zadnjeg obroka upraviteljima zračnih luka) također osigurava usklađenost s tim obvezama.

(360) Stoga se upravitelji zračnih luka mogu smatrati posrednicima između Regije i zračnih prijevoznika. Oni su provodili program potpore, prenoseći u cijelosti financijska sredstva koja su primili od Regije zračnim prijevoznicima. Na taj način, oni su postupali u skladu s uputama koje su primili od Regije putem odobrenih planova aktivnosti.

(361) S obzirom na sve prethodno navedeno, isplate koje su upravitelji zračnih luka izvršili prema zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2 financirane su državnim sredstvima (u mjeri u kojoj su upravitelji zračnih luka primili financijska sredstva od Regije za financiranje tih aktivnosti ([101])) i pripisiva su državi.

([99]) U tu svrhu, vidjeti Odluku Komisije (EU) 2015/1227 od 23. srpnja 2014. o državnoj potpori SA.22614 (C 53/07) koju je provela Francuska u korist Trgovačke i industrijske komore Pau-Béarn te društava Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (SL L 201, 30.7.2015., str. 109.), osobito uvodnu izjavu 290. Vidjeti također Odluku Komisije o Zračnoj luci Altenburg – još nije objavljena.

([100]) Presuda od 12. svibnja 2011., *Région Nord-Pas-de-Calais protiv Komisije* T–267/08 i T–279/08, EU:T:2011:209.

([101]) Ograničen iznos vlastitoga financiranja mjera od strane upravitelja zračnih luka nije rezultat njihovih diskrecijskih odluka, već odraz činjenice da je Regija *ex post* smanjila razinu javnog financiranja koje se prenosilo upraviteljima zračnih luka, premda su oni već snosili odgovarajuće troškove financiranja zračnih prijevoznika. Vidjeti odjeljak 2.7., osobito uvodne izjave 83., 86. i 89.

7.2.1.3. ***Gospodarska prednost***

(362) Prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora je svaka gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez državne intervencije. Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj državne intervencije. Svaki put kad javno tijelo osigura financijska sredstva nekom poduzeću i time ga oslobodi troškova koje bi ono uobičajeno snosilo, time se stvara gospodarska prednost.

(363) Prednost se, međutim, ne daje ako se financijska sredstva mogu smatrati naknadom za javnu uslugu u skladu s kriterijima navedenima u presudi u predmetu Altmark. Nadalje, prednosti nema kada država članica postupa u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(364) U prvom koraku nužno je ispitati prirodu financijskih sredstava koja Regija osigurava zračnim prijevoznicima u pogledu aktivnosti 1 i 2 te opseg u kojem ona financira njihove aktivnosti ili, drugim riječima, u kojem ih oslobađa troškova koje bi oni inače uobičajeno trebali snositi.

(365) U okviru aktivnosti 1, Regija traži od upravitelja zračnih luka da sklope ugovore sa zračnim prijevoznicima putem kojih im pružaju financijske poticaje da povećaju zračni promet (osobito izvan sezone). Zračni prijevoznici trebaju ispuniti ciljeve u smislu prometa; oni primaju financijsku naknadu ako ostvare te ciljeve, a snose kazne ako ih ne uspiju ostvariti. Odgovarajuća plaćanja dolaze iz programa financiranja koji Regija usmjerava zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka, neutralizirajući troškove koje su ti zračni prijevoznici imali obavljajući letove na predmetnim zračnim linijama.

(366) U okviru aktivnosti 2 Regija plaća zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka u zamjenu za usluge marketinga koje pružaju dotični zračni prijevoznici. Ti iznosi ne mogu se smatrati pravom naknadom za marketinške usluge, već također plaćanjima zračnim prijevoznicima za povećanje njihovih aktivnosti u Regiji. Kao što će biti prikazano niže u uvodnim izjavama 368. *et seq*., program je osmišljen tako da marketinške aktivnosti, koje trebaju pružati zračni prijevoznici u okviru aktivnosti 2, trebaju promovirati primarno usluge zračnog prijevoza iz Sardinije i na Sardiniju, koje pružaju ti isti zračni prijevoznici.

(367) Italija je u dokumentima kojima je prijavila program ([102]) naglasila da marketinške aktivnosti koje financira Regija u okviru aktivnosti 2 moraju provesti zračni prijevoznici te da njihov cilj mora biti povećanje broja putnika na zračnim linijama otvorenima ili proširenima zahvaljujući programu ([103]).

(368) Činjenica da marketinške usluge u okviru aktivnosti 2 trebaju pružati zračni prijevoznici, a ne neka druga vrsta društva koje bi moglo pružati takve usluge, sama po sebi je čimbenik koji prirodno vodi ka tome da te marketinške usluge u prvom redu promiču usluge zračnog prijevoza koje nude dotični zračni prijevoznici. Naime, zračni prijevoznici obično promiču regije i gradove, osobito na svojim *web*-mjestima, kad obavljaju letove prema tim regijama i područjima, radi poticanja potencijalnih kupaca da koriste njihove usluge letova u ta područja. Nadalje, na *web*-mjestima zračnih prijevoznika, promidžba određenih regija i gradova obično je neodvojivo povezana s promidžbom letova koje zračni prijevoznici obavljaju prema toj regiji, ili barem s informacijama o postojanju i obilježjima tih letova. Na primjer, u slučaju društva Ryanair, jednoga od europskih zračnih prijevoznika s najrazvijenijom promidžbom regija i gradova na svojem *web*-mjestu, internetske stranice posvećene promidžbi regija i odredišta prilično sistematično pružaju i informacije o letovima koje društvo Ryanair obavlja prema tim regijama i odredištima ([104]).

(369) Nadalje, aktom kojim se provodi Zakon 10/2010, a koji definira sadržaj planova aktivnosti zračnih luka ([105]) propisuje se da se marketinške aktivnosti trebaju provoditi u sklopu aktivnosti 2 „u slučaju otvaranja novih zračnih putova ili produljenja razdoblja obavljanja zračnog prometa”. ([106]) Ta odredba uspostavlja jasnu vezu

([102]) Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo' Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale”, o kojem je obavijestila Italija 30.11.2011.

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

([104]) Vidjeti na primjer stranicu društva Ryanair za Milano (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, posjećena 6. srpnja 2016.).

([105]) Deliberazione nr 29/36 of 29. srpnja 2010.

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

između marketinških aktivnosti koje treba provesti u okviru aktivnosti 2 i otvaranja novih zračnih linija ili proširenja obavljanja postojećih zračnih linija. To znači da marketinške usluge predložene u planovima aktivnosti trebaju promovirati nove ili proširene usluge zračnog prijevoza da bi povećale broj putnika koji se koriste dotičnim uslugama. Kako je već navedeno u uvodnoj izjavi 367., Italija je izričito potvrdila ovo tumačenje.

(370) Nadalje, bilo bi nezamislivo kada bi dotične marketinške usluge, koje nužno moraju provoditi zračni prijevoznici, pružali drugi zračni prijevoznici, a ne oni koji obavljaju nove ili proširene usluge zračnog prijevoza s kojima se te marketinške usluge trebaju povezati. Poticaji nekog zračnog prijevoznika za promidžbu usluga konkurenta vrlo su ograničeni, čak i u zamjenu za naknadu.

(371) Promicanje vlastitih odredišta dio je uobičajenih aktivnosti zračnog prijevoznika. Odredišta i regije u koje lete predstavljaju jedno od obilježja usluga prijevoza koje zračni prijevoznici uobičajeno oglašavaju, uz čitav raspon drugih aspekata (cijene prijevoza, udobnost putnika, usluge tijekom leta, pouzdanost, fleksibilnost karata, program za česte putnike itd.).

(372) S obzirom na sve prethodno navedeno, može se zaključiti da plaćanja koja je Regija izvršila prema zračnim prijevoznicima u okviru aktivnosti 2 subvencioniraju marketinške troškove koje zračni prijevoznici trebaju normalno snositi u okviru svojih operacija zračnog prijevoza. Nadalje, ako su povezani s otvaranjem novih zračnih linija ili proširenjem obavljanja postojećih zračnih linija, ta plaćanja djeluju kao financijski poticaji zračnim prijevoznicima za povećanje zračnog prijevoza prema Sardiniji. U tom smislu, oni su slični plaćanjima izvršenima u okviru aktivnosti 1, s time da se oni odnose na poseban aspekt usluga zračnog prijevoza koji prijevoznici obavljaju, odnosno na promidžbu tih usluga.

(373) Osim toga, kako je Italija naglasila u obavijesti ([107]), u okviru programa, marketinške aktivnosti koje je financirala Regija u okviru aktivnosti 2 moraju biti dio istih planova aktivnosti o kojima je riječ u okviru aktivnosti 1 ([108]). Time se uspostavlja dodatna veza između otvaranja i proširenja zračnih linija (što je cilj aktivnosti 1) i ugovora o marketingu koji se sklapaju u okviru aktivnosti 2. Ovime se podržava zaključak da su plaćanja koja je Regija izvršila prema zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka u okviru aktivnosti 1 i aktivnosti 2 po svojoj prirodi slična: u biti se radi o financijskim poticajima kojima se dio troškova zračnih prijevoznika subvencionira u zamjenu za širenje operacija zračnog prijevoza tih zračnih prijevoznika iz Sardinije i u Sardiniju.

(374) Nadalje, u okviru programa jasna je razlika između marketinških usluga koje se pružaju u okviru aktivnosti 2, tj. od strane zračnih prijevoznika, i marketinških usluga koje se pružaju u okviru aktivnosti 3, tj. od strane druge vrste društava, čime se potvrđuje zaključak da usluge obavljene u okviru aktivnosti 2 imaju određenu svrhu, različitu od aktivnosti 3, koja je nužno povezana s činjenicom da su pružatelji tih usluga uključeni u operacije zračnog prijevoza. Logično, ta svrha teško da može biti išta drugo osim povećanja zračnog prometa dotičnih zračnih prijevoznika iz Sardinije i u Sardiniju.

(375) Komisijino preispitivanje ugovora sklopljenih između upravitelja zračnih luka i zračnih prijevoznika u okviru programa to dokazuje. Primjerice, ugovori društva easyJet izravno povezuju usluge zračne luke s marketinškim uslugama. U točki 3. ugovora s upraviteljem Zračne luke Olbia stoji da zračni prijevoznik namjerava povećati svoju djelatnost prema Zračnoj luci Olbia i iz nje, te da je u svrhu proširenja takvih aktivnosti letenja prijevoznik razvio program marketinga i oglašavanja radi promicanja odredišta i razvoja protoka prometa u tranzitu, osobito prema međunarodnim tržištima.

(376) Ispitivanje različitih ugovora o marketingu koje su sklopili upravitelji zračnih luka i zračni prijevoznici u okviru programa dokazuje da su marketinške usluge izravno povezane s letovima koje obavljaju ti zračni prijevoznici. Stoga marketinške usluge izravno ciljaju one putnike koji bi potencijalno mogli koristiti usluge prijevoza koje nude zračni prijevoznici iz ugovora o marketingu.

([107]) Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo' Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", o kojem je obavijestila Italija 30. studenoga 2011.

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

(377) Zaključno, plaćanja koja je Regija putem upravitelja zračnih luka izvršila prema zračnim prijevoznicima u okviru i aktivnosti 1 i aktivnosti 2 moraju se smatrati subvencijama zračnim prijevoznicima za obavljanje većeg broja letova u Sardiniju i iz nje.

(378) Tek treba analizirati čine li isplate koje je Regija putem upravitelja zračnih luka izvršila prema zračnim prijevoznicima za povećanje njihovih operacija zračnog prijevoza prema Sardiniji naknadu za obvezu pružanja javne usluge u skladu s kriterijima iz predmeta Altmark te jesu li usklađeni s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

(379) Prvi kriterij iz presude Altmark je da se poduzetniku koji prima naknadu doista mora povjeriti izvršavanje obveza javnih usluga, a te obveze moraju biti jasno utvrđene. Kako je navedeno u točki 70. Smjernica za zračni promet za 2014., kad je riječ o uslugama zračnog prijevoza, obveze u smislu javnih usluga mogu se nametnuti samo u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008. Posebno, takve se obveze mogu uvesti samo na specifičnim zračnim linijama ili skupini zračnih linija, a ne na generičkoj zračnoj liniji koja polazi iz određene zračne luke, grada ili regije. Osim toga, obveze javnih usluga mogu se uvesti na nekoj zračnoj liniji samo kako bi se ispunile potrebe prijevoza koje se ne mogu na zadovoljavajući način zadovoljiti postojećom zračnom linijom ili drugim načinima prijevoza (bilješke izostavljene). Naime, zračni prijevoz je sektor u kojemu je zakonodavno tijelo Unije odlučilo ograničiti široki prostor diskrecije koji normalno uživaju države članice kada određene aktivnosti određuju kao usluge od općega gospodarskog interesa, postavljanjem uvjeta navedenih u Uredbi (EZ) br. 1008/2008. Međutim, zračne linije koje su predmet obveza pružanja javnih usluga u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008, kakve postoje na Sardiniji, ([109]) izričito su isključene iz područja primjene Zakona 10/2010, koji je očito osmišljen kao paralelni sustav sustavu obveza pružanja javnih usluga u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008. Stoga se financijska sredstva koja su upravitelji zračnih luka isplatili zračnim prijevoznicima u sklopu Zakona 10/2010 ne mogu smatrati naknadom zračnim prijevoznicima za obavljanje stvarnih usluga od općega gospodarskog interesa. Tako jedan od četiriju kumulativnih uvjeta iz presude *Altmark*, i to prvi, nije zadovoljen.

(380) U pogledu primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, kao prvo treba napomenuti da se Italija nije oslanjala na to načelo. ([110]) Također, nema naznaka da je Regija pri uspostavi programa postupala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu; zapravo, razvidno je da je namjeravala ostvariti ciljeve javnih politika, osobito osnažiti regionalno gospodarstvo privlačenjem većeg priljeva turista, umjesto dobiti u svojstvu vlasnika zračnih luka.

(381) Drugo, Regija osigurava financijska sredstva zračnim prijevoznicima putem različitih upravitelja zračnih luka u okviru regionalnog programa koji se primjenjuje na nekoliko zračnih luka. Ona se ne može smatrati upraviteljem zračnih luka, tim više jer Regija kontrolira samo jedno od dotičnih društava upravitelja zračnih luka. Stoga se „*ex ante* analiza dodatne profitabilnosti", predstavljena u točkama od 61. do 66. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., ne može primijeniti u ovom slučaju. Prema toj metodi, da bi se procijenilo je li upravitelj zračne luke pri sklapanju ugovora sa zračnim prijevoznikom postupao na način na koji bi u sličnim okolnostima postupao subjekt u tržišnom gospodarstvu koji se rukovodi izgledima za profitabilnost, treba procijeniti je li se u trenutku kada su predmetni ugovori bili sklapani moglo očekivati da će dodatno pridonositi profitabilnosti zračne luke te jesu li dio opće strategije koja dugoročno dovodi do profitabilnosti. Međutim, ovaj test ne može se primijeniti u ovom slučaju, s obzirom na to da mjere koje se procjenjuju predstavljaju program koji je uspostavilo javno tijelo radi provedbe javnih politika, i koji pokriva nekoliko zračnih luka, a ne pojedinačni ugovor između zračne luke i zračnog prijevoznika.

(382) Pri dodjeli predmetnih financijskih sredstava zračnim prijevoznicima u okviru aktivnosti 1 i aktivnosti 2, Regija nije mogla očekivati nikakav povrat koji bi subjekt u tržišnom gospodarstvu usmjeren na dobit uzeo u obzir u sličnim okolnostima. Očekivani utjecaj financiranja bio je povećanje broja putnika koji zračnim putem dolaze u Sardiniju, što ne dovodi do dividendi, kapitalnih dobitaka ili bilo kakvih drugih oblika dobiti za Regiju. Italija nije utvrdila element profitabilnosti za Regiju koja bi bila očekivana kao posljedica predmetnog financiranja. Glavna posljedica povećanja zračnog prijevoza poticanje je gospodarskog razvoja regije, osobito na razini određenih sektora, kao što su turizam, maloprodaja, restorani itd., s pozitivnim utjecajem na regionalni gospodarski razvoj i zapošljavanje. Međutim, prema ustaljenoj sudskoj praksi, ([111]) subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je usmjeren na dobit ne bi uzeo u obzir takve „koristi za javne politike" te ih treba zanemariti pri primjeni načela subjekta u tržišnom gospodarstvu.

([109]) Od 2000. u skladu s propisima Unije o zračnom prijevozu obveze pružanja javnih usluga uvedene su na domaćim linijama između zračnih luka na Sardiniji i zračnih luka na kopnenom dijelu Italije.

([110]) Vidjeti presudu Suda od 5. lipnja 2012., *Komisija* protiv *EDF-a*, C–124/10 EU:C:2012:318, točka 82.

([111]) Vidjeti presudu u *Komisija* protiv *EDF-a*, EU:C:2012:318, točka 79.

(383) Iz istih razloga, postupak određivanja referentnih točaka, opisan u točkama od 54. do 60. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., u ovom slučaju nije relevantan.

(384) U svakom slučaju, Italija nije podnijela nikakav poslovni plan, *ex ante* analizu profitabilnosti niti interne dokumente koji bi jasno pokazali da je analiza, provedena prije dodjele javnih financijskih sredstava, pokazala da kao rezultat predmetnog financiranja Regija može očekivati financijsku dobit kakvu bi subjekt u tržišnom gospodarstvu usmjeren na dobit bio uzeo u obzir. Regija nije provela ni postupak određivanja referentnih točaka, kakav je opisan u točkama od 54. do 60. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Italija osobito nije pružila usporedbu pristojba zračnih luka, bez pogodnosti koje se pružaju zračnim prijevoznicima (poput marketinške podrške, popusta ili bilo kakvih drugih poticaja) na dovoljnom broju odgovarajućih „zračnih luka koje služe za usporedbu" i čiji se upravitelji ponašaju kao subjekti u tržišnom gospodarstvu.

(385) To potvrđuje da se Regija prema zračnim prijevoznicima nije ponašala kao subjekt u tržišnom gospodarstvu koji se rukovodi izgledima za profitabilnost.

(386) Osim toga, usprkos odredbama Zakona 10/2010 nije proveden nikakav natječajni postupak radi odabira zračnih prijevoznika i financiranja planova aktivnosti. Upravitelji zračnih luka objavili su obavijesti na svojim *web*-mjestima i izabrali najbolju ponudu, što znači da financijska potpora pružena zračnim prijevoznicima nije slijedila otvoren i transparentan natječajni postupak. Također, kao što je već pojašnjeno, program je ponajprije zamišljen u svrhu raspodjele javnih sredstava zračnim prijevoznicima, a to financiranje ne odgovara ni naknadi za prave obveze pružanja javnih usluga ni primitcima za proizvode ili usluge koje zadovoljavaju istinske potrebe Regije. Kao posljedica toga, čak i da su pri odabiru zračnih prijevoznika provedeni pravilni natječajni postupci, time se ne bi moglo isključiti postojanje prednosti.

(387) U tim okolnostima, nema mogućnosti za procjenu pojedinoga financijskog odnosa između zračne luke i zračnog prijevoznika koji proizlazi iz provedbe programa na način predviđen točkama 53. – 66. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Te točke pružaju smjernice za određivanje jesu li cijene koje zaračunavaju zračne luke koje imaju javna sredstva u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Međutim, u predmetnom je slučaju jasno da upravitelji zračnih luka nisu postupali kao subjekti u tržišnom gospodarstvu pri sklapanju različitih ugovora sa zračnim prijevoznicima. Oni su provodili program potpore koji je osmislila Regija radi povećanja zračnog prijevoza u svrhu opće koristi za čitavo područje.

(388) S obzirom na sve prethodno navedeno, Komisija zaključuje da je financijskim sredstvima koja je Regija pružila zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka za financiranje aktivnosti 1 i 2 u okviru programa dotičnim zračnim prijevoznicima dodijeljena gospodarska prednost.

7.2.1.4. ***Selektivnost***

(389) U predmetnom slučaju, financiranje programa od strane Regije ne može se smatrati programom opće primjene. Naime, Komisija smatra da su osmišljavanje i provedba programa dodijelili isključivu prednost određenim poduzećima ili određenim sektorima djelatnosti, i to zračnim prijevoznicima koje je Regija financirala putem upravitelja zračnih luka u okviru programa koji se razmatra. ([112]) Zračni prijevoznici koji obavljaju letove na Sardiniju, a koji nisu sklopili ove ugovore, nisu imali koristi od iste financijske podrške Regije, odnosno nisu je imali pod uvjetima propisanima Zakonom 10/2010. S obzirom na to da su dotični korisnici gospodarske prednosti ograničeni na određena posebna poduzeća u jednome posebnom sektoru (zračnog prijevoza), mjere su selektivne.

7.2.1.5. ***Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu***

(390) Kada se potporom koju dodjeljuje država članica jača položaj poduzetnika u usporedbi s ostalim poduzetnicima koji se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da potpora utječe na potonje. U skladu s utvrđenom sudskom praksom, da bi neka mjera narušavala tržišno natjecanje, dovoljno je da se primatelj potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje.

(391) Naknada isplaćena zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka predstavlja gospodarsku prednost za dotične zračne prijevoznike, koja može ojačati njihov položaj na tržištu. Sektor zračnog prijevoza obilježen je žestokim tržišnim natjecanjem među upraviteljima iz različitih država članica, posebno od stupanja na snagu

([112]) Vidjeti u tom pogledu presudu od 30. lipnja 2016., *Belgija* protiv *Komisije* EU:C:2016:489, osobito točku 50.

trećeg stupnja liberalizacije zračnog prijevoza („treći paket za zračni prijevoz") 1. siječnja 1993. Iz toga slijedi da se mjerama utječe na trgovinu među državama članicama i narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje u sektoru zračnog prijevoza.

(392) Stoga se financijskom naknadom koja se putem upravitelja zračne luke pruža zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2 (Zakon 10/2010) u razdoblju od 2010. do 2013. narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i utječe na trgovinu među državama članicama.

7.2.1.6. ***Zaključak***

(393) Komisija zaključuje da financijska sredstva koja je Regija osigurala zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka za financiranje aktivnosti 1 i 2 čine državnu potporu zračnim prijevoznicima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.2.2. POSTOJANJE DRŽAVNIH POTPORA U KORIST UPRAVITELJA ZRAČNIH LUKA

(394) U ovom pododjeljku postavlja se pitanje čine li financijska sredstva koja je Regija osigurala upraviteljima zračnih luka na Sardiniji na temelju Zakona 10/2010 državnu potporu tim zračnim lukama. Komisija će sada procijeniti je li ispunjen kriterij vezan uz postojanje gospodarske prednosti.

(395) Prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora je svaka gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez državne intervencije. Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj državne intervencije. Prednost znači svako poboljšanje financijskog položaja poduzetnika zbog državne intervencije.

(396) Kako je pojašnjeno u odjeljku 7.2.1., na temelju Zakona 10/2010 upravitelji zračnih luka su u cijelosti proslijedili sredstva koja su primili od Regije za financiranje financijskih poticaja za širenje usluga zračnog prijevoza odnosno ugovore o marketingu, koje su sufinancirali vlastitim sredstvima. Upravitelji zračnih luka stoga su bili posrednici i nisu zadržali sredstva koja su primili od Regije. Oni se stoga ne mogu smatrati izravnim korisnicima programa potpore.

(397) Međutim, s obzirom na to da su financijski poticaji i marketinška plaćanja zračnim prijevoznicima bili namijenjeni i imali učinak povećanja zračnog prijevoza, mora se ocijeniti je li to povećanje zračnog prijevoza neizravna prednost dotičnim zračnim lukama.

(398) U nedavnoj obavijesti o pojmu državne potpore, ([113]) Komisija je naznačila da „[…] neizravne prednosti treba razlikovati od pukih sekundarnih gospodarskih učinaka koji su sastavna obilježja gotovo svih mjera državne potpore (npr. povećanjem proizvodnje). Za te potrebe, predvidljive učinke mjera treba preispitati sa stajališta ex ante. Neizravna je prednost prisutna ako su mjere oblikovane na način da prenose svoje sekundarne učinke na poduzetnike ili grupe poduzetnika čiji je identitet moguće utvrditi. To je, primjerice, slučaj ako je izravna potpora, de facto ili de jure, uvjetovana kupovinom robe ili usluga koje proizvode samo određeni poduzetnici (na primjer samo poduzetnici uspostavljeni u određenim područjima)."

(399) Obavijest se nastavlja u bilješci ([114]) uz ovaj odlomak: „Suprotno tome, samo sekundarni gospodarski učinak u obliku povećane proizvodnje (koja ne čini neizravnu potporu) postoji u slučajevima u kojima se potpora jednostavno prenosi preko poduzetnika (primjerice, financijski posrednik) koji je u cijelosti prenosi korisniku potpore."

(400) Aktivnosti koje se procjenjuju u ovom slučaju nisu bile osmišljene kako bi prenijele svoje sekundarne učinke na zračne luke na Sardiniji. Umjesto toga, aktivnosti su bile osmišljene kako bi donijele korist velikoj skupini poduzetnika u regiji, osobito onima koji nude svoje usluge turistima.

([113]) Točka 116. Obavijesti Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o financiranju Europske unije, objavljena 19. svibnja 2016., http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

([114]) Bilješka 181.

(401) Kako je već utvrđeno, svrha programa sastoji se u prenošenju javnih sredstava na nekoliko zračnih prijevoznika i drugih pružatelja usluga u svrhu otvaranja novih zračnih linija (ili povećanja njihove učestalosti) te oglašavanja Sardinije kao turističkoga odredišta dostupnoga putem zračnog prijevoza. Prema mehanizmu koji je Regija uspostavila Zakonom 10/2010 (kako je opisano u odjeljku 2.7.2.), Regija prenosi odgovarajuća javna sredstva upraviteljima zračnih luka, koji bi ih nakon toga trebali proslijediti zračnim prijevoznicima u skladu s detaljnim specifikacijama akcijskih planova koje je odobrila Regija. Kako je opisano u odjeljku 2.7.3., uspostavljeni postupak praćenja (koji određuje isplatu zadnjeg obroka upraviteljima zračnih luka) također osigurava usklađenost s tim obvezama.

(402) Komisija stoga zaključuje da se potpora usmjerava putem upravitelja zračnih luka koji je u cijelosti prosljeđuju zračnim prijevoznicima, koji su jedini stvarni korisnici programa. Upravitelje zračnih luka treba smatrati *de jure* (zbog odredbi Zakona 10/2010) i *de facto* (zbog stvarnih financijskih tokova koje je analizirala Komisija) sredstvima za prosljeđivanje javnih sredstava zračnim prijevoznicima.

(403) Komisija napominje da upravitelji zračnih luka mogu imati koristi od povećanja zračnog prijevoza koji je uzrokovan potporom zračnim lukama u okviru programa. Takvi su učinci, međutim, slični pozitivnim učincima gospodarskih subjekata u drugim sektorima čiji su prihodi povezani s brojem zračnih putnika, osobito u turizmu (iznajmljivanje automobila, hoteli, restorani, ugostiteljstvo, opskrba gorivom, maloprodaja itd.). Ti sektori vrlo su ovisni o broju putnika koji dolaze odnosno odlaze putem zračnih luka na Sardiniji. Stoga Komisija smatra da program nije bio osmišljen tako da prenosi svoje sekundarne učinke na upravitelje zračnih luka, već da donese koristi mnogim sektorima koji su povezani s turizmom na Sardiniji.

(404) Nadalje, učinak mjera na zračne luke svojstven je naravi i cilju programa, a to je povećati zračni promet prema Sardiniji pružanjem odgovarajućih poticaja zračnim prijevoznicima. Činjenica da zračni prijevoznici kupuju usluge zračne luke od dotičnih upravitelja triju zračnih luka na Sardiniji neizbježna je značajka programa koja se ne može odvojiti od njega, s obzirom na to da se program sastoji od pružanja financijskih poticaja zračnim prijevoznicima u cilju povećanja zračnog prometa. Stoga to nije dodatno, neovisno stanje u pogledu stjecanja roba ili usluga koje je Regija dodala osmišljavanju programa da bi proizvela drugačiji učinak od glavnoga očekivanog učinka programa, odnosno povećanja zračnog prijevoza na Sardiniju.

(405) Imajući u vidu sve prethodno navedeno, Komisija zaključuje da aktivnosti 1, 2 i 3 ne daju neizravnu prednost upraviteljima zračnih luka. S obzirom na to da jedan od kumulativnih uvjeta za postojanje državne potpore nije ispunjen, Komisija također zaključuje da aktivnosti 1 i 2 ne čine državnu potporu.

(406) Zbog prethodno navedenih razloga, zaključuje se da predmetni upravitelji zračnih luka nisu primili državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.3. *ZAKONITOST POTPORE ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA*

(407) Komisija je obaviještena o tim mjerama 30. studenoga 2011. Međutim, Italija je provodila program bez odobrenja Komisije. Upraviteljima zračnih luka te zračnim prijevoznicima putem upravitelja zračnih luka Regija je pružala financijska sredstava na temelju Zakona 10/2010 tijekom razdoblja 2010.–2013. ([115])

(408) Osim toga, nijedna uredba o skupnom izuzeću ne pokriva predmetni program. Osobito Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa nije primjenjiva, s obzirom na to da se financiranje zračnih prijevoznika u sklopu ovog programa ne može smatrati naknadom za prave usluge od gospodarskog interesa povjerene zračnim prijevoznicima. ([116])

(409) Italija nije poštovala obveze koje ima na temelju članka 108. Ugovora i stoga se financiranje zračnih prijevoznika u sklopu programa smatra nezakonitim na temelju članka 108. stavka 3. Ugovora.

([115]) Vidjeti Tablicu 6. u odjeljku 2.8.1.
([116]) Vidjeti uvodnu izjavu 379.

7.4. *SPOJIVOST POTPORE ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA*

(410) Teret dokazivanja spojivosti potpore s unutarnjim tržištem putem odredbe o izuzećima od članka 107. stavka 1. Ugovora u načelu snosi predmetna država članica. Italija napominje ([117]) da Zakon 10/2010 nije bio zamišljen kao program početne potpore za zračne linije i da program ne ispunjava sve kriterije za spojivost potpore za započinjanje poslovanja definirane u članku 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Italija, ipak, predlaže da bi Komisija trebala u ovom predmetu primijeniti točku 81. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., u kojima se navodi da „*Komisija može provesti ocjenu potpora ili programa koji ne zadovoljavaju te kriterije [one iz točke 79.] od slučaja do slučaja, ali tako da krajnji rezultat istih bude usporediv.*" ([118])

7.4.1. PRIMJENJIVI PRAVNI OKVIR

(411) S obzirom na to da se aktivnosti ne mogu smatrati naknadom zračnim prijevoznicima za prave usluge od općega gospodarskog interesa, u ovom se slučaju ne može primijeniti Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa na temelju članka 106. stavka 2. Ugovora.

(412) Kada je riječ o početnim potporama, Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. navode da „kada je riječ o početnim potporama zračnim prijevoznicima, Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su mjere prijavljene prije tog datuma. U skladu s obavijesti Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora, Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time ove će smjernice primjenjivati u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014. godine." ([119])

(413) S druge strane, u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. pripisano je sljedeće: „Komisija će procijeniti spojivost […] početnih potpora dodijeljenih bez njezina ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. [sada članak 108. stavak 3. Ugovora] na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u Službenom listu Europske unije". ([120])

(414) Regionalna sredstva dodijeljena su između 2010. i 2013., prije objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Komisija će stoga primijeniti Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. za ocjenu financijske naknade koju su upravitelji zračnih luka pružili zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2 (Zakon 10/2010) u razdoblju od 2010. do 2013.

7.4.2. OCJENA O SPOJIVOSTI FINANCIJSKE NAKNADE KOJU SU UPRAVITELJI ZRAČNIH LUKA OSIGURALI ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA ZA FINANCIRANJE AKTIVNOSTI 1 I 2 (ZAKON 10/2010) U RAZDOBLJU OD 2010. DO 2013.

(415) S obzirom na to da su uvjeti za spojivost početnih potpora utvrđeni u točki 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. kumulativni, za dokazivanje da potpora dodijeljena zračnom prijevozniku nije spojiva potrebno je dokazati da samo jedan od tih uvjeta nije ispunjen. Međutim, za ocjenu spojivosti predmetnih mjera potpore Komisija će ispitati nekoliko kriterija navedenih u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

(416) U točki 79. podtočki (d) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. zahtijeva se dugoročna održivost i degresivnost predmetne potpore: „Zračna linija koja prima potporu mora se u konačnici pokazati profitabilnom, odnosno mora barem pokriti svoje troškove, bez javnog financiranja. Iz tog razloga početne potpore moraju se postupno smanjivati i moraju biti ograničenog trajanja." Aktivnosti definirane Zakonom 10/2010 nikada nisu bile određene s ciljem dugoročne održivosti predmetnih zračnih linija i ništa u sustavu koji je Zakon 10/2010 uspostavio ne osigurava da se iznos potpore postupno smanjuje tijekom razdoblja 2010.–2013. ([121]) Nema naznake da bi predmetne zračne linije postale profitabilne za zračne prijevoznike bez javnoga financiranja.

([117]) Obavijest Regije Sardinija od 18. svibnja 2015., točka 10., str. 12.
([118]) Obavijest Italije od 18. svibnja 2015. (referentni broj 4812), odgovor na zahtjev Komisije – str. 12.–13.
([119]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 174.
([120]) Smjernice za zračni prijevoz iz 2005., točka 85.
([121]) Vidjeti tablicu 5. u uvodnoj izjavi 69.

(417) U točki 79. podtočki (e) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. dodaje se i kriterij naknade za dodatne početne troškove: „Iznos potpore mora biti strogo povezan s dodatnim početnim troškovima nastalim lansiranjem nove linije ili učestalosti i koje operater neće morati snositi kada se uspostavi i bude radio." Regionalno financiranje nije vezano uz posebne početne troškove i ništa u sustavu uspostavljenom Zakonom 10/2010 ne osigurava da iznos potpore bude ograničen na takve troškove. Italija nikada nije predočila dokaze kojima bi pokazala da su financijska sredstva koja je pružila Regija u pogledu financiranja aktivnosti 1 i 2 izračunana na temelju početnih troškova zračnih prijevoznika ili da je ograničena na takve troškove. Regija je, putem financiranja upravitelja zračnih luka, namjeravala razvijati zračni promet otvaranjem novih zračnih linija, povećanjem učestalosti postojećih zračnih linija i desezoniranjem postojećih linija i unapređenjem regionalnog razvoja i turizma marketinškim aktivnostima koje poduzimaju zračni prijevoznici. Regija stoga nikada nije namjeravala isplatiti nadoknade zračnim prijevoznicima za dodatne početne troškove. Stoga ovaj kriterij nije ispunjen.

(418) Osim toga, točka 79. podtočka (f) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. postavlja uvjete u pogledu intenziteta i trajanja: „Iznos potpore u bilo kojoj pojedinačnoj godini ne smije prelaziti 50 % ukupnih opravdanih troškova za tu godinu i ukupna potpora ne smije prelaziti prosjek od 30 % opravdanih troškova". Ni u jednom trenutku nije spomenula pojam „opravdani troškovi", kako je pojašnjeno u Smjernicama, niti je navela ikakve pragove tih troškova. Upravitelji zračnih luka predstavili su Regiji svoje planove aktivnosti s naznakom ukupnih troškova potrebnih za provedbu mjera. Regija je zatim odlučila o iznosu koji će se godišnje dodijeliti svakom upravitelju zračne luke, ali taj iznos nikada nije bio ograničen na 50 % troškova za jednu godinu. Nema dokaza da je regionalna potrošnja vezana uz aktivnosti 1 i 2 bila dvostruko veća od iznosa potpore. Stoga ovaj kriterij nije ispunjen.

(419) U točki 79. podtočki (h) Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. dodan je kriterij nediskriminirajućeg dodjeljivanja: „Svako javno tijelo koje planira dodijeliti početnu potporu nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, bilo da je to putem zračne luke ili ne, mora pravodobno svoje planove učiniti javnima i uz odgovarajući publicitet omogućiti svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge. Ta obavijest mora osobito uključivati opis zračne linije, kao i objektivne kriterije u smislu iznosa i trajanja potpore. Gdje je to primjenjivo, moraju se poštivati pravila i načela koja se odnose na javnu nabavu i koncesije." Ni Regija ni upravitelji zračnih luka nisu organizirali primjeren natječaj u skladu s pravilima javne nabave pri odabiru zračnih prijevoznika odgovornih za provedbu aktivnosti 1 i 2. U dokumentu kojim je prijavila program, Italija navodi da bi Regija trebala odobriti postupak nabave koji organiziraju upravitelji zračnih luka u svrhu odabira zainteresiranih zračnih prijevoznika. Komisija nije obaviještena ni o kakvu postupku nabave koji su organizirali upravitelji zračnih luka, a prema Italiji, zračni prijevoznici odabrani su na temelju najprivlačnije komercijalne ponude podnesene upraviteljima zračnih luka nakon objave obavijesti na njihovim *web*-mjestima. Stoga ovaj kriterij nije ispunjen.

(420) Stoga Komisija smatra da se točka 81. Smjernica za zračni promet za 2005. ne može primijeniti na ovaj predmet, s obzirom na to da nekoliko kriterija iz točke 79. nije ispunjeno. Usklađenost s tim kriterijima ključna je da bi se početna potpora mogla smatrati spojivom. S obzirom na to da kriteriji spojivosti iz točke 79. nisu ispunjeni, potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem.

7.4.3. ZAKLJUČAK

(421) Financijska naknada koju su upravitelji zračnih luka osigurali zračnim prijevoznicima za financiranje aktivnosti 1 i 2 na temelju Zakona 10/2010 u razdoblju 2010.–2013. ne može se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem, s obzirom na to da kriteriji spojivosti iz točke 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. nisu ispunjeni. Državne potpore koje je Regija dodijelila stoga čine nezakonite državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem.

8. **POVRAT**

(422) U skladu s Ugovorom i ustaljenom sudskom praksom Suda, Komisija je ovlaštena zahtijevati da predmetna država članica ukine ili izmijeni potporu ako se utvrdi da ta potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. ([122]) Sud je dosljedno smatrao i da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem namijenjena ponovnoj uspostavi prethodnog stanja. ([123])

([122]) Vidjeti presudu od 12. srpnja 1973. *Komisija/Njemačka*, predmet C-70/72, EU: C:1973:87, stavak 13.
([123]) Vidjeti presudu od 14. rujna 1994., *Španjolska/Komisija*, C-278/92, C-279/92 i C-280/92, EU: C: 1994:325., stavak 75.

(423) U tom kontekstu Sud je utvrdio da će taj cilj biti ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u okviru nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad tržišnim natjecateljima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti stanje koje je postojalo prije isplate potpore. ([124])

(424) U skladu sa sudskom praksom, u članku 16. stavku 1. Uredbe (EU) 2015/1589 propisano je da „kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika […]".

(425) Stoga, budući da je provedbom predmetnih mjera prekršen članak 108. Ugovora te da se trebaju smatrati nezakonitom i nespojivom potporom, potrebno je izvršiti povrat sredstava radi obnove stanja koje je postojalo na tržištu prije njihove dodjele. Povrat bi trebao pokriti razdoblje od trenutka kada je nastala prednost za korisnika, odnosno kada je potpora stavljena na raspolaganje korisniku, do njezinoga stvarnog povrata, a na iznose koje treba vratiti obračunava se kamata sve do stvarnoga povrata.

(426) S obzirom na iznose koje treba vratiti, Komisija će razmotriti iznose koje je Regija stvarno isplatila i koje su društva GEASAR i SOGAER proslijedila zračnim prijevoznicima u razdoblju 2010.–2013. za provedbu mjera 1 i 2. Kako je prikazano u tablici 6. u uvodnoj izjavi 89., upravitelji zračnih luka su u praksi osigurali više financijskih sredstava nego što su ih primili od Regije: upravitelji zračnih luka od Regije su primili prenisku naknadu, s obzirom da moraju plaćati kamate na primljene predujmove ([125]) i s obzirom da regionalni doprinosi za 2014. upraviteljima zračnih luka Cagliari i Olbia još uvijek nisu plaćeni. U tablici 14. sažeto su prikazani ovi nalazi.

Tablica 14.

Razlika između iznosa koji je stvarno isplaćen zračnim prijevoznicima za mjere 1 i 2 i financijskih sredstava koja su društva GEASAR i SOGAER primila od Regije i proslijedila

(EUR)

	Doprinos koji je odredila Regija (A)	Neto iznosi koje su upravitelji zračnih luka stvarno zaprimili od Regije (B)	Ukupan iznos koji su upravitelji zračnih luka platili zračnim prijevoznicima za mjere 1 i 2 (C)	Razlika (B) – (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
UKUPNO	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) U tablici 15. prikazane su pojedinosti o godišnjim plaćanjima koja su društva GEASAR i SOGAER izvršila zračnim prijevoznicima tijekom četiriju godina 2010.–2013. Italija je Komisiju izvijestila o svim datumima plaćanja.

([124]) Vidjeti presudu od 17. lipnja 1999., *Belgija/Komisija*, C-75/97, EU: C:1999:311, stavci 64. i 65.
([125]) Vidjeti odjeljak 2.7.4.

Tablica 15.

Plaćanja koja su zračni prijevoznici primili od upravitelja zračnih luka Olbia i Cagliari

(EUR)

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

(EUR)

	RYANAIR/AMS								
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
	[…]	26.7.2011.	[…]	4.11.2011.	[…]	19.10.2012.	[…]	13.8.2013.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	14.11.2011.	[…]	19.10.2012.	[…]	13.2.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	13.12.2011.	[…]	14.11.2012.	[…]	13.3.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	14.11.2012.	[…]	3.9.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	21.12.2012.	[…]	13.2.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	8.2.2013.	[…]	13.3.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	10.7.2012.	[…]	3.9.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.	[…]	2.7.2013.	[…]	14.4.2014.	
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.					
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.					
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.					
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.					
	[…]	26.7.2011.	[…]	10.7.2012.					
	[…]	11.7.2011.	[…]	11.7.2011.					
	[…]	2.4.2010.							
	[…]	2.4.2010.							
	[…]	6.7.2010.							
	[…]	6.7.2010.							
	[…]	6.7.2010.							
	[…]	30.8.2010.							
	[…]	30.8.2010.							
	[…]	30.8.2010.							

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
	[…]	5.10.2010.							
	[…]	2.2.2011.							
	[…]	2.2.2011.							
	[…]	5.4.2011.							
	[…]	5.4.2011.							
	[…]	22.7.2011.							
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8–20 milijuna EUR]

(EUR)

EASYJET									
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	21.10.2010.	[…]	17.8.2012.	[…]	19.7.2013. i	[…]	13.9.2013. i	
	[…]	21.10.2010.				13.9.2013.		2.5.2014.	
	[…]	30.5.2011.							
	[…]	30.5.2011.							
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0 – 10 milijuna EUR]
CAGLIARI	[…]	29.10.2010.	[…]	6.10.2011.	[…]	16.11.2012.	[…]	24.9.2013.	
	[…]	29.10.2010.	[…]	6.4.2012.	[…]	16.10.2013.			
	[…]	17.8.2011.	[…]	17.8.2012.	[…]	24.9.2013.			
	[…]	6.10.2011.							
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0 – 10 milijuna EUR]

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
CAGLIARI							[…]	7.4.2014.	
							[…]	13.5.2014.	
							[…]	6.6.2014.	
Ukupno							[…]		[0-1 milijun EUR]
OLBIA	[…]	11.1.2011.	[…]	4.1.2012.	[…]	6.2.2013.	[…]	4.12.2013. i	
	[…]	11.1.2011.				12.3.2013.		26.6.2014.	
						4.12.2013.			
	[…]	1.7.2011. i 12.7.2011.							
	[…]	12.7.2011. i 4.11.2011.							
	[…]	4.11.2011. i 4.1.2012.							
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 milijuna EUR]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	1.4.2015.	[…]	31.12.2011.	[…]	30.5.2013.	[…]	30.6.2014.	
	[…]	1.4.2015.							
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0 – 7 milijuna EUR]

(EUR)

AIR ITALY					
	2010.		2011.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	17.5.2011. i 23.5.2011. i 2.8.2011.	[…]	23.5.2011.	
UKUPNO	[…]	[…]	[…]		[0-1 milijun EUR]

(EUR)

VUELING		
	2013.	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA
OLBIA	[…]	5.2.2014.
CAGLIARI	[…]	17.3.2014.
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]	

(EUR)

VOLOTEA					
	2012.		2013.		**UKUPNO**
OLBIA	[…]	29.10.2012. i 16.1.2013. i 30.9.2013.	[…]	15.7.2013. i 30.9.2013. i 29.1.2014. i 30.1.2014.	[…]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015.	[…]	23.4.2015.	[…]
UKUPNO	[…]	[…]	[…]		[0-1 milijun EUR]

(EUR)

JET2.COM.							
	2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	20.12.2011.	[…]	16.1.2013.	[…]	16.5.2013. i 7.8.2014.	
UKUPNO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0-1 milijun EUR]

(EUR)

AIR BALTIC		
	2013	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA
OLBIA	[…]	15.10.2013. i 6.12.2013. i 3.2.2014.
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]	

(EUR)

NORWEGIAN								
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…] […]	19.4.2011. 19.4.2011.	[…]	31.5.2012.	[…]	31.12.2013.	[…]	19.12.2014.	
UKUPNO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0-1 milijun EUR]

(EUR)

NIKI		
	2012.	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA
OLBIA	[…]	25.9.2012.
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012.	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA
CAGLIARI	[…]	22.8.2013.
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012.	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA
CAGLIARI	[…]	18.4.2013.
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]	

(428) Ukupan iznos koji su dva upravitelja zračnih luka primila od Regije iskorišten je za financiranje triju mjera 1, 2 i 3. Komisija od Italije nije primila informacije koje se odnose na točnu raspodjelu regionalnih financijskih sredstava po vrsti mjere i po zračnom prijevozniku. Stoga Komisija predlaže raspodjelu po tipu mjere i po zračnom prijevozniku na temelju postotaka oduzetih od iznosa prikazanih u tablici 16. Kako je prikazano u tablici 7. u uvodnoj izjavi 91. i ponovljeno u tablici 16., raspodjela između mjera 1 i 2 (isplaćenih zračnim prijevoznicima) i mjere 3 (isplaćene trećim pružateljima usluga) navedena je kao postotak ukupnog iznosa.

Tablica 16.

Financijski tokovi između društava GEASAR i SOGAER i zračnih prijevoznika te trećih pružatelja usluga za financiranje mjera 1, 2 i 3

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	**Financiranje aktivnosti**		
	aktivnosti 1 i 2	**aktivnost 3**	**Ukupno (A)**
2010.	[…]	[…]	4 657 311
2011.	[…]	[…]	4 977 946
2012.	[…]	[…]	4 869 410

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Financiranje aktivnosti		
	aktivnosti 1 i 2	aktivnost 3	Ukupno (A)
2013	[…]	[…]	4 946 576
Ukupno	[…]	[…]	**19 451 243** **100 %**

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Financiranje aktivnosti		
	aktivnosti 1 i 2	aktivnost 3	Ukupno (A)
2010.	[…]	[…]	3 972 223
2011.	[…]	[…]	2 945 500
2012.	[…]	[…]	3 029 160
2013.	[…]	[…]	3 795 935
Ukupno	[…]	[…]	**13 742 818** **100 %**

(429) Za svakog upravitelja zračne luke Komisija primjenjuje postotak koji predstavlja udio mjera 1 i 2 u ukupnom financiranju koje su osigurali upravitelji zračnih luka u neto iznosu, koji su od Regije stvarno primila dva upravitelja zračnih luka. Dobiveni rezultat trebao bi okvirno pokazati stvaran iznos javnog financiranja koji je osigurala Regija i koji je potrošen na mjere 1 i 2 (vidjeti tablicu 17.).

Tablica 17.

Okvirni iznos koji je primljen od Regije i potrošen na mjere 1 i 2

(EUR)

	Doprinos koji je odredila Regija (A)	Neto iznosi koje su upravitelji zračnih luka stvarno zaprimili od Regije (B)	Neto iznosi koje su upravitelji zračnih luka stvarno zaprimili od Regije i potrošili na mjere 1 i 2
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757 – […]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496 – […]
UKUPNO	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) Godišnja raščlamba po zračnoj luci i udio u financiranju pružen zračnim lukama za provedbu aktivnosti 1 i 2 i primljen od Regije, prikazani su u sljedećim tablicama:

Tablica 18.

Godišnja raščlamba po upravitelju zračne luke za financiranje aktivnosti 1 i 2

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	Financiranje aktivnosti 1 i 2	Udio u financiranju aktivnosti primljen od Regije (%)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	Financiranje aktivnosti 1 i 2	Udio u financiranju aktivnosti primljen od Regije (%)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Ukupno	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referentno razdoblje aktivnosti	Neto iznos koji je stvarno zaprimio upravitelj zračne luke (D)	Financiranje aktivnosti 1 i 2	Udio u financiranju aktivnosti primljen od Regije
2010	3 360 349	[…]	88,48 %
2011	2 577 381	[…]	96,44 %
2012	2 683 765	[…]	98,74 %
2013	0	[…]	0,00 %
Ukupno	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) Komisija će primijeniti ove postotke na razinu financijskih sredstava koja je svaki upravitelj zračne luke pružio zračnim prijevoznicima koji su ih koristili, kako je prikazano u tablici 15., kako bi se izračunali iznosi koje treba vratiti po svakoj zračnoj luci i po svakom zračnom prijevozniku. Indikativni iznosi koje različiti zračni prijevoznici trebaju vratiti Italiji navedeni su u Tablici 19. na temelju informacija kojima raspolaže Komisija.

Tablica 19.

Indikativni iznosi koje zračni prijevoznici trebaju vratiti

(EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010.		2011.		2012.		2013.		**UKUPNO**	**UKUPNO ZA POVRAT**
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
CAGLIARI	[…]	13.7.2010.	[…]	22.7.2011.	[…]	6.3.2012.	[…]	24.6.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	22.7.2011.	[…]	12.4.2012.	[…]	24.6.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	22.7.2011.	[…]	2.5.2012.	[…]	24.6.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	26.9.2011.	[…]	7.6.2012.	[…]	13.8.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	26.9.2011.	[…]	17.7.2012.	[…]	6.9.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	26.9.2011.	[…]	2.8.2012.	[…]	6.9.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	18.10.2011.	[…]	14.9.2012.	[…]	18.10.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	18.10.2011.	[…]	2.10.2012.	[…]	11.11.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	3.11.2011.	[…]	6.11.2012.	[…]	9.12.2013.		
	[…]	13.7.2010.	[…]	6.12.2011.	[…]	5.12.2012.	[…]	15.1.2014.		
	[…]	11.8.2010.	[…]	4.1.2012.	[…]	7.1.2013.	[…]	13.8.2013.		
	[…]	11.8.2010.	[…]	31.1.2012.	[…]	5.2.2013.	[…]	14.5.2013.		
	[…]	7.10.2010.	[…]	22.7.2011.	[…]	17.7.2012.	[…]	14.5.2013.		
	[…]	10.2.2011.	[…]	17.7.2012.	[…]	24.6.2013.	[…]	2.7.2013.		
	[…]	10.2.2011.	[…]	12.7.2011.	[…]	2.7.2013.	[…]	13.8.2013.		
	[…]	10.2.2011.	[…]	26.7.2011.	[…]	12.3.2012.	[…]	6.9.2013.		
	[…]	10.2.2011.	[…]	26.7.2011.	[…]	17.4.2012.	[…]	6.9.2013.		
	[…]	12.7.2011.	[…]	26.7.2011.	[…]	8.5.2012.	[…]	18.10.2013.		
	[…]	12.7.2011.	[…]	30.9.2011.	[…]	10.7.2012.	[…]	11.11.2013.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	30.9.2011.	[…]	6.9.2012.	[…]	9.12.2013.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	30.9.2011.	[…]	6.9.2012.	[…]	15.1.2014.		

(EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010.		2011.		2012.		2013.		UKUPNO	UKUPNO ZA POVRAT
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
	[…]	26.7.2011.	[…]	4.11.2011.	[…]	19.10.2012.	[…]	13.8.2013.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	14.11.2011.	[…]	19.10.2012.	[…]	13.2.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	13.12.2011.	[…]	14.11.2012.	[…]	13.3.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	14.11.2012.	[…]	3.9.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	21.12.2012.	[…]	13.2.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	8.2.2013.	[…]	13.3.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	12.1.2012.	[…]	10.7.2012.	[…]	3.9.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.	[…]	2.7.2013.	[…]	14.4.2014.		
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.						
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.						
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.						
	[…]	26.7.2011.	[…]	26.7.2011.						
	[…]	26.7.2011.	[…]	10.7.2012.						
	[…]	11.7.2011.	[…]	11.7.2011.						
	[…]	2.4.2010.								
	[…]	2.4.2010.								
	[…]	6.7.2010.								
	[…]	6.7.2010.								
	[…]	6.7.2010.								
	[…]	30.8.2010.								
	[…]	30.8.2010.								
	[…]	30.8.2010.								

(EUR)

	RYANAIR/AMS									UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		2012.		2013.		UKUPNO	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
	[…]	5.10.2010.								
	[…]	2.2.2011.								
	[…]	2.2.2011.								
	[…]	5.4.2011.								
	[…]	5.4.2011.								
	[…]	22.7.2011.								
Ukupno	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8–20 milijuna EUR]	[8–20 milijuna EUR]

(EUR)

	EASYJET									UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		2012.		2013.		UKUPNO	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
OLBIA	[…]	21.10.2010.	[…]	17.8.2012.	[…]	19.7.2013. i	[…]	13.9.2013. i		
	[…]	21.10.2010.				13.9.2013.		2.5.2014.		
	[…]	30.5.2011.								
	[…]	30.5.2011.								
Ukupno	[…]		[…]		[…]		[…]		[0 – 10 milijuna EUR]	[0 – 10 milijuna EUR]
CAGLIARI	[…]	29.10.2010.	[…]	6.10.2011.	[…]	16.11.2012.	[…]	24.9.2013.		
	[…]	29.10.2010.	[…]	6.4.2012.	[…]	16.10.2013.				
	[…]	17.8.2011.	[…]	17.8.2012.	[…]	24.9.2013.				
	[…]	6.10.2011.								
Ukupno	[…]		[…]		[…]		[…]		[0 – 10 milijuna EUR]	[0 – 10 milijuna EUR]

(EUR)

AIR BERLIN									UKUPNO	UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		2012.		2013.			
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
CAGLIARI							[…]	7.4.2014.		
							[…]	13.5.2014.		
							[…]	6.6.2014.		
Ukupno							[…]		[0-1 milijun EUR]	**potrebno utvrditi**
OLBIA	[…]	11.1.2011.	[…]	4.1.2012.	[…]	6.2.2013.	[…]	4.12.2013. i		
	[…]	11.1.2011.				12.3.2013.		26.6.2014.		
						4.12.2013.				
	[…]	1.7.2011. i 12.7.2011.								
	[…]	12.7.2011. i 4.11.2011.								
	[…]	4.11.2011. i 4.1.2012.								
Ukupno	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2-10 milijuna EUR]	[2 – 10 milijuna EUR]

(EUR)

MERIDIANA									UKUPNO	UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		2012.		2013.			
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
OLBIA	[…]	1.4.2015.	[…]	31.12.2011.	[…]	30.5.2013.	[…]	30.6.2014.		
	[…]	1.4.2015.								
Ukupno	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0 – 7 milijuna EUR]	[0 – 7 milijuna EUR]

(EUR)

AIR ITALY					UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		UKUPNO
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	17.5.2011. i 23.5.2011. i 2.8.2011.	[…]	23.5.2011.	[…]	[…]
UKUPNO	[…]		[…]		[0-1 milijun EUR]	[0-1 milijun EUR]

(EUR)

VOLOTEA						UKUPNO ZA POVRAT
	2012.		2013.		**UKUPNO**	
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
OLBIA	[…]	29.10.2012. i 16.1.2013. i 30.9.2013.	[…]	15.7.2013. i 30.9.2013. i 29.1.2014. i 30.1.2014.	[0-1 milijun EUR]	[0-1 milijun EUR]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015.	[…]	23.4.2015.	[0-1 milijun EUR]	[0-1 milijun EUR]

(EUR)

AIR BALTIC			UKUPNO ZA POVRAT
	2013.		
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	15.10.2013. i 6.12.2013. i 3.2.2014.	
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		potrebno utvrditi

(EUR)

VUELING			UKUPNO ZA POVRAT
	2013.		
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	5.2.2014.	potrebno utvrditi
CAGLIARI	[…]	17.3.2014.	
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		potrebno utvrditi

(EUR)

NORWEGIAN									UKUPNO ZA POVRAT
	2010.		2011.		2012.		2013.		UKUPNO
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
OLBIA	[…]	19.4.2011.	[…]	31.5.2012.	[…]	31.12.2013.	[…]	19.12.2014.		
	[…]	19.4.2011.								[…]
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]	[0-1 milijun EUR]

(EUR)

JET2.COM.							UKUPNO	UKUPNO ZA POVRAT
	2011.		2012.		2013.			
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	IZNOS	DATUM PLAĆANJA		
OLBIA	[…]	20.12.2011.	[…]	16.1.2013.	[…]	16.5.2013. i 7.8.2014.		
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]	[0-1 milijun EUR]

(EUR)

NIKI			UKUPNO ZA POVRAT
	2012.		
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
OLBIA	[…]	25.9.2012.	
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]

(EUR)

TOURPARADE			UKUPNO ZA POVRAT
	2012.		
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
CAGLIARI	[…]	22.8.2013.	
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			UKUPNO ZA POVRAT
	2012.		
	IZNOS	DATUM PLAĆANJA	
CAGLIARI	[…]	18.4.2013.	
UKUPNO	[0-1 milijun EUR]		[0-1 milijun EUR]

(432) Kako bi se uzela u obzir stvarna prednost koju su primili zračni prijevoznici, iznosi navedeni u tablici 19. mogu se prilagoditi u skladu s popratnim dokazima koje je podnijela Italija, posebno točnim datumom svih isplata.

(433) Kako je pojašnjeno u uvodnoj izjavi 353. za potrebe primjene pravila o državnim potporama u ovom slučaju, društva AMS i Ryanair smatraju se jednim poduzetnikom. Stoga bi društva Ryanair i AMS trebali biti zajednički i solidarno odgovorni za povrat ukupnoga iznosa potpore koju su primili.

(434) Osim toga, Italija tom iznosu treba dodati kamate na iznos povrata koje se računaju od datuma kada je nezakonita potpora stavljena na raspolaganje korisniku do datuma povrata ([126]) u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004. ([127])

9. **ZAKLJUČAK**

9.1. *SREDSTVA KOJA SU UPRAVITELJI ZRAČNIH LUKA DODIJELILI ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA S OBZIROM NA AKTIVNOSTI 1 I 2 (ZAKON 10/2010) U RAZDOBLJU OD 2010. DO 2013. – POSTOJANJE DRŽAVNIH POTPORA U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA*

(435) Italija je nezakonito provela potporu dodijeljenu zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u dvjema predmetnim zračnim lukama, u skladu sa Zakonom 10/2010, za financiranje aktivnosti 1 i 2 tijekom razdoblja od 2010. do 2013., protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.

([126]) Vidjeti članak 16. stavak 2. prethodno citirane Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589.
([127]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

(436) Potpora pružena zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u predmetnim zračnim lukama, u skladu sa Zakonom 10/2010, za financiranje aktivnosti 1 i 2 tijekom razdoblja od 2010. do 2013., nespojiva je s unutarnjim tržištem. Zračni prijevoznici koji su obavljali usluge prijevoza u zračnim lukama Olbia i Cagliari te imali koristi od financiranja aktivnosti 1 i 2 u skladu sa Zakonom 10/2010 moraju vratiti nespojivu potporu. Italija bi trebala osigurati poduzimanje svih potrebnih nacionalnih mjera kako bi se osiguralo da primatelji potpore vrate Italiji neopravdanu prednost.

9.2. *FINANCIJSKA NAKNADA REGIJE UPRAVITELJIMA ZRAČNIH LUKA NA SARDINIJI ZA FINANCIRANJE AKTIVNOSTI 1, 2 I 3 (ZAKON 10/2010) TIJEKOM RAZDOBLJA OD 2010. DO 2013. – POSTOJANJE DRŽAVNIH POTPORA U KORIST UPRAVITELJA ZRAČNIH LUKA*

(437) Komisija smatra da, u okviru programa uspostavljenog Zakonom 10/2010 tijekom razdoblja od 2010. do 2013., tri upravitelja zračnih luka SOGEAAL, SOGAER i GEASAR nisu primila državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora u okviru programa uspostavljenog Zakonom 10/2010 tijekom razdoblja od 2010. do 2013.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Program koji je Italija uspostavila Regionalnim zakonom Sardinije od 13. travnja 2010., br. 10 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, ne uključuje državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora u korist društava SOGEAAL S.p.A., SOGAER. S.p.A., upravitelja Zračne luke Cagliari-Elmas i GEASAR S.p.A., upravitelja Zračne luke Olbia.

2. Program koji je Italija uspostavila Zakonom 10/2010 čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora u korist društava Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizz Air, Norwegian, Jet2.com, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic i Vueling, u onoj mjeri u kojoj se odnosi na djelatnosti tih zračnih prijevoznika u zračnim lukama Cagliari-Elmas i Olbia.

3. Italija je primijenila državne potpore iz stavka 2. u suprotnosti s člankom 108. stavkom 3. Ugovora.

4. Državna potpora iz stavka 2. nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

1. Italija je dužna ostvariti povrat državnih potpora iz članka 1. stavka 2. od njezinih korisnika.

2. Uzimajući u obzir da Ryanair i AMS čine jedinstven gospodarski subjekt u smislu ove odluke oni su solidarno odgovorni za povrat plaćanja državne potpore koju je primio bilo tko od njih.

3. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su stavljeni na raspolaganje korisnicima do datuma njihova stvarnog povrata.

4. Kamate se izračunavaju na temelju složenoga kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004 i Uredbe (EZ) br. 271/2008 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.

5. Italija otkazuje sva preostala plaćanja potpore iz članka 1. stavka 2., s učinkom od datuma donošenja ove Odluke.

Članak 3.

1. Povrat potpore iz članka 1. stavka 2. ima trenutačni učinak.

2. Italija je dužna osigurati provođenje ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma objave ove Odluke.

Članak 4.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Italija dostavlja sljedeće informacije:

— popis korisnika koji su primili potporu na temelju sustava iz članka 1. stavka 2. te ukupni iznos potpore koji je svaki od njih primio na temelju sustava;

— ukupni iznos (glavnicu i kamate na iznos povrata) koji se potražuje od svakog korisnika;

— detaljan opis već poduzetih i planiranih mjera kojima će se ispuniti uvjeti iz ove Odluke;

— dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima dan nalog za povrat potpore.

2. Italija obavješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih za provedbu ove Odluke sve dok se ne izvrši povrat potpore iz članka 2. Na zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom. Dostavlja i detaljne informacije o iznosima potpora i kamata koje su korisnici već vratili.

Članak 5.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. srpnja 2016.

Za Komisiju

Margrethe VESTAGER

Članica Komisije