II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/1861

z 29. júla 2016

o štátnej pomoci SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Taliansko – Kompenzácia letiskám na Sardínii za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (SVHZ)

[oznámené pod číslom C(2016) 4862]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii a na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na článok 108 ods. 2 prvý pododsek ZFEÚ,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Taliansko 30. novembra 2011 oznámilo systém kompenzácií v prospech prevádzkovateľov letísk na Sardínii za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme s cieľom posilniť a rozvíjať leteckú dopravu. Toto oznámenie bolo podané prostredníctvom elektronického oznamovacieho systému Komisie.

(2) Komisia listami z 30. januára 2012, 24. apríla 2012 a 12. júla 2012 požiadala Taliansko o poskytnutie dodatočných informácií k oznámeniu. Taliansko odpovedalo na tieto žiadosti listami z 24. februára 2012, 30. mája 2012 a 9. augusta 2012.

(3) Na základe prijatých informácií, podľa ktorých Taliansko mohlo zaviesť opatrenie pred tým, ako Komisia prijala rozhodnutie o jeho povolení, sa Komisia rozhodla vyšetriť opatrenie podľa kapitoly 3 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([2]) v súvislosti s neoprávnenou štátnou pomocou.

(4) Dňa 30. novembra 2012 Taliansko požiadalo Komisiu, aby určila časový rámec pre rozhodnutie a určité objasnenia v súvislosti s postupom. Komisia odpovedala listom, ktorý bol Taliansku odoslaný 7. decembra 2012.

(5) Listom z 23. januára 2013 Komisia informovala Taliansko o svojom rozhodnutí začať postup stanovený v článku 108 ods. 2 zmluvy (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) v súvislosti s oznámenou schémou.

([1]) Ú. v. EÚ C 152, 30.5.2013, s. 30.
([2]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

(6) Taliansko poskytlo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 21. marca 2013 (prílohy boli prijaté 22 marca 2013).

(7) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 30. mája 2013. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky k údajným opatreniam pomoci.

(8) Dňa 10. apríla 2013 Komisia dostala pripomienky k prípadu od spoločnosti Ryanair Ltd., ktorá vystupuje ako zainteresovaná strana. Komisia odoslala tieto pripomienky Taliansku listom z 3. mája 2013. Taliansko nepredložilo žiadne vyjadrenia k pripomienkam spoločnosti Ryanair.

(9) Komisii boli následne doručené pripomienky od týchto zainteresovaných strán:

a) Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene, 28. júna 2013;

b) GEASAR S.p.A., prevádzkovateľ letiska Olbia, 1. júla 2013;

c) SOGEAAL S.p.A., prevádzkovateľ letiska Alghero, 29. júla 2013;

d) SOGAER S.p.A., prevádzkovateľ letiska Cagliari, 30. júla 2013 a 2. augusta 2013;

e) easyJet, 30. júla 2013.

(10) Dňa 31. júla 2013 Komisia postúpila verzie pripomienok spoločností GEASAR a SOGEAAL, ktoré nemali dôverný charakter, Taliansku, ktoré tak dostalo možnosť sa k nim vyjadriť. Komisia postúpila pripomienky spoločností SOGAER a Ryanair Taliansku 2. augusta a pripomienky spoločnosti easyJet 7. augusta.

(11) Taliansko 27. septembra 2013 informovalo Komisiu, že nemá žiadne poznámky k pripomienkam troch prevádzkovateľov letísk. Taliansko zaslalo Komisii 20. a 21. novembra 2013 svoje vyjadrenia týkajúce sa pripomienok spoločnosti Ryanair. Taliansko nepredložilo žiadne vyjadrenia k pripomienkam spoločnosti easyJet.

(12) Dňa 20. decembra 2013 predložila spoločnosť Ryanair ďalšie pripomienky, ktoré boli 9. januára 2014 postúpené Taliansku. Taliansko neposkytlo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(13) Dňa 17. januára 2014 a 31. januára 2014 predložila spoločnosť Ryanair ďalšie pripomienky, ktoré boli 12. januára 2015 postúpené Taliansku. Taliansko neposkytlo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(14) Listom z 25. februára 2014 Komisia informovala Taliansko, že 20. februára 2014 boli prijaté usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 ([3]) a o skutočnosti že tieto usmernenia sa budú uplatňovať na daný prípad od okamihu ich uverejnenia v úradnom vestníku. Komisia poskytla Taliansku príležitosť vyjadriť sa k usmerneniam a ich uplatňovaniu do 20 pracovných dní od ich uverejnenia v úradnom vestníku.

(15) Listami z 24. februára 2014 Komisia informovala aj zainteresované strany o prijatí usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a o tom, že tieto usmernenia sa budú uplatňovať na daný prípad od okamihu ich uverejnenia v úradnom vestníku. Komisia poskytla Taliansku príležitosť vyjadriť sa k usmerneniam a ich uplatňovaniu do 20 pracovných dní od ich uverejnenia v úradnom vestníku.

(16) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 boli uverejnené v úradnom vestníku 4. apríla 2014. Nahradili sa nimi usmernenia v oblasti letectva z roku 1994 ([4]), ako aj usmernenia v oblasti letectva z roku 2005 ([5]).

(17) Dňa 15. apríla 2014 bolo v úradnom vestníku uverejnené oznámenie, ktorým sa členské štáty a zainteresované strany vyzývali, aby predložili v tejto veci pripomienky k uplatňovaniu usmernení v oblasti letectva z roku 2014 do jedného mesiaca od ich uverejnenia ([6]).

([3]) Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3.
([4]) Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v sektore leteckej dopravy (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).
([5]) Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1).
([6]) Ú. v. EÚ C 113, 15.4.2014, s. 30.

(18) Dňa 13. júna 2014 spoločnosť SOGAER poskytla pripomienky k prípadu v súvislosti s prijatím nových usmernení. Spoločnosti GEASAR a SOGEAAL poslali svoje pripomienky 16. júna 2014 a spoločnosť easyJet 4. júla 2014. Komisia odoslala pripomienky spoločností SOGAER, GEASAR, SOGEAAL a easyJet Taliansku 9. júla 2014. Taliansko nepodalo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(19) Spoločnosť Ryanair poskytla ďalšie pripomienky k prípadu 12. a 26. septembra 2014. Komisia postúpila tieto pripomienky Taliansku 28. októbra 2014. Taliansko nepodalo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(20) Spoločnosť Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene poskytli 26. januára 2015 ďalšie pripomienky, ktoré boli postúpené Taliansku 4. februára 2015. Taliansko nepodalo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(21) Spoločnosť Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene poskytli 27. februára 2015 a 2. marca 2015 ďalšie pripomienky, ktoré boli postúpené Taliansku 24. marca 2015. Taliansko nepodalo žiadne vyjadrenia k týmto pripomienkam.

(22) Dňa 18. marca 2015 Komisia požiadala Taliansko, aby poskytlo ďalšie informácie o prípade. Taliansko odpovedalo 11., 18. a 19. mája 2015.

(23) Spoločnosť easyJet poskytla 31. marca 2015 dodatočné pripomienky, ktorými doplnila svoje pôvodné podanie z 30. júla 2013. Spoločnosť easyJet a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene poskytli 1. a 14 mája 2015 ďalšie pripomienky k prípadu. Dňa 1. júna 2015 spoločnosť easyJet poskytla ďalšie pripomienky k prípadu. Všetky tieto pripomienky boli postúpené Taliansku 6. júla 2015. Taliansko predložilo 17. septembra 2015 svoje vyjadrenia k pripomienkam spoločnosti easyJet a poradenskej spoločnosti konajúcej v jej mene.

(24) Dňa 29. júna 2015 Komisia požiadala Taliansko o doplňujúce informácie. Taliansko čiastočne odpovedalo 14. júla 2015 a 10. septembra 2015 poslalo prílohy k tejto odpovedi.

(25) Dňa 17. júla 2015 Komisia požiadala Taliansko o doplňujúce informácie. Taliansko odpovedalo 11. septembra 2015.

(26) Komisia požiadala Taliansko o doplňujúce informácie 8. a 14. októbra 2015. Taliansko odpovedalo 5. novembra 2015.

(27) Taliansko poskytlo ďalšie informácie k prípadu 24. novembra 2015.

(28) Dňa 24. novembra 2015 Komisia požiadala Taliansko o doplňujúce vysvetlenia. Taliansko odpovedalo 27 novembra 2015.

(29) Spoločnosť Ryanair a poradenská spoločnosť konajúca v jej mene poskytli 4. decembra 2015 ďalšie informácie k prípadu, ktoré boli postúpené Taliansku 8. decembra 2015. Taliansko odpovedalo 16. decembra 2015, pričom uviedlo, že nemá žiadne poznámky k týmto dokumentom.

(30) Taliansko predložilo ďalšie pripomienky k prípadu 11., 16. a 17. decembra 2015.

2. **PODROBNÝ OPIS POMOCI**

2.1. *NÁZOV A CIELE OPATRENIA*

(31) Oznámená schéma poskytuje kompenzácie za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme prevádzkovateľom letísk na Sardínii s cieľom posilniť a rozvíjať leteckú dopravu. Taliansko tvrdí, že tieto záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sa vzťahujú na služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“). Táto schéma bola zavedená v súlade s článkom 3 regionálneho zákona Sardínie č. 10 z 13. apríla 2010 ([7]) (ďalej len „zákon č. 10/2010“).

(32) V tomto článku sa vymedzuje účel danej schémy, ktorý spočíva v posilnení leteckej dopravy na Sardíniu a zo Sardínie prostredníctvom rozšírenia leteckej prevádzky, a to tak z hľadiska frekvencie v zimnom období, ako aj z hľadiska počtu nových destinácií. Na tieto účely mali letiská na Sardínii smerovať tieto verejné finančné prostriedky leteckým dopravcom ako kompenzáciu za služby vo verejnom záujme.

([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) Širším cieľom tejto schémy je posilniť regionálne hospodárstvo zvýšením počtu turistov, najmä mimo letnej sezóny.

2.2. *ORGÁN POSKYTUJÚCI POMOC*

(34) Orgánom poskytujúcim pomoc je región Sardínia (ďalej len „región“). Región má osobitné postavenie autonómneho regiónu v Taliansku.

2.3. *PRÁVNY RÁMEC*

(35) V článku 3 zákona č. 10/2010 sa stanovuje financovanie prevádzkovateľov letísk na Sardínii vo forme kompenzácie za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na obdobie rokov 2010 – 2013. Zákon č. 10/2010 sa vykonáva rozhodnutiami prijatými regionálnym výkonným orgánom.

(36) V regionálnej vyhláške č. 122/347 zo 17. mája 2010 ([8]) sa uvádza, že sumy vymedzené v zákone č. 10/2010 sa vyčleňujú z regionálneho rozpočtu.

(37) Sardínsky regionálny výkonný orgán prijal niekoľko vykonávacích aktov, v ktorých sa vymedzujú podmienky a postupy prístupu k financovaniu podľa zákona č. 10/2010 takto:

a) V rozhodnutí Sardínie č. 29/36 z 29. júla 2010 ([9]) sa vymedzujú kritériá, charakter a trvanie dopravných služieb, na ktoré by sa mohli poskytnúť finančné prostriedky, a stanovujú sa všeobecné zásady vypracúvania a vyhodnocovania plánov činností letísk (*programmi di attività*).

b) V rozhodnutí Sardínie č. 43/37 zo 6. decembra 2010 ([10]) sa schvaľujú plány činností predložené prevádzkovateľmi letísk za rok 2010 a konkrétne sumy, ktoré sa v roku 2010 majú poskytnúť jednotlivým prevádzkovateľom letísk.

c) V rozhodnutí Sardínie č. 52/117 z 23. decembra 2011 ([11]) sa stanovujú ročné sumy, ktoré má región poskytnúť prevádzkovateľom letísk za obdobie rokov 2011 – 2013 na základe plánov činností predložených prevádzkovateľmi letísk v roku 2011.

(38) Regionálnym zákonom č. 1 z 19. januára 2011 ([12]) sa znížili príspevky, ktoré má región poskytnúť letiskám, ako sa vymedzuje v zákone č. 10/2010, a to na 21 100 000 EUR v roku 2011 a 2 150 000 EUR v rokoch 2012 a 2013.

(39) Regionálnym zákonom č. 12 z 30. júna 2011 ([13]) sa stanovuje mechanizmus finančných zálohových platieb, ktoré sa majú realizovať prostredníctvom *ad hoc* finančného fondu v rámci spoločnosti SFIRS ([14]). SFIRS je interná finančná spoločnosť regiónu Sardínia, ktorú región ako finančného sprostredkovateľa a prevádzkovú pobočku regiónu poveril vytvorením a riadením regionálneho fondu zameraného na poskytovanie finančných zálohových platieb vo forme úročeného financovania akcionárov ([15]). SFIRS podlieha priamej kontrole a riadeniu zo strany regiónu. Jej úlohou je riadiť plány, politiky a programy, ktoré región stanovil, zamerané na hospodársky a sociálny rozvoj oblasti. Jej predstavenstvo vymenúva región. Poverovacím aktom č. 15 z 9. augusta 2011 ([16]) bola spoločnosť SFIRS poverená vytvorením a riadením „regionálneho fondu pre letiská“ ([17]) (ďalej len „regionálny fond“), ktorého účelom je poskytovanie finančných zálohových platieb na príspevky regiónu. Rozhodnutím č. 500 z 9. augusta 2011 ([18]) sa schválili podrobné pravidlá vykonávania regionálneho fondu. Rozhodnutím č. 22 z 30. januára 2012 ([19]) sa doplnili pravidlá stanovené v rozhodnutí č. 500 z 9. augusta 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 – finančný sprostredkovateľ podľa článkov 106 a 107 legislatívnej vyhlášky č. 385 z 1. septembra 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) Regionálnym zákonom č. 15 zo 7. augusta 2012 ([20]) sa mení regionálny zákon z 30. júna 2011. Rozhodnutím č. 694 z 2. októbra 2012 ([21]) sa vykonáva regionálny zákon zo 7. augusta 2012 a dopĺňajú a menia pravidlá pre vykonávanie regionálneho fondu rozšírením uplatňovania zákona z 30. júna 2011 na roky 2012 a 2013.

(41) Rozhodnutím č. 4/34 z 5. februára 2014 ([22]) sa upravuje prideľovanie regionálnych príspevkov za rok 2013 s prihliadnutím na zníženie regionálnych príspevkov, o ktorých sa rozhodlo v rámci rozpočtu regiónu, pridelených na financovanie činností v zmysle zákona č. 10/2010, a skutočných nákladov troch prevádzkovateľov letísk.

2.4. *SCHÉMA*

(42) Cieľom oznámenej schémy je rozvíjať leteckú dopravu a zabezpečiť, aby letecké spojenie na Sardíniu a z nej bolo menej sezónne, čím sa prispeje k spoločnému cieľu pritiahnuť cestovný ruch a posilniť regionálne hospodárstvo. Na tento účel sa v zákone č. 10/2010 stanovuje financovanie prevádzkovateľov letísk na Sardínii vo forme kompenzácie za záväzky vyplývajúce zo služieb verejnom záujme za obdobie rokov 2010 – 2013.

(43) Vo vykonávacích rozhodnutiach sa objasňuje, že cieľ zákona č. 10/2010 – znížiť sezónnosť – spočíva v predĺžení obdobia, počas ktorého sa prevádzkujú lety. To znamená zvýšenie frekvencie letov počas tzv. strednej sezóny (teda počas mesiacov, ktoré ohraničujú letnú sezónu – apríl, máj, september a október) alebo zimnej sezóny a takisto otvorenie nových tratí na miesta a z miest, ktoré zatiaľ nemajú spojenie so Sardíniou. Odôvodnením tejto schémy je podpora regionálnej politiky leteckej dopravy posilňujúca hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť komunít, ktorých sa týka riešenie znevýhodnení, pokiaľ ide o prístupnosť, ktorým Sardínia ako ostrov čelí.

(44) Rozhodnutia uvedenými v bode 2.3 sú zamerané na tieto tri činnosti:

a) *Zvyšovanie leteckej prevádzky leteckými dopravcami (ďalej len „činnosť 1“)*. Letecký dopravcovia a prevádzkovatelia letísk musia v podrobných „plánoch činností“ vymedziť stratégie na zvýšenie leteckej prevádzky a zníženie sezónnosti turistických tokov vymedzením tratí strategického záujmu, frekvencií, ponuky kapacít a ďalších cieľov prevádzky. Ak tieto ciele splnia, dostanú finančnú kompenzáciu; ak ciele nesplnia, musia platiť sankcie.

b) *Propagácia Sardínie ako turistickej destinácie leteckými dopravcami (ďalej len „činnosť 2“)*. V uvedených „plánoch činností“ by letecký dopravcovia a prevádzkovatelia letísk mali vymedziť aj konkrétne marketingové a reklamné činnosti zamerané na zvýšenie počtu cestujúcich a podporu spádovej oblasti letiska.

c) *Ďalšie propagačné činnosti zverené prevádzkovateľmi letísk tretím poskytovateľom služieb iným ako leteckým dopravcom ([23]) v mene regiónu (ďalej len „činnosť 3“)*.

(45) Keď región schváli plány činností, pričom v nich navrhované činnosti posúdi podľa ich hospodárskeho vplyvu na letisko a sardínsku hospodársku činnosť ako celok, zodpovedajúcim spôsobom rozdelí dostupné finančné prostriedky medzi jednotlivé letiská na každý rok.

(46) Kompenzácia prevádzkovateľov letísk sa vypočíta na základe odhadovaných nákladov leteckých dopravcov, ktorí lietajú na strategických vnútroštátnych alebo medzinárodných tratiach alebo plnia ciele v oblasti počtu cestujúcich ročne. Po vymedzení cieľov v oblasti počtu cestujúcich prevádzkovatelia letísk vyberú leteckých dopravcov, ktorí budú požiadaní, aby prevádzkovali dané služby. Vybraní dopravcovia dostanú kompenzáciu, ktorá pokryje rozdiel medzi ich prevádzkovými nákladmi a skutočnými alebo predpokladanými tržbami z leteniek.

(47) V oznámení Talianska sa uvádza, že región by mal schváliť postup verejného obstarávania na výber zainteresovaných leteckých dopravcov ktorý organizujú prevádzkovatelia letísk. Komisia nebola informovaná o žiadnom

([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]) Napríklad reklamné alebo cestovné kancelárie.

verejnom obstarávaní organizovanom prevádzkovateľmi letísk. Podľa Talianska boli leteckí dopravcovia vybraní na základe najatraktívnejších obchodných ponúk predložených prevádzkovateľom letísk po zverejnení oznámenia na ich webovom sídle. Pokiaľ ide o letiská, schéma pomoci je koncipovaná tak, aby umožňovala koordináciu rozvoja regionálneho systému letísk, v rámci ktorej by sa regionálne letiská navzájom dopĺňali ([24]).

2.5. *MARKETINGOVÉ ČINNOSTI VYKONÁVANÉ LETECKÝMI DOPRAVCAMI*

(48) V zákone č. 10/2010 sa stanovuje, že v súvislosti s činnosťou 2 musia prevádzkovatelia letísk s leteckými dopravcami uzavrieť marketingové zmluvy s cieľom propagovať Sardíniu ako turistickú destináciu. V plánoch činností sa teda musia vymedziť konkrétne marketingové a reklamné stratégie zamerané na zvýšenie počtu cestujúcich a podporu spádovej oblasti letiska.

(49) Prevádzkovatelia letísk uzavreli v závislosti od leteckého dopravcu dva rôzne typy zmlúv: buď jedinú zmluvu, ktorá zahŕňala letiskové aj marketingové služby, alebo dve samostatné zmluvy, ako napríklad v prípade spoločnosti Ryanair, kde zmluva o letiskových službách bola uzavretá so spoločnosťou Ryanair a zmluva o marketingových službách s marketingovou spoločnosťou AMS (Airport Marketing Services), ktorá je v jej plnom vlastníctve. V zmluvách sa kombinujú a spájajú opatrenia na zvýšenie objemu prepravy s marketingovými opatreniami a sú založené na systéme odmeňovania v závislosti od úspechu opatrení na zvyšovanie objemu prepravy. Podľa zmlúv má dopravca prevádzkovať vymedzený program letov a zároveň vypracovať plán marketingových a reklamných činností.

(50) Základom marketingu je stránka venovaná cieľovému letisku na webovom sídle dopravcu, ktorá niekedy obsahuje aj cestovného sprievodcu. Marketing je zameraný na podporu turistických a obchodných zaujímavostí v regióne a maximalizáciu podielu zahraničných cestujúcich prichádzajúcich do regiónu.

2.6. *DOTKNUTÉ LETISKÁ*

(51) V roku 2010 fungovalo na Sardínii päť letísk:

a) Alghero, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť SO.GE.A.AL S.p.A. (ďalej len „SOGEAAL“);

b) Cagliari-Elmas, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť So.G.Aer. S.p.A. (ďalej len „SOGAER“);

c) Olbia, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť GEASAR S.p.A. (ďalej len „GEASAR“);

d) Tortoli, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť GE.AR.TO. S.p.A. (ďalej len „GEARTO“);

e) Oristano, ktorého prevádzkovateľom je spoločnosť SO.GE.A.OR. S.p.A. (ďalej len „SOGEAOR“).

(52) Všetky tieto spoločnosti sú spoločnosťami s ručením obmedzeným. Spoločnosti SOGEAAL a SOGAER sú vo verejnom vlastníctve. Spoločnosť GEASAR je riadená leteckým dopravcom Meridiana.

(53) Taliansko potvrdilo, že hoci sa zákon č. 10/2010 vzťahuje na všetky letiská na Sardínii, dve menšie letiská na ostrove, Oristano a Tortolì-Arbatax (ktorými prejde menej ako 200 000 cestujúcich ročne ([25])), nedostali žiadne finančné prostriedky na základe zákona č. 10/2010.

(54) Alghero sa nachádza na severozápade Sardínie, Olbia na severovýchode a Cagliari na juhu. Vzdialenosti a cestovné časy cestnou dopravou medzi týmito letiskami sú ([26]):

Cagliari – Alghero 247 km – 2h40

Cagliari – Olbia 273 km – 2h51

Olbia – Alghero 136 km – 1h53

([24]) Deliberazione No 29/36, z 29. júla 2010, s. 1.

([25]) Letisko Oristano, ktorého činnosť bola pozastavená v roku 2011, malo približne 7 000 cestujúcich v roku 2010 a približne 1 300 cestujúcich v roku 2011. Letisko Tortolì-Arbatax malo približne 13 500 cestujúcich v roku 2010 a približne 2 800 cestujúcich v roku 2011.

([26]) *Zdroj:* Mapy Google.

2.6.1. LETISKO CAGLIARI

(55) Prevádzkovateľ letiska, spoločnosť SOGAER, je vo verejnom vlastníctve, keďže obchodná komora Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) vlastní väčšinu akcií, ako sa uvádza v tabuľke 1. Región neriadi obchodnú komoru Cagliari ([27]). Tá je financovaná nezávisle prostredníctvom z ročných poplatkov, ktoré platia spoločníci spoločnosti. Obchodná komora je nezávislý verejný subjekt, ktorý je zodpovedný za poskytovanie rôznych služieb spoločníkom spoločnosti ([28]).

Tabuľka 1

Štruktúra podielového vlastníctva spoločnosti 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]) Hlavný akcionár letiska má v blízkej budúcnosti v úmysle predať 40 % svojich akcií (*zdroj:* Výročná správa za rok 2013).

(56) V roku 2014 letisko vybavilo 3 639 627 cestujúcich ([29]). Nachádza sa v južnej časti ostrova a z hľadiska prevádzky ide o jeho hlavné letisko. Od roku 2007 spoločnosť SOGAER vlastní plnú koncesiu na prevádzkovanie letiska. Letisko zabezpečuje vnútroštátne a medzinárodné lety a hlavnými leteckými dopravcami, ktorí letisko využívajú, sú spoločnosti Ryanair Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea a AirBerlin. V období rokov 2007 – 2009 bolo 69 % toku cestujúcich na letisku zaznamenaných v období od apríla do októbra.

(57) K 31. decembru 2013 mala spoločnosť SOGAER obrat vo výške 26,8 milióna EUR a kladný čistý výsledok 1,7 milióna EUR. Celkové aktíva predstavovali 125,5 milióna EUR.

2.6.2. LETISKO ALGHERO

(58) Prevádzkovateľa letiska Alghero, spoločnosť SOGEAAL, z 80,20 % vlastní región Sardínia a z 19,80 % spoločnosť SFIRS SpA (interná spoločnosť vo vlastníctve regiónu) ([30]). Spoločnosť SOGEAAL začala svoju činnosť v roku 1995 na základe čiastočnej a dočasnej koncesie, ktorá bola v roku 2007 prevedená na plnú koncesiu ([31]).

([27]) *Zdroj:* Oznámenie Talianska z 5. mája 2016 adresované Komisii.
([28]) Zákonom č. 580 z 29. decembra 1993 sa upravuje postavenie obchodných komôr v Taliansku.
([29]) *Zdroj:* Wikipédia.
([30]) Táto štruktúra podielového vlastníctva spoločnosti SOGEAAL odráža zmeny, ku ktorým došlo v priebehu roka 2010. Letisko je v súčasnosti v procese privatizácie.
([31]) *Concessione di gestione totale.*

(59) Letisko sa nachádza v severozápadnej časti ostrova. Podľa Talianska jeho spádová oblasť pokrýva približne 35 % ostrova a zahŕňa 450 000 až 600 000 obyvateľov v provinciách Sassari, Oristano a Nuoro. Pokiaľ ide o komerčný tok cestujúcich, Alghero je tretím sardínskym letiskom a v roku 2014 spolu vybavilo 1 639 374 cestujúcich ([32]).

(60) Na letisku pôsobia tri typy leteckých dopravcov: tradiční leteckí dopravcovia, ako sú Alitalia, Meridiana, Iberia a Lufthansa, nízkonákladoví leteckí dopravcovia, ako sú easyJet a Ryanair, a charterové spoločnosti, ako sú Tui Fly a Jet Time. V období rokov 2007 – 2009 bolo 75 % toku cestujúcich na letisku zaznamenaných v období od apríla do októbra.

(61) K 31. decembru 2013 mala spoločnosť SOGEAAL obrat vo výške 15,9 milióna EUR a negatívny čistý výsledok 1,5 milióna EUR. Celkové aktíva predstavovali 42,0 milióna EUR.

2.6.3. LETISKO OLBIA

(62) Prevádzkovateľ letiska Olbia, spoločnosť GEASAR, je z väčšej časti vo vlastníctve súkromných akcionárov ([33]), ako sa uvádza v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Štruktúra podielového vlastníctva spoločnosti 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
Región Sardínia	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

(63) Spoločnosť GEASAR začala svoju činnosť v roku 1989 na základe čiastočnej koncesie na prevádzkovanie letiska Olbia. Olbia sa nachádza v severovýchodnej časti Sardínie. Na letisku pôsobia tradiční leteckí dopravcovia, ako sú Alitalia a Lufthansa, nízkonákladoví leteckí dopravcovia, ako sú easyJet a Vueling, a charterové letecké spoločnosti, ako sú Smartwings a Mistral Air.

(64) Letisko v roku 2014 vybavilo 2 127 718 cestujúcich ([34]). Je určené najmä na osobnú komerčnú vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu. Letisko má turistický účel, pretože zabezpečuje prístup k vysoko turistickej oblasti *Costa Smeralda*. Preto je prevádzka koncentrovaná najmä na obdobie od mája do októbra: v období rokov 2007 – 2009 bolo 84 % toku cestujúcich na letisku zaznamenaných v období od apríla do októbra.

(65) K 31. decembru 2013 mala spoločnosť GEASAR obrat vo výške 27,0 milióna EUR a kladný čistý výsledok 2,8 milióna EUR. Celkové aktíva predstavovali 57,3 milióna EUR.

2.7. *MECHANIZMUS A ŠTRUKTÚRA FINANCOVANIA ZAVEDENÉ REGIÓNOM SARDÍNIA*

2.7.1. CELKOVÁ SUMA PRÍSPEVKOV VYČLENENÝCH REGIÓNOM SARDÍNIA

(66) Pôvodne sa článkom 3 zákona č. 10/2010 oprávňoval región, aby prevádzkovateľom letísk poskytol 19 700 000 EUR v roku 2010 a 24 500 000 EUR v každom z rokov 2011, 2012 a 2013.

([32]) *Zdroj:* Oficiálne webové sídlo letiska.
([33]) *Società per azioni costituita nel 1985.*
([34]) *Zdroj:* Wikipédia.

(67) Počas tohto obdobia región s prihliadnutím na svoje vlastné zdroje a plány činností predložené letiskami postupne znižoval sumy, ktoré boli pôvodne vyčlenené na financovanie schémy, ako sa uvádza v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Kompenzácia vyčlenená pre letiská na Sardínii – roky 2010 – 2013

(EUR)

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

(68) Rozhodnutím č. 4/34 z 5. februára 2014 sa zmenil regionálny príspevok za rok 2013 a v prípade troch prevádzkovateľov letísk bol za rok 2013 stanovený v celkovej výške 17 500 000 EUR, ako sa uvádza v tabuľke 4.

Tabuľka 4

Kompenzácia vyčlenená pre letiská na Sardínii – rok 2013 (podľa rozhodnutia č. 4/34 z 5. februára 2014)

(EUR)

	Rok 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Spolu	17 500 000

(69) Konečné príspevky po jednotlivých zmenách, ktoré región Sardínia skutočne poskytol trom letiskám, sa uvádzajú v tabuľke 5 ([35]).

Tabuľka 5

Konečná kompenzácia vyčlenená pre letiská na Sardínii – roky 2010 – 2013

(EUR)

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

([35]) Ako je vysvetlené v odôvodnení 53, finančnú kompenzáciu mali pôvodne dostať všetky letiská na Sardínii vrátane letiska Oristano, ale tento plán bol neskôr zrušený.

(70) Opatrenie má podobu priamych grantov od regiónu prevádzkovateľom letísk na Sardínii, ktorí následne prevedú dané sumy leteckým dopravcom a ďalším zúčastneným subjektom. Tieto granty sú financované priamo z regionálneho rozpočtu. Prevádzkovatelia letísk musia na sledovanie prijatých súm viesť oddelené účty.

2.7.2. PLÁNY ČINNOSTÍ A TRATE STRATEGICKÉHO ZÁUJMU

(71) Prevádzkovatelia letísk na Sardínii sú povinní vypracovať plány činností a predložiť ich regiónu na schválenie. V týchto plánoch činností sa musia uvádzať činnosti spočívajúce v rozvoji leteckých spojení medzi vnútroštátnymi a európskymi destináciami s letiskami na Sardínii a z nich, ktorý sa má zabezpečiť prostredníctvom zmlúv s leteckými dopravcami. Na tento účel sa v samotnom pláne musí uviesť, ktoré z uvedených iniciatív ([36]) prevádzkovatelia letísk považujú za realizovateľné z hľadiska cieľov zlepšenia a zníženia sezónnosti leteckej dopravy stanovených v zákone č. 10/2010.

(72) V plánoch treba určiť trate strategického záujmu (vnútroštátne aj medzinárodné) a ciele na jednotlivé roky týkajúce sa frekvencie letov, koeficientu vyťaženia, nových tratí, počtu cestujúcich a marketingových činností.

(73) Plány činností musia byť v súlade s týmito zásadami:

a) Trate strategického záujmu sa nemôžu prekrývať s traťami, ktoré sú už prevádzkované v režime záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme ([37]) na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([38]).

b) Finančný príspevok na každú z dotovaných tratí by sa mal časom znižovať.

c) Súčasťou finančnej zmluvy uzavretej s leteckými dopravcami by mal byť plán propagácie danej oblasti, ktorý by mal zodpovedať komunikačnej stratégii regiónu v oblasti cestovného ruchu.

d) Ak je celková kompenzácia, ktorú požadujú letiská, vyššia ako celková suma schválená v regionálnom rozpočte, prednosť dostanú medzinárodné spojenia pred vnútroštátnymi traťami (s výnimkou destinácií, ktoré slúžia vyše 3 miliónom obyvateľov), trate spájajúce hlavné uzly, trate s veľkým dopravným potenciálom, trate, na ktorých sa služby poskytujú v priebehu celého roka a nie na sezónnej báze, a spoločnosti, ktoré sa rozhodli vybudovať prevádzkovú základňu na miestnom letisku.

(74) Prevádzkovanie trate strategického záujmu predstavuje službu všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorú by leteckí dopravcovia mali poskytovať výmenou za kompenzáciu (s výhradou splnenia cieľov stanovených v oblasti toku cestujúcich). Plány činností by mali byť podložené vhodnými hospodárskymi a finančnými prognózami, ktoré ilustrujú vyhliadky na ziskovosť danej iniciatívy a stanovujú finančné požiadavky spojené s týmito činnosťami na každý príslušný rok. Tieto požiadavky zahŕňajú údaj o výške vlastných zdrojov, ktoré prevádzkovateľ letiska investoval, ako aj výšku investícií tretích strán, ktoré profitujú zo zvýšenia objemu dopravy.

(75) Skutočné „plány činností“, ktoré Taliansko predložilo počas formálneho konania, sú v súlade s požiadavkami stanovenými v odôvodnení 73. Obsahujú povinné informácie požadované regiónom, ako je napríklad prezentácia ponuky dotovanej dopravy, podrobný výpočet kompenzácie, ktorá sa má poskytnúť, a očakávané hospodárske prínosy verejnej podpory.

(76) Po schválení plánov činností región následne rozhodne o udelení ročných finančných prostriedkov jednotlivým letiskám, pričom vykonávané činnosti posúdi na základe hodnotenia ich hospodárskeho vplyvu na hospodársku činnosť na Sardínii.

([36]) Pozri odôvodnenie 44.

([37]) Od roku 2000 boli záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené na vnútroštátnych tratiach medzi letiskami na Sardínii a letiskami na talianskej pevnine v súlade s pravidlami Únie o leteckej doprave.

([38]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

(77) Financovanie plánov je takéto:

a) prijímajúci prevádzkovateľ letiska dostane prvú splátku vo forme zálohy vo výške 20 % z celkovej predpokladanej sumy uvedenej v týchto plánoch;

b) 60 % celkového objemu finančných prostriedkov sa vyplatí ako priebežná platba po prijatí štvrťročnej správy;

c) posledná splátka bude vyplatená do 60 dní od prijatia príslušnej dokumentácie po tom, ako región overí vykonávané činnosti, dosiahnuté výsledky a vynaložené náklady.

(78) Plány činností boli schválené dvomi rozhodnutiami regiónu:

a) Rozhodnutím Sardínie č. 43/37 zo 6. decembra 2010 sa schválili plány činností na rok 2010, ktoré predložili prevádzkovatelia letísk Cagliari, Olbia, Alghero a Orestano, a konkrétne sumy, ktoré sa majú poskytnúť každému z nich ([39]).

b) Rozhodnutím Sardínie č. 52/117 z 23. decembra 2011 sa schválili plány činností, ktoré predložili prevádzkovatelia letísk Cagliari, Olbia a Alghero na obdobie rokov 2011 – 2013. Podrobne sa v ňom uvádzajú ročné ciele v oblasti počtu cestujúcich na letisko a rozdelenie kompenzácie medzi tri letiská. V rozhodnutí sa ďalej vysvetľuje, že plány na rok 2011 sa musia považovať za konečné, pretože sa týkajú činností, ktoré sa už uskutočnili, zatiaľ čo plány na nasledujúce dva roky, 2012 a 2013, sa môžu meniť.

2.7.3. POSTUP MONITOROVANIA

(79) Prevádzkovatelia letísk musia vypracovať plány činností v súlade s ustanoveniami zákona č. 10/2010 a jeho rôznych vykonávacích aktov. Počas vypracúvania musia byť v kontakte s leteckými dopravcami a konečný plán musí schváliť región. Ak ho región neschváli alebo si všimne nesúlad s ustanoveniami zákona č. 10/2010, môže požadovať zmeny plánov činností.

(80) Od prevádzkovateľov letísk región vyžaduje monitorovanie pôsobenia leteckých dopravcov a uplatnenie sankcií za neplnenie cieľov stanovených *ex ante*, najmä pokiaľ ide o frekvencie letov a počet cestujúcich. Tento sankčný mechanizmus musí byť stanovený v zmluvách s leteckými dopravcami.

(81) V rozhodnutí regionálneho výkonného orgánu, ktorým sa vykonáva zákon č. 10/2010, sa stanovuje monitorovací mechanizmus, ktorý má región zaviesť s cieľom predchádzať nadmernej kompenzácii za predpokladané ročné náklady na predmetné činnosti. Región musí vymedziť *ex ante* opatrenia kontroly, kontrolovať a prípadne vymáhať nadmernú kompenzáciu, najmä na základe monitorovania skutočného počtu letov a cestujúcich.

(82) Región monitoruje skutočné náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľom letísk pri vykonávaní predmetných činností, prostredníctvom kontroly príslušnej dokumentácie a správ o ročných nákladoch (faktúry od leteckých spoločností prevádzkovateľom letísk). Prevádzkovatelia letísk musia regiónu podať správu o financovaní činností podloženú faktúrami prijatými od dodávateľov (letecké spoločnosti za činnosti 1 a 2 a iné spoločnosti za činnosť 3). Takisto skontroluje, či trať, ktorej sa kompenzácia týka, nie je traťou podliehajúcou záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008.

(83) Regionálne financovanie podľa zákona č. 10/2010 možno poskytnúť len v súvislosti s uvedenými plánmi činností, ktoré región musí schváliť. Keďže tieto plány boli vypracované pred tým, než sa činnosti, ktoré sa stanovujú v zákone č. 10/2010, vykonali, pri vykonávaní môžu nastať určité zmeny. V mechanizme vytvorenom regiónom sa preto stanovuje, že región prispôsobí svoj konečný príspevok zmenám, ktoré nastali pri vykonávaní činností, alebo nákladom, ktoré letiskám vznikli ([40]). V konečnom príspevku, o ktorom rozhoduje región, sa teda

([39]) Pokiaľ ide o letisko Tortolì-Arbatax, v zákone sa uvádza, že prevádzkovateľ letiska predložil plán iba na trojročné obdobie (nie na rok 2010).

([40]) Vo svojom oznámení Komisii z 11. septembra 2015 (odôvodnenie 14) Taliansko ako príklad uvádza spoločnosť GEASAR, ktorá v roku 2013 obmedzila svoje marketingové činnosti v porovnaní s pôvodnými plánmi (v rámci činnosti 2 financovanej regiónom). Región následne znížil svoj konečný príspevok.

zohľadňuje skutočné vykonávanie plánov činností a súlad činností, na ktoré sa požaduje financovanie, s cieľmi zákona č. 10/2010 a marketingovým plánom regiónu v oblasti cestovného ruchu. V prípade nezrovnalostí región upraví konečný príspevok ([41]).

(84) Z dokumentácie, ktorú Taliansko predložilo, vyplýva, že prevádzkovatelia letísk skutočne podali regiónu správy v súvislosti s prijatými verejnými finančnými prostriedkami (vrátane podporných dokladov, ako sú faktúry týkajúce sa vzniknutých nákladov) a predložili dôkazy o marketingových a propagačných opatreniach. Región tieto informácie overil a prevádzkovateľom letísk vyplatil zostávajúcu splátku.

2.7.4. FINANČNÉ ZÁLOHOVÉ PLATBY A ÚLOHA REGIONÁLNEHO FONDU

(85) Ako už bolo uvedené v bode 2.3, v regionálnom zákone z 30. júna 2011 sa stanovuje regionálny fond ([42]) spravovaný spoločnosťou SFIRS a financovaný regiónom.

(86) Finančný mechanizmus zriadený regiónom podľa zákona č. 10/2010 je takýto:

a) Prevádzkovatelia letísk poskytnú vopred finančné zdroje týkajúce sa vykonávania troch činností leteckým dopravcom na príslušných letiskách (v prípade činností 1 a 2) a ďalším príslušným poskytovateľom služieb (v prípade činnosti 3).

b) Každý rok región po prijatí žiadostí o predbežné financovanie zo strany prevádzkovateľov letísk rozhodne, že spoločnosť SFIRS by – prostredníctvom regionálneho fondu – mala letiskám poskytnúť finančné zálohové platby. Regionálny fond potom prevádzkovateľom letísk na požiadanie poskytne finančné prostriedky za odplatu (provízie a úroky) vo forme zálohovej platby sumy vyčlenenej podľa zákona č. 10/2010. Zálohová platba by mala zodpovedať maximálne 85 % ([43]) príspevku, ktorý región vyčlenil pre prevádzkovateľov letísk. Finančná zálohová platba podlieha úroku (Euribor 6M + 2 % za rok 2010 a Euribor 6M + 1,5 % za roky 2011 – 2013) a províznemu poplatku (1 % za rok 2010 a 0,50 % za roky 2011 – 2013), ktoré platia prevádzkovatelia letísk spoločnosti SFIRS.

c) Región následne potvrdí konečné sumy, ktoré sa majú poskytnúť prevádzkovateľom letísk (ďalej len „príspevok“ regiónu) v rámci obmedzení dostupných zdrojov a s prihliadnutím na sumy skutočne vyplatené prevádzkovateľom letísk v súvislosti s vykonávaním troch činností. Na tento účel prevádzkovatelia letísk predkladajú príslušné správy, v ktorých: i) sa uvádzajú dosiahnuté výsledky a analýza vplyvu; ii) sa podrobne uvádzajú náklady, ktoré letiskám skutočne vznikli v súvislosti s vykonanými iniciatívami, a takisto potrebné podporné doklady (faktúry alebo podobné doklady).

d) Z regionálneho príspevku regionálny fond odpočíta zrážkový poplatok vo výške 4 %, ktorý sa vráti regiónu. Keď sa rozhodne o konečnom príspevku, regionálny fond poskytne zostávajúcu časť financovania ([44]) prevádzkovateľovi letiska. Fond by mal poskytnúť zostávajúcu časť prevádzkovateľovi letiska najneskôr do šiestich mesiacov od uzatvorenia plánov činností.

2.8. *FINANČNÉ TOKY*

2.8.1. FINANČNÉ TOKY Z REGIÓNU PREVÁDZKOVATEĽOM LETÍSK

(87) Hoci región počas obdobia rokov 2010 – 2013 celkovo vyčlenil 76 654 887 EUR (pozri tabuľku 5), v skutočnosti prevádzkovateľom letísk previedol 68 510 256 EUR na financovanie troch činností podľa zákona č. 10/2010 ([45]) (pozri tabuľku 6, stĺpec A): 35 516 988 EUR spoločnosti SOGEAAL, 19 250 617 EUR spoločnosti SOGAER a 13 742 651 EUR spoločnosti GEASAR.

([41]) Taliansko na tento účel ako príklad uviedlo letisko Oristano, ktorému región zamietol konkrétnu trať odhadovanú v pláne činností letiska – oznámenie Talianska Komisii z 5. mája 2015, s. 5 – 6.
([42]) *Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.*
([43]) S maximom až 90 % za rok 2011 – porovnaj Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.
([44]) Táto suma sa rovná príspevku, o ktorom región rozhodol, po odpočítaní zrážkového poplatku vo výške 4 % a finančnej zálohy, ktorá sa už prevádzkovateľovi letiska poskytla.
([45]) Taliansko poskytlo Komisii tabuľky, v ktorých sa uvádza konečná suma vyčlenená regiónom.

(88) Celkový objem finančných zálohových platieb prevedených z regionálneho fondu na prevádzkovateľov letísk predstavuje 42 987 645 EUR (tabuľka 6, stĺpec B). Provízny poplatok a úrokový poplatok sa vypočítajú z finančnej zálohovej platby a odpočítajú fondom po vyplatení finančnej zálohovej platby prevádzkovateľovi letiska. Zrážkový poplatok predstavuje 4 % príspevku vyčleneného regiónom a fond ho odpočíta zo sumy príspevku pri vyplatení zostávajúcej časti sumy, ktorú región poskytol letisku (po vyplatení finančných zálohových platieb) ([46]).

(89) Čistú sumu, ktorá sa má poskytnúť prevádzkovateľovi letiska (tabuľka 6, stĺpec C), možno teda vypočítať ako príspevok regiónu mínus tri finančné poplatky (provízny poplatok, úrokový poplatok a zrážkový poplatok). Sumy oznámené Talianskom ako čisté sumy, ktoré prevádzkovatelia letísk skutočne dostali (tabuľka 6, stĺpec D), sa mierne líšia od teoretických súm:

a) V prípade spoločnosti SOGEAAL Taliansko vysvetľuje, že prevádzkovateľ letiska by mal od regiónu ešte dostať 167 661 EUR v súvislosti s príspevkom za rok 2013.

b) O regionálnych príspevkoch pre spoločnosti SOGAER a GEASAR za rok 2013 (4 946 576 EUR a 3 795 930 EUR) región rozhodol 19. júna 2014 a 10. júna 2014, nikdy však neboli vyplatené ([47]): Taliansko uznáva, že regionálne rozhodnutie predstavuje právny záväzok vyplatiť predmetnú sumu, ktorého sa možno dovolávať na vnútroštátnom súde. Taliansko sa však rozhodlo počkať, kým sa neskončí prebiehajúce konanie o štátnej pomoci.

([46]) Komisia konštatuje, že talianske orgány nevysvetlili, prečo sú finančné zálohové platby uvádzané v tabuľkách niekedy vyššie ako fixný príspevok regiónu. Tieto rozdiely však nie sú relevantné na účely posúdenia opatrení pomoci, pretože Komisia prihliada len na rozpočtový záväzok (stĺpec A) a sumu, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali (stĺpec D) – pozri tabuľku 14.

([47]) „Disposti ma non erogati“.

Tabuľka 6

Skutočné finančné toky z regiónu prevádzkovateľom letísk

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Príspevok stanovený regiónom (A)		Finančná zálohová platba (B)		Finančné poplatky			Suma, ktorá sa má poskytnúť prevádzkovateľovi letiska (C)	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	*Rozdiel (C) – (D)*
	Suma	Dátum záväzku	Suma	Dátum platby	Zrážkový poplatok 4 %	Provízny poplatok	Úrokový poplatok			
2010	8 517 963	7.11.2012	[…] (*)	20.9.2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	9 041 162	12.11.2012	[…]	8.2.2012 a 23.8.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	9 062 413	3.6.2013	[…]	22.10.2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	8 895 449	27.10.2014	[…]	17.10.2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu	**35 516 988**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Obchodné tajomstvo.

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Príspevok stanovený regiónom (A)		Finančná zálohová platba (B)		Finančné poplatky			Suma, ktorá sa má poskytnúť prevádzkovateľovi letiska (C)	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	*Rozdiel (C) – (D)*
	Suma	Dátum záväzku	Suma	Dátum platby	Zrážkový poplatok 4 %	Provízny poplatok	Úrokový poplatok			
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	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Spolu	**19 250 617**		[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Príspevok stanovený regiónom (A)		Finančná zálohová platba (B)		Finančné poplatky			Suma, ktorá sa má poskytnúť prevádzkovateľovi letiska (C)	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	*Rozdiel (C) – (D)*
	Suma	Dátum záväzku	Suma	Dátum platby	Zrážkový poplatok 4 %	Provízny poplatok	Úrokový poplatok			
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	—	—	[…]	—	—	[…]	[…]	[…]
Spolu	**13 742 651**		[…]	—	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

2.8.2. FINANČNÉ TOKY OD PREVÁDZKOVATEĽOV LETÍSK LETECKÝM DOPRAVCOM A TRETÍM POSKYTOVATEĽOM SLUŽIEB URČENÉ NA FINANCOVANIE TÝCHTO TROCH ČINNOSTÍ

(90) Prevádzkovatelia letísk Alghero, Cagliari a Olbia poskytovali leteckým spoločnostiam a tretím poskytovateľom služieb finančné prostriedky na vykonávanie činností 1, 2 a 3 v období rokov 2010 – 2013. Podľa Talianska bola kompenzácia, ktorú prevádzkovatelia letísk dostali v rokoch 2010 – 2013 na financovanie činností 1, 2 a 3, prevedená na leteckých dopravcov a tretích poskytovateľov služieb. Leteckí dopravcovia dostali finančné prostriedky na činnosti 1 a 2 a boli vybraní na základe „najatraktívnejšej obchodnej ponuky" ([48]). Tretí poskytovatelia služieb zodpovední za marketingové opatrenia, ako sú napríklad reklamné či cestovné kancelárie, dostali finančné prostriedky na činnosť 3.

(91) V tabuľke 7 sú zhrnuté finančné toky od prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom a tretím poskytovateľom služieb určené na financovanie činností 1, 2 a 3.

Tabuľka 7

Finančné toky od prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom a tretím poskytovateľom služieb určené na financovanie činností 1, 2 a 3

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referenčné obdobie činností	**Financovanie činností**		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2010	[…]	[…]	8 517 963
2011	[…]	[…]	9 041 162
2012	[…]	[…]	9 062 413
2013	[…]	[…]	8 895 449
Spolu	[…]	[…]	**35 516 987 (100 %)**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenčné obdobie činností	**Financovanie činností**		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410
2013	[…]	[…]	4 946 576
Spolu	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

([48]) Pozri odôvodnenie 47: aj keď boli verejné obstarávania stanovené v sardínskom právnom rámci, nezorganizovalo sa žiadne verejné obstarávanie na výber leteckých spoločností.

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Financovanie činností		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…] [1]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Spolu	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

[1] Taliansko vo svojom oznámení z 11. septembra 2015 uvádza sumu […] EUR na financovanie činnosti 3 v roku 2011. Taliansko sa vo svojom oznámení zo 16. decembra 2015 (správa Deloitte Financial Advisory S.r.l.) zmieňuje o sume […] EUR namiesto […] EUR bez akéhokoľvek zdôvodnenia tohto rozdielu.

(92) V tabuľke 8 sú zhrnuté platby prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom určené na financovanie činností 1 a 2.

Tabuľka 8

Finančné toky od prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom určené na financovanie činností 1 a 2

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

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

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**Spolu**
Ryanair	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
AMS	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
easyJet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Germanwings	—	—	[…]	—	[…]
Tourparade	—	—	[…]	—	[…]

(EUR)

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

GEASAR – OLBIA

(EUR)

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

2.8.3. ZÁVER

(93) Ako sa uvádza v tabuľke 6, finančné prostriedky poskytnuté regiónom sa v plnej výške previedli na prevádzkovateľov letísk, ktorí sami poskytli dokonca viac finančných prostriedkov, než dostali od regiónu, na vykonávanie činností 1, 2 a 3 v rámci svojich plánov činností. [Rozdiel medzi finančnými prostriedkami, ktoré boli skutočne poskytnuté na vykonávanie činností 1, 2, 3 (tabuľka 9, stĺpec B), a sumou, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne od regiónu dostali na vykonávanie týchto činností (tabuľka 9, stĺpec C) predstavuje 12 733 760 EUR.]

Tabuľka 9

Porovnanie výšky financovania poskytnutého regiónom so sumami financovanými prevádzkovateľmi letísk určenými na vykonávanie troch činností podľa zákona č. 10/2010

(EUR)

	Príspevok stanovený regiónom (A)	Celková suma financovaná letiskami na každú z troch činností (B)	Rozdiel (A) – (B)	Čistá suma, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu (C)	Rozdiel (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)

	Príspevok stanovený regiónom (A)	Celková suma financovaná letiskami na každú z troch činností (B)	Rozdiel (A) – (B)	Čistá suma, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu (C)	Rozdiel (B) – (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
SPOLU	**68 510 256**	**68 711 048**	**– 200 792**	**55 977 287**	**12 733 760**

(94) Okrem toho, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ako sa uvádza v tabuľke 8, finančné prostriedky, ktoré región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým dopravcom na činnosti 1 a 2, sa previedli na tieto spoločnosti:

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

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA A POČIATOČNÉ POSÚDENIE KOMISIE

(95) Podľa rozhodnutia o začatí konania rozsah pôsobnosti formálneho vyšetrovacieho konania zahŕňa tieto činnosti:

a) finančnú kompenzáciu od regiónu trom prevádzkovateľom letísk (SOGEAAL, GEASAR a SOGAER) počas celého obdobia rokov 2010 – 2013 na financovanie činností 1, 2 a 3;

b) finančné kompenzácie poskytované týmito troma prevádzkovateľmi letísk leteckým spoločnostiam na financovanie činností 1 a 2 počas celého obdobia rokov 2010 – 2013 ([49]).

(96) V rozhodnutí o začatí konania sa uvádza, že keďže Komisia vyšetruje možnú neoprávnenú pomoc poskytnutú prevádzkovateľovi letiska Alghero vo veci SA.23098 ([50]), tento prípad sa vzťahuje iba na opatrenia pomoci, ktoré sa v danej veci neskúmajú ([51]).

([49]) Rozsah pôsobnosti rozhodnutia o začatí konania sa nevzťahuje na potenciálnu pomoc poskytnutú prevádzkovateľmi letísk na činnosť 3 poskytovateľom služieb iným ako leteckým dopravcom. Preto Komisia nemôže zaujať stanovisko k tomuto aspektu.

([50]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1584 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ktorú poskytlo Taliansko v prospech spoločnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Alghero (Ú. v. EÚ L 250, 25.9.2015, s. 38).

([51]) Pozri odôvodnenia 48 až 52.

(97) Pokiaľ ide o finančnú kompenzáciu, ktorú región poskytol trom prevádzkovateľom letísk, Komisia dospela k predbežnému záveru, že kompenzácia poskytnutá letiskám na Sardínii predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy a že Taliansko nerešpektovalo povinnosť zdržať sa konania podľa článku 108 ods. 3 zmluvy v súvislosti s touto kompenzáciou.

(98) Komisia vyjadrila svoje pochybnosti o zlučiteľnosti schémy kompenzácií prevádzkovateľov letísk s vnútorným trhom. Konkrétne Komisia dospela k predbežnému názoru, že spornú kompenzáciu nemožno považovať za kompenzáciu za skutočnú SVZH zverenú prevádzkovateľom letísk.

(99) Pokiaľ ide o finančný príspevok, ktorý traja prevádzkovatelia letísk poskytli leteckým spoločnostiam na financovanie činností 1 a 2, Komisia dospela k záveru, že môže zahŕňať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy a že by sa mohol považovať za neoprávnený podľa článku 108 ods. 3 zmluvy, keďže sa zdá, že sa príjemcom poskytol v rozpore s povinnosťou zdržať sa konania. Komisia konkrétne dospela k záveru, že región vykonáva kontrolu nad posudzovanými zdrojmi, ktoré boli jednoznačne vyčlenené v regionálnom rozpočte na presný účel, okrem iného, na dotovanie tratí leteckej dopravy na letiská a z letísk. Komisia preto usúdila, že prevody od prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom sú pripísateľné štátu a zahŕňajú štátne prostriedky. Komisia takisto usúdila, že finančné prostriedky, ktoré leteckí dopravcovia dostali, znižujú náklady, ktoré by inak museli znášať z vlastných zdrojov, keby prevádzkovali lety podľa toho istého letového poriadku, a dospela k záveru, že leteckým dopravcom sa poskytla hospodárska výhoda.

(100) Okrem toho Komisia vyjadrila pochybnosti, či finančnú kompenzáciu vyplatenú leteckým dopravcom, ktorí pôsobia na letiskách Alghero, Cagliari a Olbia, možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Komisia konkrétne vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti podľa rozhodnutia o SVHZ z roku 2011 ([52]) v spojení s nariadením (ES) č. 1008/2008 s rámcom pre SVHZ z roku 2011 ([53]) v spojení s nariadením (ES) č. 1008/2008 a usmerneniami v oblasti letectva z roku 2005.

4. **PRIPOMIENKY TALIANSKA K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA**

4.1. *ZÁKON č. 10/2010*

(101) Taliansko odôvodňuje finančný zásah na základe zákona č. 10/2010 v období rokov 2010 – 2013 rozvojom leteckej dopravy medzi Sardíniou a vnútroštátnymi a európskymi destináciami zameraným na zvýšenie turistických tokov, najmä mimo letnej sezóny, ktoré má veľký význam pre hospodárstvo Sardínie.

(102) Zákonom sa ukladá prevádzkovateľom letísk konkrétna zodpovednosť za splnenie jeho cieľa a navrhnutie jeho podmienok a kritérií. Prevádzkovatelia letísk musia vypracovať „plány činností“ podliehajúce schváleniu regiónu, v ktorých uvedú plánované opatrenia zamerané na zníženie sezónnosti a nárast leteckej dopravy. Tieto „plány činností“ zahŕňajú finančný podnikateľský plán, v ktorom sa prezentujú očakávané výsledky a finančné zdroje potrebné na dosiahnutie cieľa.

(103) Plány činností musia spĺňať tieto podmienky:

a) trate, na ktoré sa vzťahuje plán, musia byť iné ako trate, na ktoré sa už vzťahuje kompenzácia za služby vo verejnom záujme,

b) treba naplánovať primeranú propagáciu ostrova v prípade nových tratí alebo zvýšenie v prevádzkovom období letov.

(104) Keď potrebné finančné prostriedky presahujú rozpočet regiónu, požadované prostriedky by sa mali prideliť na základe kritérií vymedzených v rozhodnutí Sardínie č. 29/36 z 29. júla 2010 ([54]) (prednosť medzinárodných tratí, obslúženie dôležitých uzlov, obdobie mimo sezóny, najvyššia frekvencia letov …).

([52]) Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

([53]) Oznámenie Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

([54]) Pozri poznámku pod čiarou č. 4.

(105) V zákone č. 10/2010 sa stanovujú tri kategórie činností, ktoré má región financovať, ako sa uvádza v odôvodnení 44 a nasl.

(106) Jednotlivé činnosti pripravené prevádzkovateľmi letísk sú podrobne opísané v plánoch činností každého letiska a Taliansko poskytlo Komisii tabuľky, v ktorých sú zhrnuté vykonávané činnosti a príslušné regionálne financovanie. Taliansko tvrdí, že činnosti mali pozitívny vplyv na región, pretože v danom období sa letecká prevádzka a súvisiaci počet cestujúcich zvýšili.

(107) Taliansko uvádza, že hlavnými príjemcami regionálneho financovania podľa zákona č. 10/2010 sú leteckí dopravcovia: v zákone č. 10/2010 sa naozaj plánuje financovanie leteckých spoločností na celej Sardínii, ktoré chcú otvoriť alebo rozšíriť nové trate, a znižovanie sezónnosti existujúcich tratí v období rokov 2010 – 2013.

4.2. *FINANČNÉ ZÁLOHOVÉ PLATBY*

(108) V regionálnom zákone č. 12 z 30. júna 2011 ([55]) sa uvádza, že finančné zálohové platby stanovené zákonom č. 10/2010 by mali podliehať úrokom. Na tento účel región 9. augusta 2011 ([56]) poveril spoločnosť SFIRS vytvorením a správou regionálneho fondu na riadenie týchto finančných zálohových platieb.

(109) Taliansko tvrdí, že tieto zálohové platby predstavujú úvery poskytnuté za trhových podmienok: v súlade s pravidlami, ktorými sa riadi fond, sú finančné úvery úročené úrokovou sadzbou Euribor 6M plus 2 % rozpätie na rok 2010 a 1,50 % rozpätie na roky 2011 a 2012. Okrem toho musia prevádzkovatelia letísk zaplatiť správcovský poplatok vo výške 1 % z celkovej finančnej zálohovej platby na rok 2010 a 0,5 % na rok 2011. Taliansko sa domnieva, že podmienky na trhu finančných zálohových platieb sa musia posudzovať pomocou syntetického ukazovateľa nákladov (ISC) ([57]), v ktorom sú zohľadnené všetky náklady spojené s úvermi, ktoré má letisko znášať. Taliansko poskytlo Komisii tabuľku s údajmi o ukazovateli ISC pre každú poskytnutú finančnú zálohovú platbu. Ukazovateľ ISC týkajúci sa finančnej zálohovej platby spoločnosti SOGAER je vyšší než v prípade iných spoločností a tiež vyšší než trhové podmienky, keďže finančná zálohová platba sa poskytla v septembri 2012 a výpočet ISC sa robil za celý rok 2012.

(110) Taliansko poskytlo informácie uvedené v tabuľke 10 týkajúce sa finančných zálohových platieb poskytnutých trom prevádzkovateľom letísk za roky 2010 a 2011 a dospelo k záveru, že finančné zálohové platby boli poskytnuté na základe finančných podmienok, ktoré zodpovedali podmienkam podobných operácií na trhu. Taliansko tvrdí, že na roky 2010 a 2011 boli úvery určené na kompenzáciu prevádzkovateľov letísk za sumy, ktoré už previedli na leteckých dopravcov na vykonávanie činností 1 a 2.

Tabuľka 10

Finančné zálohové platby poskytnuté trom prevádzkovateľom letísk za roky 2010 a 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]) Pozri poznámku pod čiarou č. 8.
([56]) *Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.*
([57]) *ISC – Indicatore Sintetico di Costo.*

4.3. *ĎALŠIE INFORMÁCIE*

(111) Taliansko poukazuje na to, že regionálna vyhláška č. 122/347 zo 17. mája 2010 ([58]) je administratívnym nástrojom, ktorý umožňuje účinne registrovať finančné prostriedky pridelené zákonom č. 10/2010 v regionálnom rozpočte.

(112) Taliansko tvrdí, že hoci sa zákon č. 10/2010 týka všetkých letísk na Sardínii, prevádzkovatelia letísk, ktorí mali záujem profitovať z týchto činností, sú prevádzkovatelia letísk Alghero, Olbia a Cagliari. Prevádzkovateľ letiska Oristano predstavil 22. septembra 2010 plán činností a región schválil financovanie vo výške 300 000 EUR na rok 2010. Prevádzkovateľ letiska Oristano bol však v máji 2011 zrušený a letisko je v súčasnosti zatvorené.

(113) Taliansko poskytlo Komisii tabuľky, v ktorých sú zhrnuté vykonané činnosti a príslušné regionálne financovanie, ako aj zmluvy uzavreté medzi spoločnosťou SFIRS a prevádzkovateľmi letísk.

(114) Taliansko tvrdí ([59]), že zásah štátu bol potrebný, pretože letiská by neboli schopné pokryť náklady na financovanie činností podľa zákona č. 10/2010. Traja prevádzkovatelia letísk by neboli schopní realizovať a financovať činnosti stanovené v zákone č. 10/2010 z vlastných zdrojov ani prostredníctvom bankového úveru.

a) Letisko Cagliari: ekonomická výkonnosť spoločnosti bola v období rokov 2007 – 2009 záporná a napriek kladnému EBITDA ([60]) obchodná činnosť nepokryla náklady na odpisy, ktoré viedli k negatívnemu EBIT ([61]). Spoločnosť sa v tom čase vyznačovala sústavnou hospodárskou a finančnou nerovnováhou, ktoré ohrozovali jej úverovú bonitu. V roku 2008 bolo potrebné zvýšiť kapitál o 4,4 milióna EUR na pokrytie akumulovaného deficitu. Vzhľadom na túto náročnú finančnú situáciu prevádzkovateľ letiska nebol schopný pokryť náklady na vykonávanie činností podľa zákona č. 10/2010 z vlastných zdrojov. Rovnako nebol schopný získať ďalšie externé finančné prostriedky od finančných inštitúcií, ktoré by nebol schopný splatiť z dôvodu nedostatočného generovania finančných peňažných tokov. V rokoch 2010 – 2013 sa prevádzková marža prevádzkovateľa letiska z hľadiska EBIT mierne znížila o 40 % a vo výročnej finančnej správe za rok 2013 sa poukazuje na nedostatočnú kapitalizáciu spoločnosti a finančnú situáciu, ktorá by sa stala kritickou, keby región prevádzkovateľovi nevyplatil očakávané finančné prostriedky na rok 2014 ([62]).

b) Letisko Alghero: v období rokov 2007 – 2009 čelilo vážnymi hospodárskym a finančným problémom a jeho negatívny čistý výsledok bol väčší než vlastný kapitál, čo bolo dôvodom rekapitalizácie spoločnosti v roku 2009. Systém finančných zálohových platieb riadený regiónom bol zameraný predovšetkým na spoločnosť SOGEAAL a bol určený na vykonávanie činností stanovených v zákone č. 10/2010, pričom spoločnosti neukladal žiadnu ďalšiu povinnosť. Letisko malo kladný EBITDA len v roku 2007 a jeho EBIT bol počas celého obdobia záporný, pričom v roku 2009 sa zhoršil na úroveň – 11,3 milióna EUR. Vlastný kapitál počas sledovaného obdobia neustále klesal a v roku 2009 dosiahol zápornú hodnotu – 4,8 milióna EUR. Spoločnosť teda nemohla financovať predmetné činnosti z vlastných zdrojov ani nemohla ďalej využívať externé bankové úvery vzhľadom na svoju neschopnosť splatiť prípadný zmluvný dlh. V období rokov 2010 – 2013 zostala prevádzková marža z hľadiska EBIT naďalej záporná, pričom sa zvýšila z – 3,6 milióna EUR v roku 2010 na – 1,5 milióna EUR v roku 2013. Štruktúra kapitálu sa počas daného obdobia zhoršila, keďže vlastný kapitál sa znížil viac ako o polovicu a v roku 2013 dosiahol úroveň 2,4 milióna EUR pri celkových aktívach na úrovni 41,9 milióna EUR ([63]).

c) Letisko Olbia: počas obdobia rokov 2007 – 2009 prevádzkovateľ letiska zaznamenal výrazné hospodárske spomalenie spojené predovšetkým so znížením počtu cestujúcich. V danom období jeho EBITDA klesol o 22,8 % a EBIT o 41,3 %. Napriek kladným čistým výsledkom spoločnosť negenerovala kladné čisté peňažné toky z dôvodu navýšenia prevádzkového kapitálu a významného investičného programu v období rokov 2007 – 2009 (13,2 milióna EUR). Celková zadlženosť sa v priebehu tohto obdobia zvýšila o 2 milióny EUR a ďalšie zadlžovanie sa u finančných inštitúcií bolo veľmi nepravdepodobné, pretože by mohlo ohroziť

([58]) Pozri poznámku pod čiarou č. 3.
([59]) Taliansko predložilo Komisii tri správy, ktoré obsahovali ekonomickú a finančnú analýzu letísk v súvislosti s opatreniami stanovenými v zákone č. 10/2010. Komisia pri svojej analýze vychádza z týchto správ.
([60]) Zisk pred úrokmi, zdanením, odpismi a amortizáciou (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortisation*).
([61]) Zisk pred úrokmi a zdanením (*Earnings Before Interest and Taxes*).
([62]) *Zdroj:* Výročné finančné správy spoločnosti SOGAER za obdobie rokov 2010 – 2013.
([63]) *Zdroj:* Výročné finančné správy spoločnosti SOGEAAL za obdobie rokov 2010 – 2013.

finančnú rovnováhu spoločnosti ([64]). Okrem toho finančná situácia prevádzkovateľa letiska znamenala, že prevádzkovateľ nebol schopný financovať činnosti z vlastných zdrojov, pretože vytváranie finančných peňažných tokov nestačilo pokryť investície do prevádzkového kapitálu a dlhodobého majetku. Treťou možnosťou mohlo byť zvýšenie kapitálu od akcionárov s cieľom zabezpečiť potrebnú likviditu na financovanie troch činností stanovených v zákone č. 10/2010. S cieľom posúdiť, či by táto možnosť bola výhodná, sa potrebné investície posudzovali z hľadiska investora v trhovom hospodárstve. Z analýzy, ktorú vykonala spoločnosť GEASAR ([65]) na základe štandardnej metodiky posudzovania ziskovosti investície, vyplýva, že čistá súčasná hodnota a vnútorná miera návratnosti vypočítané na základe zmlúv uzavretých medzi prevádzkovateľom letiska a leteckými dopravcami boli záporné, čo vylučuje akýkoľvek záujem o potenciálne zvýšenie kapitálu zo strany akcionárov. V období rokov 2010 – 2013 bola zaznamenaná relatívna stagnácia z hľadiska EBITDA, a to na úrovni 5,9 milióna EUR. Hoci sa marža EBIT a čistý zisk v danom období mierne zlepšili, spoločnosť stále mala problémy pri vytváraní kladných čistých peňažných tokov z dôvodu zvýšenia prevádzkového kapitálu a investícií ([66]).

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

5.1. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI RYANAIR*

5.1.1. PRIPOMIENKY K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

5.1.1.1. ***Všeobecné úvahy***

(115) Ryanair poukazuje na to, že lieta len na letiská Alghero a Cagliari a nie na ostatné letiská na Sardínii. Spoločnosť zdôrazňuje, že jej právu predložiť pripomienky bráni absencia dostatočne podrobného opisu údajnej podpory spoločnosti Ryanair, najmä pokiaľ ide o letisko Cagliari. Spoločnosti AMS a Ryanair preto nie sú schopné predložiť svoje pripomienky, v ktorých by v plnom rozsahu reagovali na dohody medzi spoločnosťami Ryanair, AMS a letiskom Cagliari.

(116) Spoločnosť Ryanair poverila poradenskú spoločnosť vypracovaním podrobnej porovnávacej analýzy zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve ([67]), ktorá dokazuje, že poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair zaplatila v prípade letiska Cagliari, sú rovnaké alebo vyššie ako poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair platí v prípade porovnateľných súkromných alebo verejno-súkromných letísk, a teda sú v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(117) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že pri uzatváraní dohôd s letiskami Cagliari a Alghero si nebola vedomá existencie regionálneho zákona Sardínie č. 10/2010. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že spoločnosť AMS rokovala s prevádzkovateľmi letísk na komerčnom základe o podmienkach, ktoré sa uplatňujú pri porovnateľných letiskách v celej Európe (v prípade spoločnosti Ryanair), a s prihliadnutím na príslušný cenník spoločnosti AMS platný v tom čase (v prípade spoločnosti AMS).

(118) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že letiská na Sardínii boli priamymi príjemcami údajnej pomoci, zatiaľ čo leteckí dopravcovia boli nepriamymi príjemcami. Spoločnosť Ryanair konštatuje, že Komisia predpokladá, že táto pomoc sa letiskám poskytla na základe určitého vzorca, ale v rozhodnutí o začatí konania sú uvedené iba časti tohto vzorca, nie samotný vzorec. Vzhľadom na nedostatok informácií sa spoločnosť Ryanair domnieva, že nemá právo vznášať v tejto súvislosti akékoľvek pripomienky.

(119) Okrem toho, aj keby letiská dostali pomoc, Komisia nemôže jednoducho vyvodiť záver, že táto pomoc sa previedla na leteckých dopravcov, bez akéhokoľvek konkrétneho dôkazu, ktorý by podopieral tento predpoklad. Spoločnosť Ryanair uvádza, že Komisia v zmluvách medzi letiskom Cagliari a spoločnosťou Ryanair/AMS neidentifikovala žiadny prvok, ktorý by mohol predstavovať štátnu pomoc.

(120) V neposlednom rade spoločnosť Ryanair namieta proti použitiu usmernení v oblasti letectva z roku 2005 v rozhodnutí o začatí konania na účely určenia, či bola letiskám poskytnutá pomoc. Usmernenia z roku 2005 naozaj neposkytujú spoľahlivý referenčný rámec na posúdenie údajnej štátnej pomoci letisku a nízkonákladovým leteckým dopravcom.

([64]) Na tento účel spoločnosť GEASAR poskytla Komisii finančnú simuláciu, v ktorej sa predpokladá, že spoločnosť by si vzala nový dlh na financovanie opatrení podľa zákona č. 10/2010, a v ktorej sa dospelo k záveru, že hlavné finančné ukazovatele spoločnosti by sa zhoršili.

([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]) *Zdroj:* Výročné finančné správy spoločnosti GEASAR za obdobie rokov 2010 – 2013.

([67]) MEIP (Market Economy Investor Principle) – zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve.

5.1.1.2. ***Dohody spoločnosti ryanair s letiskami***

(121) Pokiaľ ide o zmluvy s letiskami, spoločnosť Ryanair zdôrazňuje skutočnosť, že s letiskami rokuje na čisto komerčnom základe, čo vysvetľuje, prečo sú výsledky týchto rokovaní v prípade rôznych letísk iné. Pri posudzovaní dohôd spoločnosti Ryanair s letiskami spoločnosť Ryanair poukazuje na to, že Komisia musí:

a) vziať do úvahy všetky relevantné faktory, pričom posúdi zmluvy s letiskami a zohľadní dôsledky príjmov z neleteckých činností a sieťových externalít;

b) vychádzať z porovnávacích letísk;

c) vziať do úvahy trhové postavenie regionálnych letísk v Európe, ktoré sú čoraz viac vystavované silnej konkurencii susedných letísk, pričom zriedka vznikajú a sú riadené na komerčnom základe;

d) zohľadniť dlhodobé plánovanie letísk: regionálne letiská nereagujú na uplatňovanie štandardného päťročného podnikateľského plánu;

e) uplatniť prístup jednotnej pokladnice s prihliadnutím na príjmy letísk z leteckých aj neletecké činností;

f) integrovať sieťové externality: vyšší počet používateľov letiska zvyšuje hodnotu letiska pre ďalších potenciálnych používateľov, a tým zvyšuje jeho celkovú hodnotu;

g) vziať do úvahy, že zmluvy spoločnosti Ryanair s letiskami nie sú uzavreté na výlučnom základe: vyšetrované letiská zvyčajne mávajú dostatočnú voľnú kapacitu pre iných leteckých dopravcov.

(122) Pri posudzovaní poplatkov, ktoré spoločnosť Ryanair platí letiskám za rôzne služby, ktoré dostáva, treba zohľadniť výrazne nižšie potreby spoločnosti Ryanair v porovnaní s ostatnými leteckými dopravcami vyplývajúce z jej obchodného modelu, ako aj značné príjmy z neleteckých činností, ktoré vytvárajú letiská vďaka spoločnosti Ryanair.

5.1.1.3. ***Marketingové zmluvy***

(123) Spoločnosť Ryanair opätovne zdôrazňuje, že marketingové zmluvy spoločnosti AMS s letiskami sú vyjednávané a uzatvárané oddelene od zmlúv spoločnosti Ryanair s tými istými letiskami. Spoločnosti Ryanair a AMS konkrétne uvádzajú, že spoločnosť AMS nemá žiadnu výhodu, pretože spoločnosť AMS uzatvára marketingové zmluvy s verejnými a súkromnými letiskami. Verejné aj súkromné strany teda súťažia o obmedzený priestor na reklamu, ktorý je k dispozícii na webovom sídle Ryanair.com. Spoločnosť AMS teda na účely predpisov o štátnej pomoci neťaží zo žiadnej výhody, keďže zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve je počas obdobia platnosti týchto zmlúv splnená.

(124) Spoločnosť Ryanair okrem toho tvrdí, že Komisia neuviedla žiadny právny ani skutkový základ obchodného zdôvodnenia rozhodnutia prevádzkovateľov letísk Alghero a Cagliari inzerovať na webovom sídle Ryanair.com za okolností, keď spoločnosť AMS ponúka svoje služby za trhovú cenu. V dôsledku toho spoločnosť AMS nie je schopná uplatniť svoje právo na obhajobu.

(125) Spoločnosť Ryanair predložila aj ďalšie dve štúdie týkajúce sa meniaceho sa trendu príjmov letísk. V priebehu rokov sa výrazne zvýšili príjmy letísk z neleteckých služieb. Podľa spoločnosti Ryanair sa vďaka reklame na webovom sídle spoločnosti Ryanair zvyšuje podiel prichádzajúcich cestujúcich, a teda aj príjmy z neleteckých činností.

(126) Spoločnosť Ryanair uvádza, že marketing a reklama na webových sídlach všetkých leteckých dopravcov sa stali bežnou praxou. Týka sa to najmä letiskových spoločností, ktoré začali propagovať svoju značku na internete, a to najmä prostredníctvom webových sídiel leteckých dopravcov.

(127) Spoločnosť Ryanair uvádza, že spoločnosť AMS nerozlišuje medzi letiskami, verejnými orgánmi a inými klientmi, ktoré nie sú letiskami. Letiská v súkromnom vlastníctve alebo správe a iné súkromné strany uzavreli zmluvy so spoločnosťou AMS na základe podobných nediskriminačných podmienok.

5.1.1.4. ***Otázky štátnej pomoci***

(128) Podľa spoločnosti Ryanair predmetné opatrenia nie sú pripísateľné štátu: len schválenie plánov letiskových činností sardínskymi orgánmi nestačí, aby bolo možné opatrenie pripísať štátu.

(129) Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že výber leteckých dopravcov na základe obchodných ponúk – ktoré sa predložili prevádzkovateľom letísk po uverejnení oznámenia na ich webovom sídle – samo osebe predstavuje postup verejného obstarávania. Navyše, ak dohoda medzi letiskom a leteckým dopravcom spĺňa zásadu súkromného investora v trhovom hospodárstve a na leteckého dopravcu sa nevzťahuje SVHZ/záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, ako je to v tomto prípade, verejné obstarávanie nie je potrebné.

(130) Spoločnosť Ryanair takisto vyjadrila pochybnosti o výberových kritériách, ktoré Komisia napadla, pretože každý letecký dopravca, ktorý chcel uzavrieť zmluvu s letiskom Alghero alebo s letiskom Cagliari, tak mohol urobiť.

(131) Spoločnosť Ryanair na záver pripomína, že dôvodom situácie na Sardínii sú nedostatočné pravidlá, ktorými sa riadia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v súvislosti s traťami podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008 a ich uplatňovanie zo strany talianskych orgánov. Talianske letiská majú teda tieto možnosti: i) zabezpečovať trate podliehajúce záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme prevádzkované tradičnými leteckými dopravcami, ktorí budú používať malé lietadlá a zabezpečia prepravu malého počtu cestujúcich za cenu vysokých subvencií (ktoré by aj tak neboli dostatočné na zabezpečenie nízkych cien leteniek), alebo ii) vstupovať do obchodných vzťahov s nízkonákladovými dopravcami, ktorí poskytnú záruky týkajúce sa objemu cestujúcich, budú používať veľké lietadlá, prepravia veľký počet cestujúcich, nedostanú subvencie a zabezpečia nízke ceny leteniek. Pri takejto voľbe by si každý súkromný investor v trhovom hospodárstve zvolil druhú možnosť.

(132) Na základe týchto úvah spoločnosť Ryanair dospela k záveru, že spoločnosť Ryanair ani spoločnosť AMS neboli príjemcami štátnej pomoci a že letiská na Sardínii konali v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.

5.1.2. HOSPODÁRSKE POSÚDENIE ZÁSADY SÚKROMNÉHO INVESTORA V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE V SÚVISLOSTI S MEDZINÁRODNÝM LETISKOM CAGLIARI ([68])

(133) Spoločnosť Ryanair dala poradenskej spoločnosti pokyn, aby vypracovala podrobnú porovnávaciu analýzu zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve, ktorá dokazuje, že poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair zaplatila v prípade letiska Cagliari, sú rovnaké alebo vyššie ako poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair platí v prípade porovnateľných súkromných alebo verejno-súkromných letísk, a teda sú v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair zaslala plne dôvernú verziu tejto správy priamo Komisii.

(134) Z analýzy vyplýva, že celková výška poplatkov zaplatených spoločnosťou Ryanair v prípade letiska Cagliari je v priemere vyššia ako porovnateľná výška poplatkov zaplatených leteckým dopravcom v rovnakom období v prípade porovnávacích letísk. Konkrétne, priemerný poplatok, ktorý spoločnosť Ryanair zaplatila v období rokov 2006 – 2007 až 2012 – 2013 v prípade letiska Cagliari, je 2,3 – 2,4–krát vyšší ako poplatok, ktorý zaplatila v prípade porovnávacích letísk, a to tak z hľadiska počtu cestujúcich, ako aj z hľadiska obratu.

(135) Zo štúdie vyplýva, že jednotlivé zmluvy, ktorú sa zohľadňujú v tomto konaní, zodpovedajú výške poplatkov, ktoré by za podobných okolností spoločnosti Ryanair ponúkol súkromný investor v trhovom hospodárstve vlastniaci letisko.

5.1.3. URČENIE REFERENČNEJ TRHOVEJ HODNOTY V POROVNÁVACEJ ANALÝZE TÝKAJÚCEJ SA KRITÉRIÍ SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE ([69])

(136) Poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair sa domnieva, že prístup Komisie, t. j. ako porovnávacie akceptovať letiská len letiská, ktoré sa nachádzajú v rovnakej spádovej oblasti ako letisko, ktoré je predmetom vyšetrovania, je chybný.

(137) Spoločnosť tvrdí, že referenčné trhové ceny získané na porovnávacích letiskách nie sú ovplyvnené štátnou pomocou poskytnutou okolitým letiskám. Solídny odhad referenčnej trhovej hodnoty pre kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je preto možný, keďže:

a) porovnávacie analýzy sa bežne používajú na kritériá súkromného subjektu v trhovom hospodárstve mimo oblasti štátnej pomoci;

([68]) Správa OXERA z 28. júna 2013.
([69]) Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríl 2013.

b) spoločnosti navzájom ovplyvňujú svoje cenové rozhodnutia, iba ak sú ich produkty substitučnými alebo komplementárnymi produktmi;

c) letiská v rovnakej spádovej oblasti nemusia vzájomne súťažiť a porovnávacie letiská použité v predložených správach sa stretávajú s obmedzenou hospodárskou súťažou letísk vo vlastníctve štátu v ich spádovej oblasti (< 1/3 komerčných letísk v spádovej oblasti porovnávacích letísk sú v úplnom vlastníctve štátu a žiadne letisko v rovnakej spádovej oblasti ako porovnávacie letiská nie je predmetom prebiehajúceho vyšetrovania vo veci štátnej pomoci – k aprílu 2013);

d) aj vtedy, ak porovnávacie letiská čelia konkurencii letísk vo vlastníctve štátu v tej istej spádovej oblasti, je dôvod domnievať sa, že ich správanie je v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve (napríklad v prípade významnej účasti súkromného sektora alebo vtedy, ak je letisko riadené na súkromnej úrovni);

e) letiská, ktoré dodržiavajú zásadu súkromného investora v trhovom hospodárstve, nestanovia svoje ceny pod úrovňou marginálnych nákladov.

5.1.4. ZÁSADY, KTORÉ SÚ ZÁKLADOM ANALÝZY ZISKOVOSTI TÝKAJÚCEJ SA KRITÉRIÍ SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE ([70])

(138) Poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair tvrdí, že jej analýza ziskovosti predložená Komisii vychádza zo zásad, ktoré by uplatňoval racionálny investor súkromného sektora, a reflektuje prístup vyplývajúci z precedensov Komisie. Konečnú hodnotu možno v skutočnosti upraviť na základe konzervatívneho odhadu pravdepodobnosti obnovenia zmluvy so spoločnosťou Ryanair alebo dohodnutia podobných podmienok s inými leteckými dopravcami. Postupný rast ziskovosti vyplývajúci zo zmlúv uzatvorených spoločnosťou Ryanair s letiskami by sa mal posudzovať na základe odhadov čistej súčasnej hodnoty alebo vnútornej miery návratnosti.

5.1.5. BUDOVANIE ZNAČKY: PREČO A AKO BY MALI DO MARKETINGU INVESTOVAŤ MALÉ ZNAČKY ([71])

(139) Cieľom tejto štúdie bolo opísať obchodnú logiku rozhodnutí regionálneho letiska kupovať reklamu na webovom sídle Ryanair.com od spoločnosti AMS.

(140) Keďže na trhu pôsobí veľké množstvo známych a bežne používaných letísk, slabší konkurenti musia prekonať statické správanie spotrebiteľov tým, že nájdu spôsob, ako dôsledne predstaviť svoju značku širokej verejnosti. Tradičné formy marketingovej komunikácie si však vyžadujú výdavky, ktoré presahujú ich zdroje.

(141) Naproti tomu reklama prostredníctvom spoločnosti AMS:

i) predstavuje príležitosť osloviť značnú časť verejnosti pozostávajúcu zo spotrebiteľov, ktorí už uvažujú o kúpe cestovného lístka;

ii) so sebou nesie relatívne nízke náklady (cenník komerčných sadzieb pre online komunikáciu);

iii) umožňuje komunikáciu počas fázy nákupu;

iv) poskytuje priestor kreatívnej reklame.

5.1.6. VYJADRENIE SPOLOČNOSTI RYANAIR Z 20. DECEMBRA 2013

(142) Spoločnosť Ryanair predložila pripomienky týkajúce sa platieb spoločnosti AMS, dcérskej spoločnosti zameranej na webovú reklamu, ktorá je v plnom vlastníctve spoločnosti Ryanair, 20. decembra 2013.

(143) Spoločnosť Ryanair nesúhlasí s posúdením Komisie, že platby spoločnosti AMS predstavujú náklady letiska, pretože tento prístup neberie do úvahy hodnotu služieb spoločnosti AMS pre letisko. Spoločnosť Ryanair je tiež presvedčená o tom, že na účely analýzy zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve by mala byť kúpa cenných marketingových služieb za trhové ceny posudzovaná oddelene od súvisiacej zmluvnej úpravy medzi letiskom a leteckým dopravcom.

(144) Na podporu tohto tvrdenia spoločnosť Ryanair predložila analýzu poradenskej spoločnosti konajúcej v jej mene, ktorá porovnáva ceny účtované spoločnosťou AMS s cenami porovnateľných služieb ponúkaných inými webovými sídlami zameranými na cestovanie. Z analýzy vyplýva, že ceny spoločnosti AMS boli buď nižšie ako priemer, alebo v strednom rozmedzí cien účtovaných porovnávacími webovými sídlami.

([70]) Zásady, ktoré sú základom analýzy ziskovosti týkajúcej sa kritérií súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Prípady štátnej pomoci týkajúce sa spoločnosti Ryanair, správa vypracovaná spoločnosťou Oxera pre Ryanair, 9. apríl 2013.

([71]) *Brand building: why and how small brands should invest in marketing*, štúdia profesora D.P. McLoughlina z 10. apríla 2013 vypracovaná pre spoločnosť Ryanair.

(145) Podľa spoločnosti Ryanair to svedčí o tom, že ceny spoločnosti AMS zodpovedajú trhovým cenám. Rozhodnutie verejného letiska kúpiť si služby spoločnosti AMS je teda v súlade s kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(146) Spoločnosť Ryanair žiada Komisiu, aby prehodnotila svoj prístup k analýze zmlúv so spoločnosťou AMS. Spoločnosť Ryanair je presvedčená o tom, že dohody so spoločnosťou AMS by sa mali posudzovať oddelene od dohôd spoločnosti Ryanair o letiskových službách a mali by byť preto podrobené osobitnému kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Ak by Komisia trvala na spoločnom kritériu súkromného subjektu v trhovom hospodárstve vo vzťahu k dohodám so spoločnosťou AMS a dohodám spoločnosti Ryanair o letiskových službách, prinajmenšom by mala zohľadniť hodnotu služieb spoločnosti AMS pre letisko.

(147) V správe poradenskej spoločnosti konajúcej v mene spoločnosti Ryanair z 20. decembra 2013 o cenách spoločnosti AMS sa odkazuje na závery vyplývajúce zo skôr predložených správ, ktoré vypracovali marketingoví poradcovia MindShare (2004) a Zenobio Conseil (2011), rovnako ako na správu profesora McLoughlina (2012), v ktorej sa vysvetľuje význam reklamy pre malé značky. Tieto správy potvrdzujú, že spoločnosť Ryanair má silnú celoeurópsku značku, ktorá si môže dovoliť ponúkať svoje reklamné služby za vysoké ceny.

(148) V analýze sa ceny spoločnosti AMS porovnali s cenami vzorky porovnávacích webových sídiel za reklamu v rokoch 2004 – 2005, keď bol prvýkrát zavedený cenník AMS, a v roku 2013. Z výsledkov analýzy vyplýva, že ryanair.com má viac ako dvakrát toľko návštevníkov za mesiac ako iné populárne webové sídla zamerané na cestovanie a že u jeho návštevníkov tak existuje vyššia pravdepodobnosť, že uskutočnia ďalšie transakcie v elektronickom obchodnom styku. Tieto jedinečné znaky v kombinácii s vysokou popularitou značky umožňujú spoločnosti Ryanair účtovať prirážku.

(149) Na záver možno konštatovať, že v prípade oboch období a všetkých sektorov sa potvrdilo, že sadzby poplatkov spoločnosti AMS sú v rozmedzí cien účtovaných webovými sídlami v porovnateľnej skupine alebo sú nižšie.

(150) Na podporu tohto tvrdenia spoločnosť Ryanair predložila údaje o návštevnosti svojej domovskej stránky v Spojenom kráľovstve v období od novembra 2012 do novembra 2013 a v rokoch 2009 – 2012, ako aj údaje o službách spoločnosti AMS, ktoré si kúpilo niekoľko letísk, a o zmluvách spoločnosti AMS s týmito letiskami.

(151) Prílohu B.4 k podaniu spoločnosti Ryanair z 20. decembra 2013 tvorí zmluva spoločnosti AMS z 27. marca 2009. V zmluve sa konkrétne uvádza, že „spoločnosť Airport Marketing Services poskytne balík marketingových služieb na obdobie od 29. marca 2009 do 28. marca 2010 v hodnote 1 600 000,00 EUR. V období od 29. marca 2010 do 28. marca 2014 bude hodnota internetových služieb predstavovať 2 000 000,00 EUR ročne a bude vychádzať z aktuálneho cenníka spoločnosti Airport Marketing Services. […]“

5.1.7. VYJADRENIE SPOLOČNOSTI RYANAIR ZO 17. JANUÁRA 2014

(152) Spoločnosť Ryanair predložila správu vypracovanú poradenskou spoločnosťou týkajúcu sa zásad, ktoré by sa podľa jej názoru mali uplatňovať na kritérium ziskovosti súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, vzťahujúce sa na zmluvy o letiskových službách uzatvorené medzi spoločnosťou Ryanair a letiskami, ako aj na marketingové zmluvy uzatvorené medzi spoločnosťou AMS a týmito letiskami. Spoločnosť Ryanair zdôrazňuje, že tým zostáva nedotknuté jej stanovisko, že zmluvy spoločnosti AMS a zmluvy o letiskových službách by mali byť oddelene podrobené kritériám súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(153) V tejto správe sa uvádza, že príjmy spoločnosti AMS by sa mali zahrnúť do výnosov v rámci spoločnej analýzy ziskovosti, zatiaľ čo výdavky spoločnosti AMS by sa mali pripočítať k nákladom. V správe je preto navrhnutá metodika založená na peňažných tokoch, podľa ktorej sa výdavky týkajúce sa spoločnosti AMS budú považovať za dodatočné prevádzkové náklady.

(154) V správe sa uvádza, že marketingové činnosti prispievajú k budovaniu a posilňovaniu hodnoty značky, čo umožňuje tvorbu ďalšej činnosti a ziskov nielen počas trvania marketingových zmlúv, ale aj po skončení ich platnosti. Vzhľadom na zmluvu so spoločnosťou Ryanair existuje vyššia pravdepodobnosť, že o letisko prejavia záujem aj iní leteckí dopravcovia, v dôsledku čoho sa zvýši prílev obchodných prevádzkovateľov a príjmy letiska z neleteckých činností. Keby Komisia vykonala spoločnú analýzu ziskovosti, mali by byť tieto výhody zohľadnené takým spôsobom, že výdavky týkajúce sa spoločnosti AMS sa budú považovať za prírastkové prevádzkové náklady a prírastkové zisky sa vypočítajú po odpočítaní platieb spoločnosti AMS. Okrem toho by sa konečná hodnota mohla zahrnúť do očakávaných prírastkových ziskov s cieľom zachytiť hodnotu, ktorá vznikne po uplynutí platnosti zmluvy.

(155) Na podporu tohto prístupu sa v správe uvádza súhrn výsledkov štúdií, ktoré preukazujú, ako možno reklamou budovať hodnotu značky a zvýšiť lojalitu zákazníkov. Reklama na webovom sídle ryanair.com zvyšuje najmä viditeľnosť značky letiska. Najmä menšie regionálne letiská, ktoré sa snažia zvýšiť objem prepravy, by mohli prostredníctvom uzatvorenia zmlúv o reklame so spoločnosťou vybudovať hodnotu svojej značky.

(156) V neposlednom rade sa v správe tvrdí, že prístup založený na peňažných tokoch je v súlade s rozhodnutiami Komisie o štátnej pomoci a hospodárskej súťaži bez štátnej pomoci, konkrétne prípad BayernLB, pri ktorom Komisia uviedla, že na odhad peňažných tokov použije model hodnotenia podľa metódy dividend a diskontu a potom na základe predpokladaného rastu dividend pridelí koncovú hodnotu, a prípad stláčania marže v súvislosti so spoločnosťou Telefónica, pri ktorom Komisia zahrnula do jej diskontovaného výkazu peňažných tokov koncovú hodnotu.

5.1.8. SPRÁVA SPOLOČNOSTI OXERA Z 31. JANUÁRA 2014: AKO BY SA MALO PRISTUPOVAŤ K ZMLUVÁM SPOLOČNOSTI AMS V RÁMCI ANALÝZY ZISKOVOSTI AKO SÚČASTI KRITÉRIA SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE? PRAKTICKÉ UPLATŇOVANIE

(157) Spoločnosť Ryanair sa 31. januára 2014 vyjadrila k vyšetrovaniu Komisie týkajúcom sa štátnej pomoci, do ktorého je v súčasnosti zapojená. Na základe štúdií zadaných poradenskej spoločnosti sa spoločnosť Ryanair vyjadrila k praktickým aspektom začlenenia spoločnosti AMS do spoločnej analýzy ziskovosti AMS-ASA ([72]) ([73]) a uviedla, ako v zásade podľa jej chápania prístupu Komisie možno zmluvy spoločnosti AMS začleniť do spoločnej analýzy ziskovosti AMS-ASA.

(158) V použitom prístupe sa zohľadňuje potenciál zmlúv o letiskových službách a zmlúv spoločnosti AMS zachovať úroveň ziskov letiska aj po uplynutí platnosti zmlúv o leteckých službách.

(159) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že prítomnosť spoločnosti Ryanair na letisku by mohla ďalších cestujúcich alebo leteckých dopravcov motivovať, aby toto letisko využívali. Reklama a propagácia, ako výsledok zmlúv spoločnosti AMS, by mohli priniesť väčší objem cestujúcich spoločnosti Ryanair alebo iných spoločností aj po plánovanom uplynutí platnosti zmlúv o letiskových službách so spoločnosťou Ryanair. Okrem toho by sa takisto mohli zvýšiť príjmy letiska z neleteckých činností. Podľa spoločnosti Ryanair ide o intuitívny výsledok, pretože takmer všetky podniky v hospodárstve budú investovať do marketingu, aby zvýšili ziskovosť diferenciáciou produktov. Vzhľadom na typické výhody marketingu a sieťové účinky spojené s rastom v rámci letísk by teda bolo nesprávne predpokladať, že jediné prírastkové príjmy súvisiace s marketingom spoločnosti AMS budú tvoriť cestujúci spoločnosti Ryanair, ktorí používajú letisko počas platnosti zmlúv o letiskových službách.

5.1.9. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI RYANAIR Z 12. SEPTEMBRA 2014

(160) Spoločnosť Ryanair poukazuje na to, že posúdenie dohôd medzi letiskom a dopravcami musí obsahovať analýzu zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ako sa uznáva v bode 3.5 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

(161) Spoločnosť Ryanair okrem toho tvrdí, že „prístup založený na kapacite“ v súvislosti s alokáciou investičných nákladov je správny tak z právneho hľadiska v rámci kritéria ziskovosti *ex ante*, ako aj z hospodárskeho hľadiska. „Súčasný zvyčajný prístup“ v skutočnosti nezohľadňuje to, že analýzy ziskovosti hospodárskeho subjektu v trhovom hospodárstve sa musia vykonávať na *ex ante* báze.

5.1.10. ALOKÁCIA INVESTIČNÝCH NÁKLADOV ([74])

(162) V správe poradenskej spoločnosti konajúcej v mene spoločnosti Ryanair sa poukazuje na bod 64 nových usmernení v oblasti letectva a uvádza sa v nej, že hypotetický nový terminál alebo zariadenia sa vyžadujú nielen kvôli jednému konkrétnemu leteckému dopravcovi, keďže ich môžu využívať aj iní leteckí dopravcovia. Nie je teda spravodlivé prisudzovať 100 % nákladov jednej spoločnosti, aj keď je to jediná spoločnosť, ktorá na letisku pôsobí, keďže náklady by sa mohli počítať skôr na základe využívania kapacít vytvorených investíciami.

([72]) Airport Services Agreements – zmluvy o letiskových službách.
([73]) Spoločná analýza ziskovosti AMS-ASA sa vykonala v prípade všetkých letísk, v súvislosti s ktorými bola poradenská spoločnosť schopná získať potrebné údaje.
([74]) Správa spoločnosti Oxera z 12. septembra 2014.

(163) Spoločnosť Ryanair poukazuje na zásadný rozdiel v meraniach využívania kapacity oproti podielu objemu prepravy. Ako príklad sa uvádza letisko Angouleme, kde spoločnosť Ryanair zabezpečuje 95 – 97 % objemu prepravy, ale jeho kapacitu využíva len na 25 až 28 %.

(164) Poradenská spoločnosť predložila Komisii niekoľko príkladov vrátane prípadu letiska Alghero ([75]). V roku 2004 bol na letisku Alghero otvorený nový terminál pre cestujúcich, ktorý výrazne zvýšil kapacitu letiska z približne 0,8 milióna na 2,5 milióna cestujúcich. Toto zvýšenie kapacity vďaka terminálu sa premietlo do podnikateľských plánov spoločnosti SOGEAAL vzhľadom na zvýšenú rotáciu a počet odletov cestujúcich od roku 2004.

(165) V závere správy sa uvádza, že vhodný spôsob, ako alokovať investičné náklady, sa týka predpokladaného podielu kapacity, ktorú predstavuje daná zmluva s leteckým dopravcom.

5.1.11. VYHODNOTENIE ŠIRŠIEHO VPLYVU ZMLÚV SPOLOČNOSTI AMS NA PREVÁDZKU LETÍSK ([76])

(166) Poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair preskúmala očakávanú prírastkovú ziskovosť zmlúv z hľadiska letiska, a to nielen na základe analýzy nákladov na platby spoločnosti AMS, ale aj na základe analýzy výhod súvisiacich so zvýšením atraktivity letiska a potenciálom vyššieho toku cestujúcich iných spoločností ako Ryanair, ako aj zodpovedajúcej vyššej úrovne príjmov z neleteckých činností.

(167) Na preukázanie širšieho vplyvu zmlúv so spoločnosťou AMS poradenská spoločnosť v prípadovej štúdii použila letisko Alghero. Z výsledkov tejto analýzy vyplýva, že spoločnosť SOGEAAL profitovala z marketingových zmlúv, ktoré podpísala so spoločnosťou AMS. Letisko profitovalo najmä z i) možného zvýšenia atraktivity pre iných leteckých dopravcov; ii) obmedzenia poklesu počtu cestujúcich v dôsledku finančnej krízy a iii) potenciálneho publika reklamy spoločnosti AMS, ktoré je viac ako 50–krát väčšie ako v prípade podobnej dohody so spoločnosťou Alitalia.

(168) V závere správy sa uvádza, že ak neexistuje žiadna empirická analýza vplyvu reklamy na webovom sídle ryanair.com, je nesprávne vyvodiť záver, že jediným prínosom reklamy na ryanair.com je zvýšenie počtu cestujúcich spoločnosti Ryanair a že výhody zmlúv so spoločnosťou AMS nepretrvajú aj po uplynutí platnosti týchto zmlúv.

5.1.12. ÚLOHA POROVNÁVACEJ ANALÝZY V POSÚDENIACH ZÁSADY SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE ([77]) ([78])

(169) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia pri vykonávaní analýz ziskovosti nevykonala žiadne posúdenie efektívnosti nákladov letísk. Zdôrazňuje preto skutočnosť, že spoločnosť Ryanair nie je schopná zistiť, či by dohoda bola pre letisko zisková.

(170) V analýze, ktorú vykonala poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair, sa zdôrazňuje význam porovnávacej analýzy pre pochopenie skutočných nákladov letiska. Uvádza sa v nej mnoho príkladov porovnávacích analýz, ktoré Komisia použila v posledných rokoch, a poukazuje sa v nej na skutočnosť, že samotná Komisia tvrdí, že porovnávacia analýza má pri posudzovaní zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve veľký význam.

(171) V závere správy spoločnosť Ryanair navrhuje použitie porovnávacej analýzy aspoň ako krížovej kontroly výsledkov analýzy ziskovosti.

5.1.13. HOSPODÁRSKE POSÚDENIA ZÁSADY SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE: POROVNÁVACIA ANALÝZA ZAHŔŇAJÚCA SPOLOČNOSŤ AMS ([79])

(172) Zo štúdie, ktorú poskytla spoločnosť Ryanair, vyplýva, že výsledky za roky 2012 a 2013 sa v prípade letísk Lübeck a Cagliari nezmenili ani po zahrnutí platieb spoločnosti AMS do porovnávacej analýzy.

([75]) Pozri poznámku pod čiarou č. 52.
([76]) Správa spoločnosti OXERA z 26. septembra 2014.
([77]) MEOP – zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.
([78]) Správa spoločnosti Ryanair z 26. januára 2015.
([79]) Správa spoločnosti Ryanair z 27. februára 2015.

(173) Zo štúdie vyplýva, že počas posudzovaného obdobia (2007 – 2013) boli čisté poplatky, ktoré spoločnosť Ryanair zaplatila v prípade letiska Cagliari, v priemere vyššie ako priemerné poplatky v prípade porovnávacích letísk. To znamená, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by spoločnosti Ryanair pravdepodobne ponúkol podobnú dohodu. Spoločnosť konkrétne tvrdí, že výsledok nezávisí od spôsobu, akým sa zohľadňujú platby spoločnosti AMS, a obstojí v rôznych kontrolách citlivosti.

5.1.14. HOSPODÁRSKE POSÚDENIE ZÁSADY SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE: LETISKO CAGLIARI, ANALÝZA ZISKOVOSTI ([80])

(174) Cieľom štúdie je na základe analýzy *ex ante* preukázať, že zmluvy o letiskových službách z januára 2007, decembra 2007 a decembra 2009 spoločnosť SOGAER SpA (prevádzkovateľ letiska Cagliari) považovala za ziskové a za ziskové ich považovali aj všetky ostatné riadiace spoločnosti v súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014.

(175) Analýza ziskovosti založená na výpočte čistej súčasnej hodnoty svedčí o pozitívnom výsledku indexu za celé obdobie (2007 a 2009). Dohody letiska Cagliari sú preto podľa všetkého zlučiteľné s trhom.

(176) Z dôkazov vyplýva, že za podobných okolností by prevádzkovateľ letiska Cagliari vystupujúci ako súkromných subjekt v trhovom hospodárstve považoval dohody podobné tým, ktoré existovali medzi spoločnosťou Ryanair a letiskom Cagliari, za ziskové.

5.1.15. VPLYV PREVÁDZKY SPOLOČNOSTI RYANAIR NA PRÍJMY LETÍSK Z NELETECKÝCH ČINNOSTÍ ([81])

(177) Poradenská spoločnosť konajúca v mene spoločnosti Ryanair usúdila, že začatie prevádzky spoločnosti Ryanair malo významný pozitívny vplyv na výšku príjmov letiska z neleteckých činností na cestujúceho. Na základe tejto skutočnosti sa v správe uvádza, že prístup, ktorý sa doteraz používal v jej analýze ziskovosti z hľadiska zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ako aj v analýze Komisie ([82]), bol konzervatívny, pretože v ňom nebol zohľadnený tento nárast príjmov letísk.

(178) Táto správa obsahuje empirickú analýzu vzorky 57 európskych letísk, ktoré sú čo najpodobnejšie letiskám posudzovaným v rámci tohto vyšetrovania. Vyplýva z nej, že začatie prevádzky spoločnosti Ryanair ([83]) na 29 z týchto letísk viedlo k nárastu príjmov z neleteckých činností na odlietajúceho cestujúceho približne o 12,0 až 13,7 % v reálnom vyjadrení (nad úrovňou inflácie) a tento účinok je štatisticky významný. Dôvodom je pravdepodobne to, že cestujúci spoločnosti Ryanair míňajú viac než cestujúci iných leteckých dopravcov, čiastočne v dôsledku obmedzených možností stravovania poskytovaných na palube nízkonákladových dopravcov a tiež v dôsledku začatia prevádzky spoločnosti Ryanair, ktorá viedla k rozvoju terminálu napríklad tým, že prilákala ďalšie maloobchodné predajne.

(179) V správe sa takisto uvádza, že tento účinok sa všeobecnejšie týkal nízkonákladových dopravcov. Vzhľadom na rast sektora nízkonákladových dopravcov so silnými značkami, ktorí prepravujú významnú časť toku cestujúcich, by začatie prevádzky nízkonákladového dopravcu na letisku mohlo výrazne pomôcť rozvoju letiska, a teda priniesť vyššie príjmy z neleteckých činností na cestujúceho. Naproti tomu, vychádzajúc zo vzorky posudzovaných letísk, začatie prevádzky klasických leteckých dopravcov nemá významný vplyv na príjmy letiska z neleteckých činností na cestujúceho.

([80]) Správa spoločnosti OXERA z 2. marca 2015.

([81]) Správa spoločnosti Oxera vypracovaná pre spoločnosť Ryanair zo 4. decembra 2015.

([82]) Poradenská spoločnosť odkazovala na prístup, ktorý Komisia použila v rozhodnutiach týkajúcich sa letísk Pau a Nîmes, kde Komisia vypočítala očakávané príjmy z neleteckých činností na odlietajúceho cestujúceho na základe údajov, ktoré letisko zaznamenalo pred podpisom zmlúv, očistených od vplyvu inflácie.
Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109), najmä bod 414.
Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/633 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnutej Francúzskom v prospech obchodnej a priemyselnej komory Nîmes – Uzès – Le Vigan, a spoločností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair a Airport Marketing 84Service Limited (Ú. v. EÚ L 113, 27.4.2016, s. 32), najmä odôvodnenie 436 .

([83]) Poradenská spoločnosť považovala za začiatok prevádzky spoločnosti Ryanair rok, keď spoločnosť Ryanair na letisku spustila „významnú“ prevádzku, definovaný ako prvý rok, keď počet odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Ryanair prekročil 50 % celkového maximálneho počtu odlietajúcich cestujúcich spoločnosti Ryanair prepravených v jednom roku na tom istom letisku v období rokov 1994 – 2012.

(180) Podľa tejto správy výsledky zdôrazňujú konzervatívny charakter prístupu, ktorý sa doteraz používal v jej analýze ziskovosti z hľadiska zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ako aj v analýze Komisie. Tieto analýzy nepredpokladajú zrýchlenie rastu príjmov letiska z neleteckých činností na cestujúceho, a teda ani nezachytávajú širšie prínosy činností spoločnosti Ryanair z letísk, ale iba odhady príjmov z neleteckých činností na odlietajúceho cestujúceho zvýšené o oveľa nižšiu mieru inflácie. Poradenská spoločnosť preto predpokladá, že jej analýza zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a analýza Komisie podceňujú očakávanú ziskovosť činností spoločnosti Ryanair na letisku.

5.2. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI EASYJET*

5.2.1. PRIPOMIENKY K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

5.2.1.1. ***Pôsobenie spoločnosti easyJet na Sardínii***

(181) Počas obdobia rokov 2010 – 2013 spoločnosť easyJet vykonávala činnosť na letiskách Cagliari a Olbia.

Zmluva s letiskom Cagliari

(182) Zmluva s prevádzkovateľom letiska Cagliari bola podpísaná 14. decembra 2010 a bola platná od 29. marca 2010 do 28. marca 2013 ([84]). Celková hodnota zmluvy s letiskom Cagliari bola […] EUR: v zmluve sa stanovuje, že prevádzkovateľ letiska Cagliari by mal spoločnosti easyJet zaplatiť […] EUR za prvý rok, […] EUR za druhý rok a […] EUR za tretí rok.

(183) V zmluve s letiskom Cagliari sa objasňuje, že na posilnenie hospodárstva regiónu a zabezpečenie primeranej hospodárskej návratnosti sa región rozhodol zvýšiť svoje investície do marketingu v oblasti cestovného ruchu, a teda poskytnúť prevádzkovateľom letísk na každý rok sumu, ktorá sa má vynaložiť na tento účel. Spoločnosť easyJet sa zaviazala vykonávať marketingové činnosti, prevádzkovať letecké spojenia medzi dvoma bodmi a dosiahnuť ciele v oblasti počtu cestujúcich uvedené v zmluve.

(184) Súčasťou zmluvy je trojročný obchodný a mediálny plán, ktorý vypracovala spoločnosť easyJet, a ciele v oblasti počtu cestujúcich, ktoré má letecká spoločnosť dosiahnuť. Štúdia hospodárskeho vplyvu, ktorej vypracovaním bol poverený externý poradca, je pripojená k zmluve a zaoberá sa meraním návratnosti investícií do marketingových činností.

(185) Nedodržanie záväzku prevádzkovať dohodnuté trate v príslušných frekvenciách zo strany spoločnosti easyJet by oprávňovala spoločnosť SOGAER nevyplatiť zodpovedajúcu sumu. Spoločnosť easyJet sa zaviazala uhradiť spoločnosti SOGAER všetky príslušné a štandardné letiskové poplatky a dane. Nezaplatenie uvedených poplatkov a daní by sa považovalo za porušenie jej záväzkov voči spoločnosti SOGAER, ktorá by mala právo zmluvu ukončiť.

(186) V článku 5 zmluvy s letiskom Cagliari sa uvádza, že poskytnutie finančnej pomoci je podmienené poskytnutím príslušných finančných prostriedkov zo strany regiónu.

Zmluvy s letiskom Olbia

(187) Prvá zmluva so spoločnosťou GEASAR bola podpísaná 17. marca 2011 a vzťahovala sa na obdobie od 28. marca 2010 do 27. marca 2011 (jednorazová platba vo výške […] EUR). Druhá zmluva bola podpísaná 25. januára 2012 a vzťahovala sa na obdobie od 27. marca 2011 do 30. marca 2013 ([85]) (do výšky […] EUR za letnú sezónu 2011/zimnú sezónu 2011/2012 a do výšky […] EUR za letnú sezónu 2012/zimnú sezónu 2012/2013). Posledná zmluva s letiskom Olbia bola podpísaná 1. marca 2013 a vzťahovala sa na obdobie od 27. marca 2013 do 30. marca 2014 (do výšky […] EUR).

(188) V týchto zmluvách sa neuvádza, že verejné prostriedky poskytnuté na rozvoj leteckej dopravy pochádzajú od regiónu.

([84]) Zmluva s letiskom Cagliari sa týka prevádzkovania týchto tratí: Stansted, Ženeva, Bazilej, Schönefeld.
([85]) Zmluva s letiskom Olbia sa týka prevádzky týchto tratí: Bristol, Bazilej, Ženeva, Londýn Gatwick, Miláno Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly a Madrid-Barajas.

(189) Spoločnosť easyJet tvrdí, že cieľom zmluvy podpísanej 25. januára 2012 bolo ďalšie zintenzívnenie jej prevádzky v rámci letiska, a to i) otvorením nového spojenia medzi Olbiou a Madridom počas letnej sezóny 2012; ii) zvýšením týždennej frekvencie spojení s Berlínom v zimnej sezóne 2012/13 a iii) rozvojom tranzitných dopravných tokov, najmä na medzinárodných trhoch, počas strednej a nízkej sezóny. Účelom tejto zmluvy bolo vytvoriť marketingový a reklamný program s finančnou účasťou spoločnosti GEASAR.

(190) Spoločnosť easyJet vypracovala podnikateľský plán, ktorý spoločnosť GEASAR preskúmala. Tá vypracovala vlastný podnikateľský plán s cieľom overiť finančnú životaschopnosť zmluvy. Prevádzkovateľ letiska overil hodnotu investície na základe výsledkov vlastného podnikateľského plánu ([86]).

5.2.1.2. ***Prvky štátnej pomoci***

(191) Na účely pochopenia, či sa predmetné opatrenie má považovať za štátnu pomoc, spoločnosť easyJet rozoberá všetky jednotlivé kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy.

Štátne prostriedky

(192) Spoločnosť easyJet tvrdí, že hoci sa v zmluve so spoločnosťou SOGAER výslovne odkazuje na regionálny zákon Sardínie č. 10/2010, podľa ktorého región poskytne tieto finančné prostriedky prevádzkovateľovi letiska, neexistuje žiadny dôkaz, že finančné prostriedky, ktoré spoločnosť easyJet prijala od spoločností SOGAER a GEASAR, sú rovnaké ako finančné prostriedky, ktoré región poskytol prevádzkovateľom letísk.

(193) Po prvé, spoločnosť easyJet tvrdí, že odkaz na regionálny zákon v zmluve medzi spoločnosťou SOGAER a spoločnosťou easyJet sám osebe nepreukazuje priame prepojenie medzi sardínskymi regionálnymi fondmi a spoločnosťou easyJet. Okrem toho to, že tento odkaz nebol zahrnutý do zmluvy medzi spoločnosťou GEASAR a spoločnosťou easyJet ďalej dokazuje, že zákon č. 10/2010 uvedený v druhej zmluve nezohrával podstatnú úlohu vo vzťahu medzi prevádzkovateľmi letísk a spoločnosťou easyJet.

(194) Podľa spoločnosti easyJet by Komisia mala vykonať osobitné posúdenie týkajúce sa zmlúv spoločnosti easyJet, aby overila, či finančné prostriedky, ktoré spoločnosť easyJet dostala od prevádzkovateľov letísk, skutočne pochádzajú od regiónu, pred tým, ako vyvodí záver, že predmetné opatrenie predstavuje štátnu pomoc.

Narušenie hospodárskej súťaže na vnútornom trhu

(195) Spoločnosť easyJet uvádza, že prijatá kompenzácia nie je dostatočne vysoká na to, aby nepriaznivo ovplyvnila hospodársku súťaž. Môžu za to najmä dva faktory: relatívne nízka suma kompenzácie a absencia leteckých dopravcov na rovnakých tratiach, aké sú uvedené v zmluvách.

(196) Spoločnosť easyJet je jediný letecký dopravca, ktorý prevádzkuje všetky trate uvedené v zmluve so spoločnosťou SOGAER a takmer všetky trate uvedené v zmluve so spoločnosťou GEASAR. Prevádzkovatelia letísk pozvali ďalších leteckých dopravcov, aby prevádzkovali rovnaké trate, prostredníctvom zverejnenia výzvy na svojich webových sídlach adresovanej leteckým dopravcom na predloženie podnikateľských plánov na prevádzkovanie tratí z letísk Cagliari a Olbie a na tieto letiská, ale túto príležitosti využila len spoločnosť easyJet.

(197) Keďže spoločnosť easyJet je jediným leteckým dopravcom, ktorý prevádzkuje príslušné trate, údajná pomoc nemôže poškodiť žiadneho konkurenta. Podľa spoločnosti easyJet teda nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže.

Neexistencia hospodárskej výhody

(198) Spoločnosť easyJet uvádza, že opatrenie nepredstavuje žiadnu hospodársku výhodu v jej prospech a svoju argumentáciu zakladá na zásade súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(199) Spoločnosť easyJet uvádza, že spoločnosti SOGAER a GEASAR boli schopné posúdiť pozitívnu hospodársku návratnosť zmlúv na základe analýzy *ex ante*. Hospodárska návratnosť je založená na dvoch faktoroch: i)

([86]) Ani jeden podnikateľský plán nebol oznámený Komisii.

spoločnosť easyJet sa zaviazala vykonávať marketingové činnosti, prevádzkovať letecké spojenia medzi dvoma bodmi a dosiahnuť ciele v oblasti počtu cestujúcich stanovené v zmluvách; ii) spoločnosť easyJet poskytla prevádzkovateľovi letiska podnikateľské plány, ktoré sa vzťahujú na obdobie zmlúv, ako aj mediálne plány s cieľom umožniť prevádzkovateľom letiska overiť ziskovosť a iii) prevádzkovateľ letiska potvrdil návratnosť investície do marketingových činností.

(200) Pokiaľ ide o prvý bod, spoločnosť easyJet objasňuje, že v oboch zmluvách s letiskami Cagliari a Olbia sa zaviazala zabezpečovať minimálny plán letov a frekvencií na príslušných tratiach.

(201) Pokiaľ ide o druhý bod, v podnikateľskom pláne, ktorý spoločnosť easyJet predložila, sa podrobne opisuje ponuka spoločnosti easyJet, aby mohli prevádzkovatelia letísk vyhodnotiť ziskovosť investícií. Spoločnosť easyJet vysvetľuje, že na základe informácií dostupných v tom čase, obaja prevádzkovatelia letísk dospeli k záveru, že investície majú pre letiská významnú hospodársku návratnosť.

(202) Spoločnosť SOGAER sa rozhodla spolupracovať so spoločnosťou easyJet na základe výsledku štúdie hospodárskeho vplyvu, certifikovanej externým poradcom, v ktorej sa overila návratnosť investície a dospelo sa k záveru, že investícia bude mať veľmi pravdepodobne významnú hospodársku návratnosť a prispeje k rozvoju letiska. Spoločnosť GEASAR v zmluve uviedla, že preskúmala podnikateľský plán spoločnosti easyJet, vyhodnotila predpoklady a očakávané výsledky a vypracovala vlastný podnikateľský plán, v ktorom potvrdila hospodársky záujem o prevádzkovanie činností v spolupráci so spoločnosťou easyJet.

(203) Zmluvy so spoločnosťami SOGAER a GEASAR výrazne zvýšili počet cestujúcich na letiskách Cagliari a Olbia a zabezpečili tak stabilné a rastúce príjmy z leteckých a neleteckých činností.

(204) Spoločnosť easyJet je presvedčená, že zmluvy so spoločnosťami SOGAER a GEASAR sú založené na čisto komerčných podmienkach. Toto opatrenie preto nemožno považovať za štátnu pomoc, keďže spoločnosti SOGAER a GEASAR konali ako súkromní investori usilujúci sa o hospodársky prínos.

5.2.1.3. ***Súlad s kritériom Altmark a/alebo článkom 106 ods. 2 zmluvy***

(205) Spoločnosť easyJet tvrdí, že kompenzácia poskytnutá spoločnosti easyJet nepredstavuje neoprávnenú štátnu pomoc, pretože spĺňa všetky štyri kritériá, ktoré Súdny dvor Európskej únie stanovil v rozsudku vo veci Altmark ([87]) na účely určenia, či kompenzácia za verejné služby predstavuje štátnu pomoc.

(206) Toto opatrenie predstavuje kompenzáciu za záväzok prevádzkovať špecificky určené strategické medzinárodné letecké trate na letiská Cagliari a Olbie a z nich a zabezpečovať príslušné marketingové a reklamné služby, a to najmä počas nerentabilného obdobia mimo hlavnej sezóny. Navyše jej financovanie v rámci schémy sa obmedzuje na (čiastočnú) kompenzáciu nákladov, ktoré spoločnosti easyJet naozaj vznikli pri plnení jej záväzku týkajúceho sa služby vo verejnom záujme, a časom umožní spoločnosti easyJet dosiahnuť primeraný zisk.

(207) Spoločnosť easyJet je presvedčená, že prvá podmienka Altmark (poverenie riadne vymedzeným záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme) je splnená, pretože štát poveril spoločnosť easyJet úlohou prevádzkovať strategické medzinárodné trate a táto úloha služby vo verejnom záujme bola presne vymedzená. Spoločnosť easyJet uzavrela záväzné zmluvy so spoločnosťami SOGAER a GEASAR na základe zákona Sardínie č. 10/2010 a následných vykonávacích aktov. Týmito zmluvami sa ukladajú spoločnosti easyJet osobitné povinnosti s cieľom zabezpečiť, že zásada územnej kontinuity je splnená a že aj počas obdobia mimo hlavnej sezóny je k dispozícii dostatočný počet letov na prepravu cestujúcich na Sardíniu a zo Sardínie. Kompenzácia, ktorá je predmetom vyšetrovania, sa týka služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorých poskytovaním región poveril spoločnosť easyJet prostredníctvom spoločností SOGAER a GEASAR.

(208) Pokiaľ ide o analýzu druhej podmienky (parametre pre výpočet kompenzácie sú stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom), spoločnosť easyJet tvrdí, že v zmluvách, ktorými bola spoločnosť easyJet poverená úlohou poskytovať služby leteckej dopravy na strategických tratiach, sa vopred dostatočne stanovuje kompenzácia za splnenie tejto úlohy, pretože sa v nich uvádza pevná suma za rok týkajúca sa prevádzky daných tratí počas celého roka.

([87]) Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C–280/00, EU:C:2003:415.

(209) Pokiaľ ide o tretiu podmienku (prijatá kompenzácia nepresahuje sumu, ktorá je potrebná na pokrytie nákladov a dosiahnutie primeraného zisku), spoločnosť easyJet tvrdí, že poskytovanie služieb leteckej dopravy uvedených v zmluvách so spoločnosťami SOGAER a GEASAR znamená pre spoločnosť easyJet značné fixné a prevádzkové náklady. […] spoločnosť easyJet potvrdzuje, že bez pomoci od letísk by mimo hlavnej sezóny nikdy neprevádzkovala žiadne trate z letísk na Sardínii.

(210) Spoločnosť easyJet uvádza, že aj štvrtá podmienka Altmark je splnená (prijatá kompenzácia nepresahuje náklady dobre riadeného podniku, ktorý je primerane vybavený prostriedkami na poskytovanie služby vo verejnom záujme). Spoločnosť easyJet tvrdí, že ju možno považovať za typický dobre riadený podnik, primerane vybavený prostriedkami na poskytovanie služby vo verejnom záujme. Spoločnosť easyJet zdôrazňuje najmä skutočnosť, že je jedným z najlepšie riadených európskych leteckých dopravcov a je schopná ponúknuť zákazníkom nízke ceny, a to vďaka svojmu zameraniu na efektivitu a spoliehanie sa na intenzívne využívanie flotily a informačných technológií, ktoré tlačia náklady na cestujúceho nadol.

(211) Aj keby Komisia dospela k záveru, že nie sú splnené podmienky Altmark, spoločnosť easyJet sa domnieva, že všetky podmienky stanovené v článku 106 ods. 2 zmluvy sú splnené a že činnosti boli nevyhnutné na plnenie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. Tieto činnosti teda stále možno považovať za zlučiteľné na základe výnimky uvedenej v článku 106 ods. 2 zmluvy.

5.2.1.4. ***Kritérium vyváženosti***

(212) Podľa spoločnosti easyJet aj v prípade, že schéma nepatrí do rozsahu pôsobnosti predpisov a usmernení, je vzhľadom na kladný výsledok kritéria vyváženosti úplne oprávnená, a to bez ohľadu na výšku pomoci alebo veľkosť príjemcu. Pomoc sa považuje za pomoc s neprimeranými negatívnymi účinkami, ak:

a) je poskytovaná neefektívnym alebo dominantným spoločnostiam v upadajúcich sektoroch;

b) vytláča súkromné investície alebo úsilie v oblasti výskumu;

c) diskriminuje niektoré spoločnosti alebo technológie.

(213) V tomto prípade nedošlo k žiadnemu narušeniu hospodárskej súťaže, aké býva bežne spojené s problematickou štátnou pomocou: i) príjemcovia nezískali podiely na trhu na úkor potenciálne efektívnejších konkurentov; ii) zahraniční konkurenti neboli diskriminovaní v záujme zvýhodnenia „domácich šampiónov“; iii) spotrebitelia neboli stratoví v dôsledku toho, že by nemali prístup k lacnejším alebo lepším produktom.

(214) Spoločnosť easyJet tvrdí, že daná schéma spĺňa požiadavky nevyhnutnosti a primeranosti. Táto schéma je nevyhnutná, pretože spoločnosť easyJet by inak neprevádzkovala trate po celý rok. Táto schéma je primeraná, pretože príspevok predstavuje len zlomok prevádzkových nákladov spoločnosti easyJet.

5.2.1.5. ***Záver***

(215) Spoločnosť easyJet konštatuje, že počas obdobia vyšetrovania nedostala žiadnu neoprávnenú štátnu pomoc ani od sardínskych letísk, ani od sardínskych úradov.

5.2.2. PRIPOMIENKY K UPLATŇOVANIU USMERNENÍ V OBLASTI LETECTVA Z ROKU 2014 NA PREDMETNÉ OPATRENIA

(216) Spoločnosť easyJet tvrdí, že už preukázala, že nedostala žiadnu neoprávnenú štátnu pomoc, a to z mnohých dôvodov, ktoré nie sú ovplyvnené novými usmerneniami. Spoločnosť easyJet zdôrazňuje, že v bode 3.5 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádzajú dve metódy, ako určiť, či zmluvy medzi letiskami a leteckými dopravcami spĺňajú kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, a preto sú bez štátnej pomoci.

(217) Prvou je referenčná metóda, Komisia však túto metódu odmieta vzhľadom na vysokú úroveň štátnych subvencií na letiskovom trhu.

(218) Navrhovaná alternatívna metóda spočíva v overení, či dotknutá obchodná dohoda postupne prispieva k ziskovosti letiska z hľadiska *ex ante* (bod 3.5.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014). Spoločnosť easyJet uvádza, že „za najrelevantnejšie kritérium na posúdenie dohôd, ktoré uzatvorili letiská s jednotlivými leteckými dopravcami, Komisia […] považuje analýzu postupného rastu ziskovosti *ex ante*“. Podľa názoru spoločnosti by toto posúdenie malo byť v zásade založené na podnikateľskom pláne a mali by sa v ňom zohľadňovať dostupné informácie a predvídateľný vývoj v čase, keď bola zmluva uzavretá.

(219) Spoločnosť easyJet zdôrazňuje, že ako je vysvetlené v pripomienkach odoslaných 30. júla 2013, spoločnosti SOGAER a GEASAR boli schopné predvídať pozitívnu hospodársku návratnosť zmlúv na základe analýzy *ex ante*.

(220) Spoločnosť easyJet konštatuje, že pozitívna hospodárska návratnosť je založená na týchto faktoroch: i) spoločnosť easyJet sa zaviazala vykonávať marketingové činnosti, prevádzkovať letecké spojenia medzi dvoma bodmi a dosiahnuť ciele v oblasti počtu cestujúcich stanovené v zmluvách; ii) spoločnosť easyJet poskytla prevádzkovateľovi letiska podnikateľské plány, ktoré sa vzťahujú na obdobie zmlúv, ako aj mediálne plány s cieľom umožniť prevádzkovateľom letiska overiť ziskovosť a iii) prevádzkovateľ letiska potvrdil návratnosť investície do marketingových činností. Spoločnosť easyJet poukazuje na to, že na základe informácií dostupných v tom čase obaja prevádzkovatelia letísk dospeli k záveru, že investície majú pre letiská významnú hospodársku návratnosť. Spoločnosť SOGAER v skutočnosti prijala svoje rozhodnutie uzavrieť zmluvu so spoločnosťou easyJet na základe výsledku štúdie hospodárskeho vplyvu.

(221) Spoločnosť easyJet tiež poukazuje na skutočnosť, že jej reklamné a marketingové činnosti výrazne zvýšili viditeľnosť letísk Cagliari a Olbia, a teda aj tok cestujúcich na tratiach smerujúcich na tieto letiská.

(222) Pokiaľ ide o bod 5.2. usmernení v oblasti letectva z roku 2014, spoločnosť easyJet poznamenáva, že došlo k zmenám podmienok, za ktorých môže letecký dopravca dostávať pomoc na zavádzanie nových tratí. Spoločnosť easyJet tvrdí, že v tomto prípade by podľa nových usmernení pružnejšie dohody, pokiaľ ide o veľkosť letiska a oprávnené destinácie, mohli byť odôvodnené v prípade letísk, ktoré sa nachádzajú v odľahlých oblastiach, napr. na ostrove ako v tomto prípade. Podľa spoločnosti easyJet sú nové kritériá prípustnosti pomoci na začatie činnosti v podstate splnené.

(223) Spoločnosť poukazuje na to, že v bode 5.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa uvádza, že pomoc leteckým dopravcom na začatie činnosti sa bude považovať za príspevok na dosiahnutie cieľa spoločného záujmu, ak je splnená jedna z týchto podmienok: i) pomoc zvyšuje mobilitu občanov Únie a prepojenosť regiónov otvorením nových trás alebo ii) napomáha regionálny rozvoj vzdialených regiónov. Podľa bodu 2.2 usmernení „vzdialené regióny“ sú „najvzdialenejšie regióny, ostrovy Malta, Cyprus, Ceuta a Melilla, ostrovy, ktoré sú súčasťou územia členského štátu, a riedko osídlené oblasti“. Spoločnosť easyJet tvrdí, že obe tieto kritériá sú splnené. Okrem toho vzhľadom na nedostatok skutočných alternatívnych prepravných metód je podľa všetkého splnená aj požiadavka na skutočné dopravné potreby.

(224) Spoločnosť easyJet pripomína, že pomoc na začatie činnosti možno poskytnúť leteckým dopravcom, ktorí odlietajú z letísk s menej ako 3 miliónmi cestujúcich ročne (bod 142 usmernení v oblasti letectva), a v jednotlivých prípadoch aj leteckým dopravcom, ktorí odlietajú z letísk s viac ako 3 miliónmi, ale menej ako 5 miliónmi cestujúcich ročne (bod 144). Pokiaľ ide o letisko Olbia, ktoré podpísalo zmluvu so spoločnosťou easyJet v roku 2011, objem prepravy predstavoval 1 621 945 cestujúcich v roku 2009 a 1 591 821 cestujúcich v roku 2010. Pokiaľ ide o letisko Cagliari, ktoré podpísalo zmluvu so spoločnosťou easyJet v roku 2010, objem prepravy predstavoval 2 924 805 cestujúcich v roku 2008 a 3 317 262 cestujúcich v roku 2009. V každom prípade by podľa spoločnosti easyJet Komisia mala vyvodiť záver, že pomoc na začatie činnosti je nevyhnutná podľa bodu 142 (v prípade letiska Cagliari) alebo aspoň podľa bodu 144 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

(225) Pokiaľ ide o primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja, v bode 147 sa stanovuje, že toto kritérium je splnené, ak je splnená jedna z týchto podmienok: i) v podnikateľskom pláne *ex ante* vypracovanom leteckou spoločnosťou sa stanovuje, že trasa prijímajúca pomoc má minimálne po troch rokoch vyhliadky stať sa pre leteckú spoločnosť ziskovou aj bez verejného financovania, alebo ii) v prípade neexistencie podnikateľského plánu pre trasu musia letecké spoločnosti poskytnúť letisku neodvolateľný záväzok, že budú túto trasu prevádzkovať aspoň počas obdobia, ktoré zodpovedá obdobiu, počas ktorého dostávali pomoci na začatie činnosti. Spoločnosť easyJet zdôrazňuje, že podnikateľské plány vypracované v čase, keď boli podpísané zmluvy, potvrdzujú vhodnosť a udržateľnosť zmlúv pre letiská.

(226) Hoci nebol poskytnutý žiadny záväzok zabezpečovať prevádzku aj po skončení obdobia troch rokov, táto podmienka je v súčasnosti *de facto* splnená, keďže spoločnosť easyJet naďalej pôsobila na letiskách Cagliari a Olbia aj po uplynutí platnosti zmluvy v roku 2013.

(227) Pokiaľ ide o existenciu stimulačného účinku, spoločnosť easyJet pripomína, že pomoc na začatie činnosti pre leteckých dopravcov má stimulačný účinok, ak je pravdepodobné, že v prípade neexistencie pomoci by sa nerozšírila úroveň hospodárskej činnosti leteckého dopravcu na príslušnom letisku. Spoločnosť easyJet, s odvolaním sa na pripomienky, ktoré predložila 30. júla 2013, poukazuje na to, že bez pomoci, ktorú dostala od spoločností SOGAER a GEASAR, by mimo hlavnej sezóny nebola prevádzkovala žiadnu z príslušných tratí.

(228) Pokiaľ ide o primeranosť výšky pomoci, podľa odhadov spoločnosti easyJet bolo toto kritérium v tomto prípade splnené. Pokiaľ ide o zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod, spoločnosť easyJet uvádza, že prevádzkované trate nemožno zabezpečovať žiadnym vysokorýchlostným železničným spojením ani inými formami dopravy. Okrem toho v spádovej oblasti letísk Cagliari a Olbia sa nenachádzajú žiadne iné letiská.

5.2.3. ĎALŠIE PRIPOMIENKY K ANALÝZE ZÁSADY SÚKROMNÉHO SUBJEKTU V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE V SÚVISLOSTI S LETISKOM OLBIA

(229) Spoločnosť easyJet tvrdí, že dohody s letiskom Olbia sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Na tento účel spoločnosť easyJet poskytla Komisii správu, ktorú pripravila poradenská spoločnosť. V tejto štúdii sa analyzuje očakávaná ziskovosť každej marketingovej zmluvy uzatvorenej medzi spoločnosťou easyJet s letiskom Olbia výlučne na báze *ex ante* a v súlade s chápaním prístupu Komisie podľa usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a najnovšou prípadovou praxou ([88]).

(230) Z výsledkov vyplýva, že pri relevantných predpokladoch v čase, keď boli podpísané marketingové zmluvy v rokoch 2010 a 2011, sa očakávalo, že každá zmluva bude dostatočne zisková ([89]). Pokiaľ ide o zmluvy z rokov 2010 a 2011, čistá súčasná hodnota je naozaj striktne pozitívna tak v prípade oznámeného základného scenára, ako aj v prípade viacerých kontrol citlivosti, z čoho vyplýva, že racionálny súkromný investor by pravdepodobne ponúkol podobné zmluvy.

(231) Predložené dôkazy teda naznačujú, že za podobných okolností by racionálny súkromný investor v trhovom hospodárstve bol ochotný uzatvoriť podobnú zmluvu so spoločnosťou easyJet, z čoho možno usudzovať, že spoločnosť GEASAR mala primerané *ex ante* očakávania. Z tejto analýzy vyplýva, že uzavretím rôznych zmlúv so spoločnosťou easyJet sa spoločnosť GEASAR správala podobne ako súkromný investor.

5.3. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI GEASAR S.P.A. (PREVÁDZKOVATEĽ LETISKA OLBIA)*

5.3.1. PRIPOMIENKY K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

(232) Letisko Olbia sa zaoberá hlavne vnútroštátnym a medzinárodným komerčným tokom cestujúcich so zameraním na cestovný ruch. Letecká doprava z letiska a na letisko Olbia vrcholí v letnej sezóne, od mája do októbra.

(233) Spoločnosť GEASAR zdôrazňuje, že umiestnenie letiska v ostrovnom regióne, ako je Sardínia, znamená, že:

a) ho nemožno považovať za letisko prekrývajúce sa s letiskami v iných členských štátoch alebo v kontinentálnom Taliansku;

b) letisko Olbia nekonkuruje ostatným letiskám na ostrove (konkrétne letisku Maria Mameliho v Cagliari-Elmas a letisku Alghero-Fertilia). Tieto tri letiská na Sardínii nemožno považovať za vzájomne nahraditeľné, pretože majú rôzne spádové oblasti. Medzi hlavné dôvody, prečo nie sú nahraditeľné, patrí: topografia ostrova, rozptýlenosť obyvateľstva na celom území, veľké vzdialenosti medzi letiskami a nedostatok rýchlych cestných spojení medzi rôznymi oblasťami ostrova.

([88]) Najmä rozhodnutie Komisie 2004/393/ES z 12. februára 2004 týkajúce sa výhod, ktoré Valónsky región a letisko Charleroi Bruxelles Sud poskytli leteckej spoločnosti Ryanair v súvislosti so zriadením jej základne na letisku Charleroi (Ú. v. EÚ L 137, 30.4.2004, s. 1), a rozhodnutie Komisie 2013/664/EÚ z 25. júla 2012 o opatrení SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Fínsko Finavia, Airpro a Ryanair na letisku Tampere-Pirkkala (Ú. v. EÚ L 309, 19.11.2013, s. 27).

([89]) Analýza bola vykonaná bez toho, aby sa letisko zapojilo do diskusie o údajoch získaných z verejných zdrojov a od spoločnosti easyJet, informácie sa získali z príslušných zmlúv o marketingových službách, fakturačných údajov, zmlúv o pozemnej obsluhe, zverejnených sadzieb a ročných účtovných závierok letiska Olbia.

(234) Letecká premávka prevádzka na letisku Olbia navyše nekonkuruje iným spôsobom dopravy zo Sardínie a na Sardíniu. Jedinou alternatívou, ako sa dopraviť na Sardíniu inak ako letecky, je po mori, čo však trvá oveľa dlhšie.

5.3.1.1. ***Opatrenia prijaté spoločnosťou GEASAR v súvislosti s vykonávaním zákona č. 10/2010***

(235) Spoločnosť GEASAR predložila regiónu akčné plány na rok 2010 a na trojročné obdobie rokov 2011 – 2013 spolu so svojimi žiadosťami o finančnú podporu. Región schválil pridelenie finančných prostriedkov na tieto obdobia rozhodnutím č. 43/37 zo 6. decembra 2010 a rozhodnutím č. 52/117 z 23. decembra 2011.

(236) Opatrenia, ktoré spoločnosť GEASAR v skutočnosti realizovala, sa týkali výlučne činností 2 a 3, ktoré sa stanovujú v zákone č. 10/2010, teda činností na propagáciu Sardínie ako turistickej destinácie. V rámci činnosti 1 spoločnosť GEASAR neuzavrela žiadnu zmluvu týkajúcu sa rozvoja tratí.

Činnosť 2

(237) Prevádzkovateľ letiska na svojom webovom sídle zverejnil výzvu na vyjadrenie záujmu na účely uzavretia marketingových a reklamných zmlúv, ktorými sa vykoná zákon č. 10/2010. Po prijatí vyjadrení záujmu spoločnosť GEASAR rokovala s leteckými dopravcami o návrhoch na marketingové činnosti, pričom mala na zreteli marketingový plán cestovného ruchu vypracovaný regiónom ako jeden zo svojich nástrojov plánovania.

(238) Výsledkom rokovaní bolo, že spoločnosť GEASAR uzavrela na obdobie rokov 2010 – 2013 *ad hoc* zmluvy so spoločnosťami easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com a Air Baltic. Väčšina zmlúv mala platnosť jeden alebo dva roky.

(239) Tieto zmluvy boli založené na predpoklade, že dotknutí leteckí dopravcovia budú prevádzkovať určité vnútroštátne alebo európske trate z letiska Olbia alebo na letisko Olbia. Táto požiadavka bola spojená s propagáciou Sardínie ako turistickej destinácie leteckými dopravcami.

(240) Činnosti týkajúce sa marketingu a propagácie destinácie, ktoré sa dopravcovia zaväzujú vykonávať z rozpočtu poskytnutého na základe zmluvy, sa uvádzajú v osobitnom mediálnom pláne. Konkrétne ide o: i) „klasickú“ reklamu (teda v meste, médiách, palubných časopisov atď.) a ii) „online“ reklamu na webovom sídle leteckého dopravcu.

Činnosť 3

(241) Spoločnosť GEASAR v mene regiónu poverila tretie strany niekoľkými iniciatívami na propagáciu Sardínie ako destinácie, ako je reklama v tlači a televízie, tlač máp s informáciami o Sardínii, pútače a okenné nálepky, ktoré sa majú umiestniť na letisku, poradenské zmluvy o plánovaní reklamných stratégií, účasť na sektorových veľtrhoch a tlačových konferenciách a propagácia destinácie prostredníctvom ponuky zájazdov od cestovných kancelárií a webového sídla propagujúceho cestovný ruch na Sardínii.

Finančné toky

(242) Prevádzkovateľ letiska vopred vypláca finančné prostriedky na činnosti 2 a 3 leteckým dopravcom a ostatným dotknutým poskytovateľom služieb. Spoločnosť GEASAR predložila regiónu správy o činnostiach realizovaných v období rokov 2010 – 2012 s uvedením nákladov, ktoré jej skutočne vznikli. Región mal následne preplatiť sumy, ktoré vopred vyplatil prevádzkovateľ letiska.

(243) Región čiastočne preplatil náklady, ktoré spoločnosti GEASAR vznikli v súvislosti s činnosťou 2, zo svojich obmedzených rozpočtových prostriedkov. Najväčšia časť prostriedkov vyplatených regiónom podľa zákona č. 10/2010 sa týka činnosti 2 a pokrýva platby spoločnosti GEASAR leteckým dopravcom ako protiplnenie v súlade marketingovými a reklamnými zmluvami.

(244) V tabuľke 11 sa uvádzajú finančné toky od spoločnosti GEASAR.

Tabuľka 11

Finančné toky z letiska Olbia

(EUR)

	2010	2011	2012	SPOLU
Činnosť 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Činnosť 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Celková suma, ktorú prevádzkovateľ letiska oznámil regiónu	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Právo na príspevky podľa zákona č. 10/2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Celkové príspevky podľa zákona č. 10/2010 vyplatené prevádzkovateľovi letiska	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. ***Posúdenie podľa článku 107 ods. 1 zmluvy***

(245) Spoločnosť GEASAR nie je skutočným príjemcom činností 2 a 3 a rozhodnutie o začatí konania obsahovalo chybu, keď sa v ňom spoločnosť GEASAR zaradila medzi príjemcov štátnej pomoci stanovenej zákonom č. 10/2010. Spoločnosť GEASAR nebola príjemcom hospodárskej výhody vyplývajúcej z pomoci: príspevky, ktoré región poskytol podľa zákona č. 10/2010, prevádzkovatelia letísk jednoducho „previedli“ na konečných príjemcov, t. j. leteckých dopravcov prevádzkujúcich letecké spojenia na vyšetrovaných letiskách. To platí aj pre propagáciu cestovného ruchu na Sardínii, ktorou prevádzkovateľov letísk poverili iné spoločnosti.

(246) Podľa spoločnosti GEASAR príspevky podľa zákona č. 10/2010 nepredstavujú štátnu pomoc, pretože minimálne dve zo štyroch podmienok na identifikáciu štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 zmluvy nie sú splnené:

a) činnosti 2 a 3 nepriznávajú žiadnu výhodu spoločnosti GEASAR, podľa ktorej sú finančné prostriedky stanovené zákonom č. 10/2010 v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve: sumy vyplatené regiónom v súvislosti s činnosťami 2 a 3 spočívajú v protiplnení za poskytnutú službu a náklady, ktoré skutočne vznikli tretím stranám. Spoločnosť GEASAR tiež konštatuje, že protiplnenie vyplatené leteckým dopravcom (činnosť 2) a ďalším poskytovateľom služieb (činnosť 3) zodpovedá súčasným trhovým cenám. Na druhej strane, finančné prostriedky, ktoré región poskytol podľa zákona č. 10/2010, regiónu v strednodobom horizonte priniesli finančnú návratnosť. Sumu, ktorú región získal v podobe vyšších daňových príjmov, možno považovať za vyššiu ako náklady, ktoré regiónu vznikli v súvislosti s financovaním vyšetrovaných činností. Úvery, ktoré poskytla spoločnosť SFIRS, boli vyplatené za trhových podmienok;

b) činnosti 2 a 3 neovplyvňujú obchod a nenarúšajú hospodársku súťaž: vzhľadom na svoju špecifickú polohu letisko Olbia pôsobí na miestnej úrovni, nesúťaží s inými vnútroštátnymi alebo európskymi letiskami. Riadením letiska Olbia, aj keď iba čiastočným, bola spoločnosť GEASAR poverená v roku 1989, teda dávno pred vynesením rozsudku vo veci Aéroport de Paris z 12. decembra 2000, ktorým sa rozšírila uplatniteľnosť pravidiel štátnej pomoci na prevádzku letísk.

(247) Spoločnosť GEASAR konštatuje, že príspevky podľa zákona č. 10/2010 nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 zmluvy.

5.3.1.3. ***Posúdenie zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy***

(248) Spoločnosť GEASAR subsidiárne tvrdí, že príspevky vyplácané podľa zákona č. 10/2010 sú v každom prípade zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa bodu 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 ([90]):

a) pomoc je vyplatená leteckým dopravcom, ktorí sú držiteľmi platnej prevádzkovej licencie vydanej členským štátom v zmysle nariadenia (ES) č. 1008/2008;

([90]) Komisia preskúmala dané kritériá v bodoch 133 a nasl. „rozhodnutia o začatí konania“.

b) vyšetrované financovanie bolo zamerané na zníženie sezónnosti leteckej prevádzky; podporovalo teda otváranie nových tratí alebo plánov a netýkalo sa leteckých dopravcov, na ktorých sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle nariadenia (ES) č. 1008/2008;

c) pre dotknutých leteckých dopravcov bola subvencovaná trať zisková;

d) financovanie pokrylo dodatočné náklady na začatie činností v súvislosti s prevádzkou novej trate alebo novým plánom; tieto náklady zodpovedajú súčasným trhovým cenám;

e) iniciatívy podľa zákona č. 10/2010 mali primeranú publicitu medzi jednotlivými leteckými dopravcami, ktorí mali záujem ponúknuť svoje služby;

f) súčasťou zmlúv je systém sankcií, ktoré sa uplatnia v prípade, že si letecký dopravca nebude plniť svoje záväzky voči letisku.

(249) Spoločnosť GEASAR poznamenáva, že subvencie vyplácané podľa zákona č. 10/2010 sa leteckým dopravcom poskytujú na trochu dlhšie časové obdobie (štyri roky namiesto troch) a intenzívnejšie, než sa povoľuje v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005, ale dodáva, že nie všetky zmluvy uzavreté s leteckými dopravcami majú dĺžku, ktorá je stanovená v zákone č. 10/2010; spoločnosť predovšetkým zdôrazňuje, že usmernenia umožňujú odchýlky od kritérií intenzity, ktoré sú v nich uvedené, a to v prípade podporovaných a hospodársky znevýhodnených regiónov, ako je Sardínia.

(250) Opatrenia, ktoré sú predmetom vyšetrovania, sú primerané na stimulovanie cieľov v oblasti rozvoja v súlade so záujmami Únie a neovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom. V tejto súvislosti spoločnosť GEASAR odkazuje na uznesenie Európskeho parlamentu z 10. mája 2012 o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v EÚ ([91]), v ktorom sa zdôrazňuje význam regionálnych letísk v Únii.

(251) Spoločnosť GEASAR sa domnieva, že pri posudzovaní zlučiteľnosti vyšetrovaných opatrení s vnútorným trhom by sa mala zohľadniť kľúčová úloha letiska Olbia pri zabezpečovaní územnej kontinuity ostrovného regiónu, akým je Sardínia.

5.3.1.4. ***Posúdenie podľa článku 106 zmluvy***

(252) Spoločnosť GEASAR poznamenáva, že sumy vyplatené podľa zákona č. 10/2010 nepredstavujú štátnu pomoc na základe kritérií Altmark, a aj keby to tak bolo, sú zlučiteľné podľa článku 106 ods. 2 zmluvy.

Splnenie kritérií stanovených v rozsudku vo veci Altmark

(253) Pokiaľ ide o prvú podmienku Altmark, spoločnosť GEASAR poukazuje na skutočnosť, že vyšetrované opatrenia sú súčasťou širšej geografickej a dopravnej politiky regiónu, ktorá má zabezpečiť minimálne letecké spojenia medzi ostrovom a zvyškom Únie, ktoré by fungovali po celý rok.

(254) Podľa spoločnosti GEASAR je druhá aj tretia podmienka Altmark splnená: parametre, na základe ktorých sa počíta kompenzácia, boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom a neexistuje žiadne riziko nadmernej kompenzácie, lebo náklady, ktoré vznikli spoločnosti GEASAR, jej boli preplatené len čiastočne.

(255) Spoločnosť GEASAR sa domnieva, že jej vznikli náklady ako súkromnému podniku, na ktorý sa vzťahujú bežné trhové podmienky; aj štvrtá podmienka Altmark je preto splnená.

Zlučiteľnosť podľa článku 106 ods. 2 zmluvy

(256) Spoločnosť GEASAR je presvedčená, že táto zlučiteľnosť by sa mala posudzovať na základe rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 a subsidiárne podľa rámca pre SVHZ z roku 2011, *mutatis mutandis*.

(257) Spoločnosť GEASAR konštatuje, že limit stanovený v článku 2 ods. 1 písm. a) rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 je splnený, pretože výška verejného príspevku predstavovala asi 4 milióny EUR ročne a obrat spoločnosti GEASAR bol nižší ako 100 miliónov EUR. Podmienky v článkoch 4, 5 a 6 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 sú tiež splnené.

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

(258) Pokiaľ ide o uplatniteľnosť rámca pre SVHZ z roku 2011, spoločnosť GEASAR poukazuje na to, že:

a) kompenzácia bola poskytnutá za skutočnú a riadne vymedzenú službu všeobecného hospodárskeho záujmu;

b) zodpovednosťou za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli poverené dotknuté podniky na základe jedného alebo viacerých aktov;

c) výška kompenzácie nepresahuje sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk.

5.3.2. PRIPOMIENKY K UPLATŇOVANIU USMERNENÍ V OBLASTI LETECTVA Z ROKU 2014 NA PREDMETNÉ OPATRENIA

(259) Spoločnosť GEASAR poukazuje na to, že údajná pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a že v bode 8.6 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa spresňuje dátum, od ktorého sa začnú uplatňovať kritériá zlučiteľnosti, ktoré sú v nich stanovené. Komisia preto musí uplatniť zásadu uvedenú v bode 172 usmernení na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci letiskám (nerozhodnuté oznámenia a neoprávnená neoznámená pomoc), a to aj vtedy, keď pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014. V bode 5 usmernení sa zároveň stanovujú kritériá zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014. Na druhej strane, usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 sa nevzťahujú na investície a pomoc na začatie činností poskytnutú v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy pred 4. aprílom 2014. Komisia musí na tieto druhy pomoci uplatniť „*pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci*“ (body 173 a 174 usmernení).

(260) Spoločnosť GEASAR sa odvoláva na pripomienky, ktoré predložila Komisii 1. júla 2013, aby preukázala, že nedostala žiadnu štátnu pomoc. Ak by však Komisia však dospela k záveru, že verejné finančné prostriedky vyplatené podľa zákona č. 10/2010 predstavujú prevádzkovú pomoc, ktorej bola spoločnosť GEASAR S.p.A. skutočným príjemcom, prevádzkovateľ letiska je presvedčený, že poskytnutá pomoc spĺňa kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

(261) Spoločnosť GEASAR poznamenáva, že podľa bodu 137 usmernení „*prevádzková pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia*“ vrátane pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014 „*sa môže v plnej miere vyhlásiť za zlučiteľnú*“ podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy „*do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov*“. Ďalšou podmienkou zlučiteľnosť takejto pomoci je, že:

a) „sú splnené podmienky stanovené v časti 5.1.2, okrem bodov 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134“;

b) sa zohľadnia najmä „narušenia hospodárskej súťaže“.

(262) Spoločnosť GEASAR sa domnieva, že všetky podmienky zlučiteľnosti uvedené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 boli splnené.

5.3.2.1. ***Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu (body 113 a 114 usmernení v oblasti letectva z roku 2014).***

(263) Spoločnosť GEASAR poznamenáva, že prevádzková pomoc poskytnutá na základe zákona č. 10/2010 určite prispela k „*dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu*“. Potvrdzujú to ciele v oblasti „posilnenia hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti referenčnej komunity“, ktoré mal región na zreteli, keď prijal zákon č. 10/2010. Poskytnutý verejný príspevok bol naozaj určený na podporu rozvoja leteckých spojení medzi ostrovom a zvyškom Únie a zníženie ich sezónnosti a umožnil predísť „*akémukoľvek narušeniu leteckej dopravy a prepojenosti*“ (bod 113).

(264) Spoločnosť GEASAR S.p.A. tvrdí, že zákonom č. 10/2010 sa pomáha „[zvyšovať] mobilita občanov Únie a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie“ [bod 113 písm. a)]. Dodáva, že zákonom č. 10/2010 sa „napomáha regionálny rozvoj“ [bod 113 písm. c)]; letisko Olbia je naozaj hlavnou vstupnou bránou do turistických destinácií v severovýchodnej časti Sardínie a zákonom č. 10/2010 sa pomohlo znížiť sezónnosť leteckej prevádzky.

5.3.2.2. ***Potreba zásahu štátu (body 116, 117 a 118 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(265) Podľa spoločnosti GEASAR je aj táto požiadavka splnená, pretože letisko Olbia patrí do kategórie uvedenej v bode 118 usmernení, konkrétne kategórie letísk, ktoré nie sú schopné pokryť svoje prevádzkové náklady. Presnejšie povedané, letisko Olbia patrí medzi „*letiská s ročným objemom 1 – 3 milióny cestujúcich*“ uvedené v písmene d). V roku 2013 sa v rámci komerčného toku cestujúcich prepravilo 1 950 615 cestujúcich.

5.3.2.3. ***Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja (bod 120 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(266) Spoločnosť GEASAR je presvedčená, že neexistujú žiadne iné menej obmedzujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci, ktoré by boli umožnili dosiahnuť ten istý cieľ, teda zabezpečiť letecké spojenia so severozápadnou Sardíniou, ktoré boli v tom čase koncentrované predovšetkým v letnej sezóne, a tým pomôcť prekonať zaostávanie v rozvoji, ktorý ovplyvňuje región v dôsledku jeho periférnej polohy a izolácie. Všetka prijatá pomoc sa použila na udržiavanie a rozvoj komerčnej dopravy, a teda zaistenie dobrých spojení medzi jednotlivými členskými štátmi.

5.3.2.4. ***Existencia stimulačného účinku (bod 124 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(267) Spoločnosť GEASAR poukazuje na skutočnosť, že všetka pomoc, ktorá jej bola poskytnutá podľa zákona č. 10/2010, bola v každom prípade použitá výhradne na umožnenie rozvoja objemov prepravy a činností letiska, ktoré sa považujú za konzistentné so sledovanými cieľmi všeobecného záujmu. Bez verejného zásahu by tieto ciele neboli dosiahnuté a letisko Olbia by zaznamenalo výrazný pokles úrovne činností v priebehu roka.

5.3.2.5. ***Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na potrebné minimum) (bod 125 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(268) V tomto bode prevádzkovateľ letiska odkazuje na príslušné prvky, ktoré už Komisia mala k dispozícii, a poznamenáva, že poskytnuté verejné prostriedky sú určené na preplatenie nákladov, ktoré prevádzkovateľovi skutočne vznikli v súvislosti s iniciatívami uskutočnenými na základe zákona č. 10/2010.

5.3.2.6. ***Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod (bod 131 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(269) Spoločnosť GEASAR konštatuje, že žiadna prevádzková pomoc nijako neovplyvnila hospodársku súťaž. Prevádzkovateľ poznamenáva, že vzhľadom na svoju geografickú polohu je letisko Olbia ostrovnou prevádzkou s geograficky obmedzeným rozsahom a nekonkuruje iným vnútroštátnym letiskám ani letiskám v Únii. Vzhľadom na svoju charakteristiku navyše ani nekonkuruje ostatným letiskám na Sardínii. Okrem toho letisko Olbia nekonkuruje alternatívnym spôsobom dopravy.

(270) Spoločnosť GEASAR v neposlednom rade poukazuje na to, že v súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 je letisko Olbia „*[otvorené] pre všetkých potenciálnych používateľov a [nevyhradené] jednému konkrétnemu používateľovi*“. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa spoločnosť domnieva, že všetka prevádzková pomoc poskytnutá podľa zákona č. 10/2010 je plne v súlade s kritériami v bode 5.1.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a mala by sa preto považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

5.4. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI SOGEAAL S.P.A. (PREVÁDZKOVATEĽ LETISKA ALGHERO)*

5.4.1. PRIPOMIENKY K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

(271) Spoločnosť SOGEAAL zdôrazňuje, že umiestnenie letiska Alghero v ostrovnom regióne, ako je Sardínia, znamená, že:

a) letisko Alghero nemožno považovať za letisko prekrývajúce sa s letiskami v iných členských štátoch alebo v kontinentálnom Taliansku;

b) letisko Alghero nekonkuruje ostatným letiskám na ostrove (konkrétne letiskám Maria Mameliho v Cagliari-Elmas a letiskom Olbia-Costa Smeralda). Tieto tri letiská na Sardínii nemožno považovať za vzájomne nahraditeľné, pretože majú rôzne spádové oblasti. Medzi hlavné dôvody, prečo nie sú nahraditeľné, patrí: topografia ostrova, rozptýlenosť obyvateľstva na celom území, veľké vzdialenosti medzi letiskami a nedostatok rýchlych cestných spojení medzi rôznymi oblasťami ostrova.

(272) Letecká prevádzka na letisku Alghero navyše nekonkuruje iným spôsobom dopravy zo Sardínie a na Sardíniu. Jedinou alternatívou, ako sa dopraviť na Sardíniu inak ako letecky, je po mori, čo však trvá oveľa dlhšie.

5.4.1.1. ***Opatrenia prijaté spoločnosťou SOGEAAL v súvislosti s vykonávaním zákona č. 10/2010***

(273) Spoločnosť SOGEAAL predložila regiónu akčné plány na rok 2010 a na trojročné obdobie 2011 – 2013 spolu so žiadosťami o finančnú podporu. Región schválil pridelenie finančných prostriedkov na tieto obdobia rozhodnutím č. 43/37 zo 6. decembra 2010 a rozhodnutím č. 52/117 z 23. decembra 2011.

(274) Spoločnosť SOGEAAL je presvedčená, že pri vykonávaní činností 1, 2 a 3 stanovených v zákone z roku 2010 zohľadnila vyhliadky ziskovosti odhadované v ekonomicko-finančnom pláne.

Činnosť 1

(275) Po zverejnení svojho zámeru uzatvoriť zmluvy na rozvoj trate podľa zákona č. 10/2010 spoločnosť SOGEAAL uzavrela zmluvy so spoločnosťami Ryanair a easyJet na roky 2010 – 2013, v ktorých sa leteckí dopravcovia zaviazali k dosiahnutiu určitých prevádzkových cieľov, pričom po ich dosiahnutí by od spoločnosti SOGEAAL v mene regiónu dostali určitú sumu finančných prostriedkov formou poplatku za úspešnosť.

Činnosť 2

(276) Prevádzkovateľ letiska na svojom webovom sídle zverejnil svoj zámer uzatvoriť marketingové a reklamné zmluvy v súlade so zákonom č. 10/2010. Spoločnosť SOGEAAL následne uzavrela marketingové a reklamné zmluvy so spoločnosťami AMS, Meridiana, Alitalia a WizzAir. Tieto zmluvy boli založené na predpoklade, že dotknutí leteckí dopravcovia budú prevádzkovať určité vnútroštátne alebo európske trate z letiska Alghero alebo na letisko Alghero. Táto požiadavka bola spojená s propagáciou Sardínie ako turistickej destinácie leteckými dopravcami.

(277) Činnosti týkajúce sa marketingu a propagácie destinácie, ktoré dopravcovia vykonávajú z príspevku poskytnutého na základe zmluvy, zahŕňajú: i) „klasickú“ reklamu (teda v meste, médiách, palubných časopisov atď.) a ii) „online“ reklamu na webovom sídle leteckého dopravcu.

Činnosť 3

(278) Spoločnosť SOGEAAL v mene regiónu poverila tretie strany niekoľkými iniciatívami na propagáciu Sardínie ako destinácie, ako je vytvorenie webového sídla na propagáciu cestovného ruchu na Sardínii, klasické a online reklamné kampane a propagácia destinácie prostredníctvom ponuky cestovných balíčkov od cestovných kancelárií.

Finančné toky

(279) Prevádzkovatelia letiska vopred vyplácajú finančné prostriedky na opatrenia vykonávané v rámci činností 1, 2 a 3 leteckým dopravcom a ostatným dotknutým poskytovateľom služieb. Spoločnosť SOGEAAL predložila regiónu správy o činnostiach realizovaných v období rokov 2010 – 2012 s uvedením nákladov, ktoré jej skutočne vznikli. Región musel následne preplatiť sumy, ktoré vopred vyplatil prevádzkovateľ letiska.

(280) Najväčšia časť prostriedkov vyplatených regiónom podľa zákona č. 10/2010 sa týka činností 1 a 2 a pokrýva platby spoločnosti SOGEAAL leteckým dopravcom ako protiplnenie v súlade marketingovými a reklamnými zmluvami, ako sa uvádza v tabuľke 12.

Tabuľka 12

Finančné toky z letiska Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	SPOLU
činnosť 1	[…]	[…]	[…]	[…]
činnosť 2	[…]	[…]	[…]	[…]
činnosť 3	—	[…]	[…]	[…]

(EUR)

	2010	2011	2012	SPOLU
Celková suma, ktorú prevádzkovateľ letiska oznámil regiónu	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Právo na príspevky podľa zákona č. 10/2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Celkové príspevky podľa zákona č. 10/2010 vyplatené prevádzkovateľovi letiska	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. ***Posúdenie podľa článku 107 ods. 1 zmluvy***

(281) Spoločnosť SOGEAAL nie je skutočným príjemcom činností 1, 2 a 3. Spoločnosť SOGEAAL tvrdí, že rozhodnutie o začatí konania obsahovalo chybu, keď sa v ňom spoločnosť SOGEAAL zaradila medzi príjemcov štátnej pomoci stanovenej zákonom č. 10/2010.

(282) Spoločnosť SOGEAAL nebola príjemcom hospodárskej výhody vyplývajúcej z pomoci: príspevky, ktoré región poskytol podľa zákona č. 10/2010, prevádzkovatelia letísk jednoducho „previedli" na konečných príjemcov, t. j. leteckých dopravcov prevádzkujúcich letecké spojenia na vyšetrovaných letiskách. To platí aj pre propagáciu cestovného ruchu na Sardínii, ktorou prevádzkovateľov letísk poverili iné spoločnosti.

(283) Podľa spoločnosti SOGEAAL kompenzácia poskytnutá podľa zákona č. 10/2010 nepredstavuje štátnu pomoc. Tri zo štyroch podmienok na identifikáciu štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 nie sú splnené. Činnosti 1, 2 a 3 neovplyvňujú obchod a nenarúšajú hospodársku súťaž: vzhľadom na svoju špecifickú polohu letisko Alghero pôsobí na miestnej úrovni, nesúťaží s inými vnútroštátnymi alebo európskymi letiskami. Riadením letiska Alghero, aj keď iba čiastočným, bola spoločnosť SOGEAAL poverená v roku 1989, teda dávno pred vynesením rozsudku vo veci *Aéroport de Paris* z 12. decembra 2000, ktorým sa rozšírila uplatniteľnosť pravidiel štátnej pomoci na prevádzku letísk.

(284) Činnosti 1, 2 a 3 neposkytujú žiadnu hospodársku výhodu. Spoločnosť SOGEAAL sa domnieva, že finančné prostriedky stanovené zákonom č. 10/2010 sú v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve: sumy vyplatené regiónom v súvislosti so všetkými tromi činnosťami spočívajú v protiplnení za poskytnutú službu a náklady, ktoré skutočne vznikli tretím stranám. Spoločnosť SOGEAAL tiež konštatuje, že protiplnenie vyplatené leteckým dopravcom (činnosť 2) a ďalším poskytovateľom služieb (činnosť 3) zodpovedá súčasným trhovým cenám.

(285) Finančné prostriedky, ktoré región poskytol podľa zákona č. 10/2010, regiónu v strednodobom horizonte priniesli finančnú návratnosť. Sumu, ktorú región získal v podobe vyšších daňových príjmov, možno považovať za vyššiu ako náklady, ktoré regiónu vznikli v súvislosti s financovaním vyšetrovaných činností. Úvery, ktoré poskytla spoločnosť SFIRS, boli vyplatené za trhových podmienok.

(286) Spoločnosť SOGEAAL konštatuje, že príspevky podľa zákona č. 10/2010 nepredstavujú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 zmluvy.

5.4.1.3. ***Posúdenie zlučiteľnosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy***

(287) Spoločnosť SOGEAAL subsidiárne tvrdí, že príspevky vyplácané podľa zákona č. 10/2010 sú v každom prípade zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy. Zlučiteľnosť sa musí posúdiť podľa bodu 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 ([92]):

a) pomoc je vyplatená leteckým dopravcom, ktorí sú držiteľmi platnej prevádzkovej licencie vydanej členským štátom v zmysle nariadenia (ES) č. 1008/2008;

b) vyšetrované financovanie bolo zamerané na zníženie sezónnosti leteckej prevádzky, a teda podporovalo otváranie nových tratí alebo plánov a netýkalo sa leteckých dopravcov, na ktorých sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle nariadenia (ES) č. 1008/2008;

([92]) Komisia preskúmala dané kritériá v bodoch 133 a nasl. „rozhodnutia o začatí konania".

c) pre dotknutých leteckých dopravcov bola subvencovaná trať zisková;

d) iniciatívy podľa zákona č. 10/2010 mali primeranú publicitu medzi jednotlivými leteckými dopravcami, ktorí mali záujem ponúknuť svoje služby;

e) súčasťou zmlúv je systém sankcií, ktoré sa uplatnia v prípade, že si letecký dopravca nebude plniť svoje záväzky voči letisku.

(288) Spoločnosť SOGEAAL poznamenáva, že subvencie vyplácané podľa zákona č. 10/2010, sa leteckým dopravcom poskytujú na trochu dlhšie časové obdobie (štyri roky namiesto troch) a intenzívnejšie, než sa povoľuje v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005, ale dodáva, že nie všetky zmluvy uzavreté s leteckými dopravcami majú dĺžku, ktorá je stanovená v zákone č. 10/2010; spoločnosť predovšetkým zdôrazňuje, že usmernenia umožňujú odchýlky od kritérií intenzity, ktoré sú v nich uvedené, a to v prípade podporovaných a hospodársky znevýhodnených regiónov, ako je Sardínia.

(289) Činnosti, ktoré sú predmetom vyšetrovania, sú primerané na stimulovanie cieľov v oblasti rozvoja v súlade so záujmami Únie a neovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom. V tejto súvislosti spoločnosť SOGEAAL odkazuje na uznesenie Európskeho parlamentu z 10. mája 2012 o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v EÚ, v ktorom sa zdôrazňuje význam regionálnych letísk v EÚ.

(290) Spoločnosť SOGEAAL sa domnieva, že pri posudzovaní zlučiteľnosti vyšetrovaných opatrení s vnútorným trhom by sa mala zohľadniť kľúčová úloha letiska Alghero pri zabezpečovaní územnej kontinuity ostrovného regiónu, akým je Sardínia.

5.4.1.4. ***Posúdenie podľa článku 106 zmluvy***

(291) Spoločnosť SOGEAAL poznamenáva, že sumy vyplatené podľa zákona č. 10/2010 nepredstavujú štátnu pomoc na základe kritérií Altmark, a aj keby to tak bolo, sú zlučiteľné podľa článku 106 ods. 2 zmluvy.

Splnenie kritérií stanovených v rozsudku vo veci Altmark

(292) Pokiaľ ide o prvú podmienku Altmark, spoločnosť SOGEAAL poukazuje na skutočnosť, že vyšetrované činnosti sú súčasťou širšej geografickej a dopravnej politiky regiónu, ktorá má zabezpečiť minimálne letecké spojenia medzi ostrovom a zvyškom Únie, ktoré by fungovali po celý rok.

(293) Podľa spoločnosti SOGEAAL je druhá aj tretia podmienka Altmark splnená: parametre, na základe ktorých sa počíta kompenzácia, boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom, a neexistuje žiadne riziko nadmernej kompenzácie, lebo náklady, ktoré vznikli spoločnosti SOGEAAL, jej boli preplatené len čiastočne.

(294) Posudzované náklady vznikli súkromným, dobre riadeným podnikom, a preto je splnená aj štvrtá podmienka Altmark.

Zlučiteľnosť podľa článku 106 ods. 2 zmluvy

(295) Spoločnosť SOGEAAL je presvedčená, že táto zlučiteľnosť by sa mala posudzovať na základe rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 a subsidiárne podľa rámca pre SVHZ z roku 2011, *mutatis mutandis*.

(296) Spoločnosť SOGEAAL konštatuje, že limit stanovený v článku 2 ods. 1 písm. a) rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 je splnený, pretože výška verejného príspevku predstavovala asi 4 milióny EUR ročne a obrat spoločnosti SOGEAAL bol nižší ako 100 miliónov EUR. Podmienky v článkoch 4, 5 a 6 rozhodnutia o SVHZ z roku 2005 sú tiež splnené.

(297) Pokiaľ ide o uplatniteľnosť rámca pre SVHZ z roku 2011, spoločnosť SOGEAAL poukazuje na to, že:

a) kompenzácia bola poskytnutá za skutočnú a riadne vymedzenú službu všeobecného hospodárskeho záujmu;

b) zodpovednosťou za poskytovanie služby všeobecného hospodárskeho záujmu boli poverené dotknuté podniky na základe jedného alebo viacerých aktov;

c) výška kompenzácie nepresahuje sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk.

5.4.2. PRIPOMIENKY K UPLATŇOVANIU USMERNENÍ V OBLASTI LETECTVA Z ROKU 2014 NA PREDMETNÉ OPATRENIA

(298) Spoločnosť SOGEAAL poukazuje na to, že údajná pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014 a že v bode 8.6 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 sa spresňuje dátum, od ktorého sa začnú uplatňovať kritériá zlučiteľnosti, ktoré sú v nich stanovené. Komisia preto musí uplatniť zásadu uvedenú v bode 172 usmernení na všetky prípady týkajúce sa prevádzkovej pomoci letiskám (nerozhodnuté oznámenia a neoprávnená neoznámená pomoc), a to aj vtedy, keď pomoc bola poskytnutá pred 4. aprílom 2014. V bode 5 usmernení sa zároveň stanovujú kritériá zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014. Na druhej strane, usmernenia v oblasti letectva z roku 2014 sa nevzťahujú na investície a pomoc na začatie činností poskytnutú v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy pred 4. aprílom 2014. Komisia musí na tieto druhy pomoci uplatniť „*pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci*“ (body 173 a 174 usmernení).

(299) Spoločnosť SOGEAAL sa odvoláva na pripomienky, ktoré predložila Komisii 29. júla 2013, aby preukázala, že nedostala žiadnu štátnu pomoc. Ak by však Komisia však dospela k záveru, že verejné finančné prostriedky vyplatené podľa zákona č. 10/2010 predstavujú prevádzkovú pomoc, ktorej bola spoločnosť SOGEAAL skutočným príjemcom, prevádzkovateľ letiska je presvedčený, že poskytnutá pomoc spĺňa kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014.

(300) Spoločnosť SOGEAAL poznamenáva, že podľa bodu 137 usmernení „*prevádzková pomoc poskytnutá pred začatím prechodného obdobia*“ vrátane pomoci vyplatenej pred 4. aprílom 2014, „*sa môže v plnej miere vyhlásiť za zlučiteľnú*“ podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy „*do plnej výšky nepokrytých prevádzkových nákladov*“. Ďalšou podmienkou zlučiteľnosť takejto pomoci je, že:

a) „sú splnené podmienky stanovené v časti 5.1.2, okrem bodov 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134“;

b) sa zohľadnia najmä „narušenia hospodárskej súťaže“.

(301) Spoločnosť SOGEAAL je presvedčená, že sú splnené všetky podmienky zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014, a konštatuje, že pripomienky o zlučiteľnosti s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 predložila už 8. mája 2014 v súvislosti s konaním vo veci štátnej pomoci SA.23098–*Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1. ***Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu (body 113 a 114 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(302) Spoločnosť SOGEAAL poznamenáva, že prevádzková pomoc poskytnutá na základe zákona č. 10/2010 určite prispela k „*dosiahnutiu cieľa spoločného záujmu*“. Potvrdzujú to ciele v oblasti „posilnenia hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti referenčnej komunity“, ktoré mal región na zreteli, keď prijal zákon č. 10/2010. Poskytnutý verejný príspevok bol naozaj určený na podporu rozvoja leteckých spojení medzi ostrovom a zvyškom Únie a zníženie ich sezónnosti a umožnil predísť „*akémukoľvek narušeniu leteckej dopravy a prepojenosti*“ (bod 113).

(303) Spoločnosť SOGEAAL tvrdí, že zákonom č. 10/2010 sa naozaj pomohla „[zvýšiť] mobilita občanov Únie a prepojenosť regiónov vytvorením prístupových bodov k letom v rámci Únie“ [bod 113 písm. a)].

(304) Ten istý prevádzkovateľ dodáva, že zákonom č. 10/2010 sa „*napomáha regionálny rozvoj*“ [bod 113 písm. c)]; to platí najmä pre spádovú oblasť letiska Alghero, t. j. severozápadnú Sardíniu, ktorá výrazne zaostáva.

5.4.2.2. ***Potreba zásahu štátu (body 116, 117 a 118 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(305) Podľa spoločnosti SOGEAAL je aj táto požiadavka splnená, pretože letisko Alghero patrí do kategórie uvedenej v bode 118 usmernení, konkrétne kategórie letísk, ktoré nie sú schopné pokryť svoje prevádzkové náklady. Presnejšie povedané, letisko Alghero patrí medzi „*letiská s ročným objemom 1 – 3 milióny cestujúcich*“ uvedené v písmene d).

5.4.2.3. ***Primeranosť štátnej pomoci ako politického nástroja (bod 120 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(306) Spoločnosť SOGEAAL je presvedčená, že neexistujú žiadne iné menej obmedzujúce politické nástroje alebo nástroje pomoci, ktoré by boli umožnili dosiahnuť ten istý cieľ, teda zabezpečiť letecké spojenia so severozápadnou Sardíniou, ktoré boli v tom čase koncentrované predovšetkým v letnej sezóne, a tým pomôcť prekonať zaostávanie v rozvoji, ktorý ovplyvňuje región v dôsledku jeho periférnej polohy a izolácie. Všetka prijatá pomoc sa použila na udržiavanie a rozvoj komerčnej dopravy, a teda zaistenie dobrých spojení medzi jednotlivými členskými štátmi.

5.4.2.4. ***Existencia stimulačného účinku (bod 124 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(307) Spoločnosť SOGEAAL poukazuje na skutočnosť, že všetka pomoc, ktorá jej bola poskytnutá podľa zákona č. 10/2010, bola v každom prípade použitá výhradne na umožnenie rozvoja objemov prepravy a činností letiska, ktoré sa považujú za konzistentné so sledovanými cieľmi všeobecného záujmu. Bez verejného zásahu by tieto ciele neboli dosiahnuté a letisko Alghero by zaznamenalo výrazný pokles úrovne činností v priebehu roka.

5.4.2.5. ***Primeranosť výšky pomoci (pomoc obmedzená na potrebné minimum) (bod 125 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(308) V tomto bode prevádzkovateľ letiska odkazuje na príslušné prvky, ktoré už Komisia mala k dispozícii, a poznamenáva, že poskytnuté verejné prostriedky sú určené na preplatenie nákladov, ktoré prevádzkovateľovi skutočne vznikli v súvislosti s iniciatívami uskutočnenými na základe zákona č. 10/2010.

5.4.2.6. ***Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod (bod 131 usmernení v oblasti letectva z roku 2014)***

(309) Spoločnosť SOGEAAL konštatuje, že žiadna prevádzková pomoc nijako neovplyvnila hospodársku súťaž. Prevádzkovateľ poznamenáva, že vzhľadom na svoju geografickú polohu je letisko Alghero ostrovnou prevádzkou s geograficky obmedzeným rozsahom a nekonkuruje iným vnútroštátnym letiskám ani letiskám v Únii. Vzhľadom na svoju charakteristiku navyše ani nekonkuruje ostatným letiskám na Sardínii. Okrem toho letisko Alghero nekonkuruje alternatívnym spôsobom dopravy.

(310) Spoločnosť SOGEAAL v neposlednom rade poukazuje na to, že v súlade s usmerneniami v oblasti letectva z roku 2014 je letisko Olbia „*[otvorené] pre všetkých potenciálnych používateľov a [nevyhradené] jednému konkrétnemu používateľovi*“. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa spoločnosť domnieva, že všetka prevádzková pomoc poskytnutá podľa zákona č. 10/2010 je plne v súlade s kritériami v bode 5.1.2 usmernení v oblasti letectva z roku 2014 a mala by sa preto považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

5.5. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI SOGAER (PREVÁDZKOVATEĽ LETISKA CAGLIARI)*

5.5.1. PRIPOMIENKY K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA

(311) Spoločnosť SOGAER nesúhlasí s prístupom Komisie, keď zásadu Altmark podľa všetkého uplatnila na spoločnosť SOGAER a nie na dopravcov: región nikdy nepožiadal spoločnosť SOGAER o poskytovanie služby všeobecného záujmu. Podľa spoločnosti SOGAER región nebol schopný predložiť žiadny dokument, ktorý by obsahoval jednoznačný opis záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme uložených letiskám, práve preto, že údajné záväzky neboli nikdy chápané ako záväzky.

5.5.1.1. ***Chybná identifikácia príjemcov***

(312) Spoločnosť SOGAER nesúhlasí so záverom Komisie, že spoločnosť SOGAER je príjemcom štátnej pomoci poskytnutej podľa zákona č. 10/2010. Spoločnosť SOGAER zastáva názor, že schéma pomoci, ktorá je predmetom vyšetrovania, nepredstavuje prevádzkovú pomoc pre spoločnosť SOGAER ani kompenzáciu vyplatenú spoločnosti SOGAER za službu požadovanú regiónom, konkrétne za výber leteckých dopravcov schopných dosiahnuť stanovené ročné ciele v oblasti frekvencie a objemu cestujúcich na strategických leteckých tratiach z letiska Cagliari alebo na letisko Cagliari.

(313) Spoločnosť SOGAER tvrdí, že v rámci tejto schémy región poskytuje kompenzáciu, ktorú spoločnosť SOGAER len prevádza ďalej, v rámci plánu, ktorý región schválil, financuje a monitoruje, pričom táto kompenzácia sa leteckým dopravcom vyplatí výmenou za prevádzkovanie nových tratí alebo rozšírenie existujúcich tratí medzi Sardíniou a inými destináciami. Keby sa neotvorila žiadna nová trať alebo by sa nerozšírili existujúce trate, spoločnosť SOGAER by za poskytnutú službu nedostala žiadnu platbu.

(314) Spoločnosť SOGAER poukazuje na účtovnú povinnosť, ktorá jej bola uložená: región preplatil spoločnosti SOGAER finančné prostriedky, ktoré spoločnosť vopred vyplatila leteckým dopravcom, až potom, ako boli regiónu doručené účty spoločnosti SOGAER, ktoré museli preukázať, že leteckým dopravcom boli regionálne príspevky vyplatené v plnej výške. Spoločnosť SOGAER sa preto domnieva, že nie je príjemcom predmetnej pomoci a že je nesprávne hovoriť o finančnej podpore poskytnutej spoločnosti SOGAER za strany regiónu. Spoločnosť SOGAER si nie je vedomá žiadneho predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, v ktorom by Komisia dospela k záveru, že strana je príjemcom štátnej pomoci, keď sa jej úloha obmedzuje na odovzdávanie verejných prostriedkov, ktoré dostala, tretím stranám. Službu, za ktorú región vyplatil kompenzáciu, poskytoval letecký dopravca, nie prevádzkovateľ letiska. Spoločnosť SOGAER dodáva, že zálohová platba poskytnutá spoločnosťou SFIRS neobsahovala žiaden prvok štátnej pomoci. Išlo o úver, ktorý bol úročený za trhových podmienok.

5.5.1.2. ***Finančné toky***

(315) Prevádzkovateľ letiska vypláca finančné prostriedky na činnosti 2 a 3 leteckým dopravcom a ostatným dotknutým poskytovateľom služieb. Spoločnosť SOGEAAL predložila regiónu správy o činnostiach realizovaných v období rokov 2010 – 2012 s uvedením nákladov, ktoré jej skutočne vznikli. Región mal následne preplatiť sumy, ktoré vopred vyplatil prevádzkovateľ letiska. V tabuľke 13 sa uvádzajú súvisiace finančné toky.

Tabuľka 13

Finančné toky z letiska Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	SPOLU
Činnosti 1 a 2	[…]	[…]	[…]	[…]
Činnosť 3	[…]	[…]	[…]	[…]
Celková suma vyplatená leteckým dopravcom	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Celková suma, ktorú prevádzkovateľ letiska oznámil regiónu	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Právo na príspevky podľa zákona č. 10/2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Celkové príspevky podľa zákona č. 10/2010 vyplatené prevádzkovateľovi letiska	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. ***Príjemcovia opatrení pomoci***

(316) Spoločnosť SOGAER zastáva názor, že skutočnými príjemcami týchto troch činností podľa zákona č. 10/2010 bolo odvetvie cestovného ruchu na ostrove a nepriamo aj samotný región, a to vďaka vyšším daňovým príjmom vyplývajúcim z rozvoja turizmu.

(317) Podmienkou poskytnutia pomoci zo strany regiónu bolo, že letiská museli ďalej previesť prostriedky, ktoré dostali, takže ich nemožno považovať za skutočných príjemcov. To isté platí pre dvoch hlavných nízkonákladových leteckých dopravcov v Cagliari, Ryanair a easyJet, teda zahraničné spoločnosti, ktorým región poskytol pomoc v záujme dosiahnutia regionálnych cieľov.

5.5.1.4. ***Neexistencia štátnej pomoci***

(318) Spoločnosť SOGAER analyzuje prvky tvoriace opatrenie štátnej pomoci a posudzuje najmä otázku, či realizovaná platba poskytla konkurenčnú výhodu. Spoločnosť tvrdí, že regionálna kompenzácia nikdy nepokryla viac ako len časť dodatočných nákladov, ktoré leteckým dopravcom vznikli v súvislosti s otvorením nových tratí alebo rozšírením existujúcich tratí. Ako príklad uvádza spoločnosť Ryanair, ktorej kompenzácia, ktorú jej región vyplatil prostredníctvom spoločnosti SOGAER, pokryla približne jednu desatinu odhadovaných nákladov na prevádzku požadovaných tratí.

(319) Spoločnosť SOGAER zdôrazňuje, že zavedený mechanizmus je výhodný pre všetky strany: cestujúci môžu lietať za konkurenčné ceny na ostrova a z ostrova, zatiaľ čo región má ďalšie príjmy z cestovného ruchu. Profituje z toho aj regionálne odvetvie cestovného ruchu a stravovacích a ubytovacích služieb, leteckí dopravcovia a letiská. Spoločnosť SOGAER ďalej spochybňuje prístup Komisie, ktorého cieľom je podľa všetkého prelomiť tento účinný cyklus.

(320) Spoločnosť SOGAER si vždy vyberala dopravcov na základe výzvy zverejnenej na vlastnom webovom sídle. Možnosť obsluhovať letisko Cagliari bola otvorená všetkým zainteresovaným dopravcom za rovnakých ekonomických podmienok. Spoločnosť SOGAER tvrdí, že ak sa dotknutým leteckým dopravcom vďaka ich špeciálnym obchodným modelom podarilo vytvoriť väčšie zisky ako iným leteckým dopravcom, nemožno to pripisovať štátnej pomoci, ktorú im poskytol prevádzkovateľ letiska alebo región. Takisto za to nemožno dopravcov sankcionovať.

(321) Spoločnosť SOGAER konštatuje, že štátna pomoc neexistuje, pretože i) chýba nevyhnutné neoprávnené zvýhodnenie dopravcov; ii) zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve je splnená vzhľadom na príjmy do regionálnej štátnej pokladnice, ktoré sú vyššie ako výdavky podľa článku 3 zákona č. 10/2010, a iii) pomoc je určená odvetviu cestovného ruchu a stravovacích a ubytovacích služieb na ostrove a nemá taký rozsah, aby mohla ovplyvniť obchod v rámci Únie.

5.5.1.5. ***Služby všeobecného hospodárskeho záujmu (SVHZ)***

(322) Spoločnosť SOGAER sa domnieva, že analýza Komisie týkajúca sa selektívnosti výhody je príliš prísna. Komisia tvrdí, že v zákone č. 10/2010 sa neodkazuje na konkrétne trate, ale na všeobecný cieľ rozvoja leteckej dopravy. Komisia namieta, že je to v rozpore s prvým kritériom Altmark, ktoré spočíva v jasnom vymedzení požiadaviek, ktoré zvýhodnený podnik musí spĺňať, aby získal kompenzáciu za službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

(323) Podľa spoločnosti SOGAER bolo zo znenia regionálnej legislatívy jasné, že kompenzácia sa mala poskytnúť len leteckým dopravcom, ktorí otvorili nové trate alebo rozšírili existujúce trate. Spoločnosť SOGAER sa domnieva, že ako cieľ je tento záväzok dostatočne jednoznačný.

(324) Prístup Komisie k vymedzeniu parametrov na výpočet kompenzácie je podobne veľmi prísny. Spoločnosť SOGAER tvrdí, že objem kompenzácie vyplatenej dopravcom bol vypočítaný podľa prísnejších kritérií, než sú kritériá, ktoré stanovuje región, a že by to malo stačiť na splnenie druhého kritéria Altmark.

(325) Pokiaľ ide o tretie a štvrté kritérium Altmark, spoločnosť SOGAER uvádza, že konkrétne oznámenie uverejnila v *Úradnom vestníku Európskej únie* v roku 2003 a v júni a auguste toho istého roku následne inzerovala reklamu v popredných európskych novinách. Žiadny letecký dopravca sa neprihlásil a spoločnosť SOGAER uverejnila stále oznámenie na svojom vlastnom webovom sídle. Spoločnosť SOGAER vždy predchádzala akejkoľvek forme nadmernej kompenzácie za požadované služby, a to aj v prípadoch, keď záujem vyjadril iba jeden dopravca a možnosti vyjednávania spoločnosti SOGAER boli v dôsledku toho obmedzené.

(326) Spoločnosť SOGAER si nie je vedomá žiadneho právneho aktu, ktorým by región poveril prevádzkovateľov letísk úlohou vykonávať záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme. Snaha Komisie určiť, či úroveň kompenzácie poskytnutej prevádzkovateľom letísk bola primeraná alebo nie, je teda vopred odsúdená na neúspech.

5.5.1.6. ***Zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve a usmernenia v oblasti letectva z roku 2014***

(327) Spoločnosť SOGAER tvrdí, že k nízkonákladovým leteckým dopravcom, konkrétne ku spoločnosti Ryanair, pristupovala rovnako ako letiská riadené súkromne. Na podporu tohto tvrdenia sa odvoláva na správu poradenskej spoločnosti konajúcej v mene spoločnosti Ryanair z 28. júna 2013.

(328) Tvrdí, že mnohé kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sú v tejto veci v podstate splnené: i) spoločnosť SOGAER riadila pomoc alebo kompenzáciu za otvorenie nových tratí alebo rozšírenie existujúcich tratí v mene regiónu; ii) kompenzácia predstavovala približne jednu desatinu priemerných prevádzkových nákladov a iii) všetci leteckí dopravcovia, ktorí ťažili z vyšetrovaných činností, boli držiteľmi platnej prevádzkovej licencie. Spoločnosť SOGAER sa preto domnieva, že keby sa k výkladu usmernení pristupovalo skôr vecne než formálne, bolo by možné dospieť k záveru, že predmetná pomoc je zlučiteľná.

5.5.2. PRIPOMIENKY K UPLATŇOVANIU USMERNENÍ V OBLASTI LETECTVA Z ROKU 2014 NA PREDMETNÉ OPATRENIA

(329) Spoločnosť SOGAER poznamenáva, že v prípade letiska Cagliari by sa mala použiť výnimka stanovená v bode 137 usmernení v oblasti letectva aj napriek tomu, že objem prepravy letiska presahuje tri milióny cestujúcich. V opačnom prípade by sa s letiskom Cagliari zaobchádzalo inak ako s dvomi ďalšími letiskami na Sardínii, ktorých sa týka vyšetrovanie činnosti.

(330) Spoločnosť SOGAER zdôrazňuje, že predmetná pomoc slúžila na uľahčenie mobility občanov Únie na letisko Cagliari alebo z letiska Cagliari a výrazne zvýšila počet letov v rámci Únie z hlavného mesta ostrova alebo do hlavného mesta ostrova.

(331) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť zásahu zo strany regiónu, spoločnosť SOGAER tvrdí, že bez regionálnych príspevkov na kompenzovanie prostriedkov, ktoré spoločnosť SOGAER previedla na leteckých dopravcov a ďalších poskytovateľov služieb, by účty spoločnosti SOGAER vykazovali stratu. Neexistoval žiadny iný spôsob, ako dosiahnuť cieľ, t. j. zlepšenie spojenia medzi regiónom a zvyškom Únie, ktorý by si vyžiadal menšie narušenie hospodárskej súťaže.

(332) Spoločnosť SOGAER zdôrazňuje, že región vždy udržiaval pomoc na minimálnej úrovni a vyplácal ju iba v súvislosti s položkami, ktoré prevádzkovateľ letiska riadne vyúčtoval.

(333) Pokiaľ ide o predchádzanie negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod v rámci Únie, spoločnosť SOGAER podotýka, že táto schéma bola uplatniteľná na všetky ostatné regionálne letiská, aj keď si navzájom konkurovali, čo umožnilo pokryť príslušné rozdiely medzi prevádzkovými nákladmi a príjmami.

(334) V neposlednom rade spoločnosť SOGAER tvrdí, že keby Komisia dospela k záveru, že posudzovaná schéma predstavuje prevádzkovú pomoc pre spoločnosť SOGAER, pomoc by sa v každom prípade mala považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pretože je v súlade s kritériami a podmienkami uvedenými v bode 5.1.2 usmernení v oblasti letectva.

6. **VYJADRENIA TALIANSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

6.1. *VYJADRENIA TALIANSKA K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI RYANAIR*

(335) Regionálne orgány spochybňujú vyhlásenia spoločnosti Ryanair, že letisko pri udržiavaní obchodných vzťahov s leteckými dopravcami s cieľom zvýšiť tok cestujúcich, a tým aj príjmy, konalo v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. V skutočnosti spoločnosti riadiace letisko konali iba ako sprostredkovatelia, ktorí sa podieľali len na prevode prostriedkov leteckým dopravcom.

(336) Podľa regiónu súkromným investorom v trhovom hospodárstve bol v tomto prípade región, ktorý investície posudzoval z hľadiska pozitívneho hospodárskeho vplyvu na územie.

(337) Taliansko predložilo správu talianskeho Národného úradu pre civilné letectvo ([93]), pričom uviedlo, že možnosť regionálnych letísk uverejňovať reklamu na webových sídlach nízkonákladových leteckých dopravcov by predstavovala výhodu pre odvetvie cestovného ruchu a obchodu, pretože regionálne letiská nemajú takú konsolidovanú trhovú pozíciu ani mieru zaručenej viditeľnosti ako veľké letiská.

(338) Taliansko aj úrad ENAC spochybňujú tvrdenie spoločnosti Ryanair, že situácia na Sardínii bola dôsledkom nedostatočných pravidiel na tratiach, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008, a ich presadzovania zo strany talianskych orgánov. Taliansko pripomína, že cieľom územnej kontinuity je zabezpečiť, aby sa všetci občania mohli v rámci územia Talianska alebo Únie pohybovať za rovnakých podmienok, pokiaľ ide o kvalitu a cenu. Záväzky služby vo verejnom záujme oprávnené nariadením (ES) č. 1008/2008 umožňujú každému dopravcovi v Únii prijať podmienky týchto záväzkov bez finančnej kompenzácie. Ak sa žiadny dopravca nezaviaže k poskytovaniu danej služby, uskutoční sa európske verejné obstarávanie, pričom sa poskytne finančná kompenzácia. V tejto súvislosti talianske orgány zdôrazňujú, že obchodné vzťahy s dopravcami musia udržiavať priamo letiská; rozhodnutie štátu zabezpečovať zachovanie územnej kontinuity prostredníctvom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme je však odlišná otázka.

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

6.2. *VYJADRENIA TALIANSKA K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI EASYJET*

(339) Taliansko predložilo svoje vyjadrenia k pripomienkam spoločnosti easyJet a poradenskej spoločnosti konajúcej v jej mene. Taliansko nesúhlasí s celkovým prístupom ani so závermi poradenskej spoločnosti v jej správe „Hospodárske posúdenie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v súvislosti so zmluvami medzi spoločnosťou easyJet a letiskom Olbia".

(340) Taliansko odmieta tvrdenie spoločnosti easyJet z troch dôvodov:

a) Taliansko sa domnieva, že na letisko Olbia by sa nemala uplatniť zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, pretože ho prevádzkuje súkromný prevádzkovateľ, spoločnosť GEASAR, a nie verejný prevádzkovateľ v zmysle pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci. Jeho rozhodnutia a opatrenia sú preto založené na trhových kritériách, s výnimkou prípadov, keď sa tieto rozhodnutia riadia *ad hoc* verejnými predpismi.

b) V tomto prípade však Taliansko na rozdiel od tvrdenia poradenskej spoločnosti predpokladá, že spoločnosť GEASAR nepodpísala predmetné marketingové zmluvy s cieľom dosiahnuť údajnú, no neexistujúcu ziskovosť, ale iba preto, že tieto zmluvy sa vyžadovali a boli regulované osobitným štátnym opatrením. Zákon č. 10/2010 je zameraný najmä na stimulovanie leteckej dopravy poskytovaním príspevkov leteckým dopravcom. Od zrušenia zákona č. 10/2010 boli tieto činnosti zrušené.

c) Po tretie, v prípade Talianska príspevky, ktoré región vyplatil prevádzkovateľovi letiska na pokrytie nákladov na predmetné činnosti, len „prechádzali" spoločnosťou riadiacou letisko, ktorá celú sumu previedla na skutočného príjemcu, t. j. na príslušného leteckého dopravcu.

(341) Keby sa aj potvrdili tvrdenia poradenskej spoločnosti, podľa odhadov Talianska sú jej výpočty chybné. Správa poradenskej spoločnosti je založená na údajoch získaných z finančných výkazov spoločnosti GEASAR za obdobie od roku 2004, ktoré vykazujú príjmy z prevádzky letiska, ako aj na hlavných hospodárskych údajoch, ktoré predstavujú ročné prevádzkové výsledky, nevykazujú však analytické účtovné údaje potrebné na presnú analýzu ziskovosti. Poradenská spoločnosť teda preceňuje príjmy vyplývajúce zo zmlúv, najmä pokiaľ ide príjmy z neleteckých činností. Na rozdiel od posúdenia poradenskej spoločnosti majú podľa Talianska predmetné marketingové zmluvy záporný, nie kladný zostatok. To platí pre marketingové zmluvy podpísané so spoločnosťou easyJet, ako aj zmluvy podpísané so všetkými ostatnými príslušnými leteckými dopravcami. Podľa Talianska to potvrdzuje, že tieto zmluvy boli uzavreté v súvislosti s priamym vykonávaním zákona č. 10/2010.

(342) V neposlednom rade Taliansko odmieta, aby sa do analýzy, ktorú vykonala poradenská spoločnosť, zahrnuli manipulačné zmluvy uzavreté medzi spoločnosťou GEASAR a dotknutými leteckými dopravcami. Manipulačné zmluvy sú typické zmluvy zjednávané a uzatvárané na obchodnej báze, ktoré sa týkajú poskytovania služieb leteckým dopravcom za peňažné protiplnenie. Nemajú súvis so zákonom č. 10/2010 ani činnosťami vykonávanými podľa tohto zákona. Protiplnenie uvedené v týchto zmluvách je založené na bežnej obchodnej praxi prevádzkovateľa letiska, ktorý uplatní tarify a zľavy na základe objemu a ďalších faktorov. Tieto zmluvy v skutočnosti zostali v platnosti aj po zrušení zákona č. 10/2010 pri uplatnení podobných alebo dokonca nižších cien ako v predchádzajúcich rokoch.

7. **POSÚDENIE POMOCI**

7.1. *ÚVOD A ROZSAH PÔSOBNOSTI ROZHODNUTIA*

(343) V prvom rade treba posúdiť, či financovanie, ktoré prevádzkovatelia letísk poskytovali leteckým dopravcom v súvislosti s činnosťami 1 a 2 podľa zákona č. 10/2010 počas obdobia rokov 2010 – 2013, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

(344) Ako sa stanovuje v bode 2, v rozhodnutí o začatí konania sa uvádza, že keďže Komisia vyšetruje možnú neoprávnenú pomoc poskytnutú prevádzkovateľovi letiska Alghero vo veci SA.23098 ([94]), tento prípad sa vzťahuje iba na opatrenia pomoci, ktoré sa v danej veci neskúmajú ([95]).

(345) Hoci nie všetky platby, ktoré spoločnosť SOGEAAL uskutočnila v súvislosti s činnosťami 1 a 2, boli realizované na základe zmlúv vyšetrovaných vo veci SA.23098, veľká väčšina týchto platieb sa v danej veci posudzovala.

([94]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1584 z 1. októbra 2014 o štátnej pomoci SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ktorú poskytlo Taliansko v prospech spoločnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a iných leteckých dopravcov, ktorí pôsobia na letisku Alghero (Ú. v. EÚ L 250, 25.9.2015, s. 38).

([95]) Pozri odôvodnenia 51 až 54.

Navyše nie je jednoduché jasne rozlišovať jednotlivé zmluvy vo všetkých prípadoch, keďže finančné vzťahy medzi spoločnosťou SOGEAAL a daným leteckým dopravcom v príslušnom období môžu byť upravované rôznymi zmluvami, z ktorých iba niektoré sa vo veci SA.23098 zohľadnili. Komisia sa preto domnieva, že je vhodné vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto konania všetky zmluvy s leteckými dopravcami, ktoré spoločnosť SOGEAAL uzavrela v rámci posudzovanej schémy ([96]).

(346) Okrem toho rozhodnutie o začatí konania sa nevzťahuje na potenciálnu pomoc poskytnutú prevádzkovateľmi letísk na činnosť 3 poskytovateľom služieb iným ako leteckým dopravcom. Preto Komisia nemôže zaujať stanovisko k tomuto aspektu. Druhou otázkou, ktorú treba posúdiť, je otázka, či prevádzkovatelia letísk dostali pomoc od regiónu.

7.2. *EXISTENCIA POMOCI*

(347) V zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy „… pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

(348) Kritériá v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Na to, aby predmetné opatrenia predstavovali pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, preto musia byť splnené všetky tieto podmienky. Opatrenia musia konkrétne:

a) byť poskytnuté štátom alebo zo štátnych prostriedkov;

b) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru;

c) narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže;

d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(349) Komisia konštatuje, že oznámené opatrenia predstavujú schému pomoci v zmysle článku 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2015/1589. Podľa právneho rámca opísaného v bode 2 tohto rozhodnutia, možno individuálnu pomoc poskytnúť podnikom (napríklad leteckým dopravcom) vymedzeným v zákone č. 10/2010 všeobecným a abstraktným spôsobom (t. j. bez určenia jednotlivých spoločností) bez toho, aby sa požadovali ďalšie vykonávacie opatrenia okrem tých, ktoré už boli opísané.

7.2.1. FINANČNÉ PROSTRIEDKY POSKYTOVANÉ PREVÁDZKOVATEĽMI LETÍSK LETECKÝM DOPRAVCOM V SÚVISLOSTI S ČINNOSŤAMI 1 A 2 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ ROKOV 2010 – 2013 – EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

(350) V tomto pododiele sa posudzuje, či finančné prostriedky, ktoré región poskytol leteckým spoločnostiam prostredníctvom prevádzkovateľov letísk na Sardínii podľa zákona č. 10/2010, predstavujú štátnu pomoc leteckým spoločnostiam.

7.2.1.1. ***Pojem podnik a hospodárska činnosť***

(351) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy sa pravidlá štátnej pomoci uplatňujú len v prípade, že príjemcom je „podnik“. Súdny dvor konzistentne definoval podniky ako subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť bez ohľadu na ich právny status alebo vlastníctvo a spôsob ich financovania ([97]). Hospodárska činnosť je akákoľvek činnosť pozostávajúca z ponúkania tovarov a služieb na trhu ([98]).

(352) Leteckí dopravcovia ponúkajú na trhu služby plánovaných dopravných leteckých liniek na prepravu cestujúcich. Tieto služby zodpovedajú službám vymedzeným v rámci činnosti 1 (pozri odôvodnenie 44) a spočívajú v prevádzkovaní komerčných letov a leteckej preprave cestujúcich. Jednoznačne ide o hospodársku činnosť.

([96]) Pokiaľ ide o vykonávanie schémy, Komisia konštatuje, že Taliansko už vo fáze formálneho konania vo veci SA.23098 uviedlo, že rozhodnutie uzavrieť obchodné zmluvy medzi spoločnosťou SOGEAAL a leteckými dopravcami bolo prijaté so súhlasom regiónu, ktorý vystupoval ako ovládajúci akcionár spoločnosti SOGEAAL (pozri najmä odôvodnenie 383).

([97]) Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4, časť 2.1) a príslušnú judikatúru, najmä rozsudok z 12. septembra 2000 vo veci Pavlov a i., C–180/98, C–181/98, C–182/98, C–183/98 a C–184/98, EU:C:2000:428.

([98]) Rozsudok zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, vec 118/85, EU:C:1987:283, bod 7; rozsudok z 18. júna 1998, Komisia/Taliansko, C–35/96, EU:C:1998:303, bod 36; rozsudok vo veci Pavlov a i., EU:C:2000:428, bod 75.

(353) Spoločnosť AMS, ktorá sama osebe nie je leteckým dopravcom, ale dostala finančné prostriedky v súvislosti s činnosťou 2, je dcérskou spoločnosťou v plnom vlastníctve spoločnosti Ryanair. Na základe toho možno predpokladať, že spoločnosť Ryanair má rozhodujúci vplyv na postup spoločnosti AMS. Na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci v tomto prípade a v súlade s praxou Komisie ([99]) sa spoločnosti AMS a Ryanair považujú za jediný podnik v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Z dôvodu jednoduchosti sa spoločnosť AMS, považovaná za jediný podnik so spoločnosťou Ryanair, tiež bude považovať za leteckého dopravcu.

(354) Letecké spoločnosti, ktoré boli príjemcami prostriedkov poskytnutých regiónom prostredníctvom prevádzkovateľov letísk, teda vykonávajú hospodársku činnosť a sú považované za podniky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

7.2.1.2. ***Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu***

(355) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytnutú prostredníctvom štátnych prostriedkov samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomocí, ktoré mu boli zverené. Prostriedky miestnych orgánov sa na účely uplatňovania článku 107 zmluvy považujú za štátne prostriedky.

(356) Táto schéma vychádza z regionálneho zákona a je financovaná z prostriedkov regiónu. Na účely článku 107 zmluvy sú prostriedky regionálnych miestnych orgánov štátnymi prostriedkami a rozhodnutia týchto orgánov by sa mali považovať za „pripísateľné štátu“ ([100]). Schéma ako taká je teda pripísateľná štátu a je financovaná zo štátnych prostriedkov na účely predpisov o štátnej pomoci.

(357) To isté platí pre finančné toky od prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom.

(358) Leteckí dopravcovia dostali finančné prostriedky od regiónu prostredníctvom prevádzkovateľov letísk na Sardínii na otvorenie nových tratí alebo zvýšenie frekvencie alebo predĺženie obdobia prevádzky existujúcich tratí, ako sa opisuje najmä v tabuľke 8, a na poskytovanie marketingových služieb.

(359) Správanie prevádzkovateľov letísk podmienil región prostredníctvom zákona č. 10/2010 a plánov činností, ktoré pred uvedením do platnosti musí región schváliť. Mechanizmus zavedený prostredníctvom zákona č. 10/2010 spočíva v tom, že región prevedie verejné prostriedky na prevádzkovateľov letísk, ktorí ich zasa prevedú na leteckých dopravcov v súlade s podrobnými špecifikáciami uvedenými v plánoch činností, ktoré región schválil. Plány činností vypracovali a navrhli v prvom rade prevádzkovatelia letísk, ale región tieto plány preskúmal, schválil a na ich základe určil financovanie, ktoré sa poskytne prevádzkovateľovi letiska. Schválením podrobných plánov činností región presne určil spôsob, akým by mal každý prevádzkovateľ letiska vyčleniť finančné prostriedky, ktoré dostal od regiónu, leteckým dopravcom. Ako sa uvádza v bode 2.7.3, zavedený postup monitorovania (ktorý určuje platbu poslednej splátky prevádzkovateľom letísk) zabezpečuje aj plnenie týchto záväzkov.

(360) Prevádzkovateľov letísk teda možno považovať za sprostredkovateľov medzi regiónom a leteckými dopravcami. Vykonávali schému pomoci tým, že v plnom rozsahu prevádzali na leteckých dopravcov finančné prostriedky, ktoré dostali od regiónu. Pritom konali v súlade s pokynmi, ktoré prostredníctvom schválených plánov činnosti dostali od regiónu.

(361) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sú platby zo strany prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2 financované zo štátnych prostriedkov (v rozsahu, v akom prevádzkovatelia letísk dostali od regiónu finančné prostriedky na financovanie týchto činností ([101])) a sú pripísateľné štátu.

([99]) V tejto súvislosti pozri rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/1227 z 23. júla 2014 o štátnej pomoci SA.22614 (C 53/07) poskytnutej Francúzskom v prospech Obchodnej a priemyselnej komory v Pau-Béarn a spoločnosťami Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Ú. v. EÚ L 201, 30.7.2015, s. 109), najmä odôvodnenie 290. Pozri aj rozhodnutie Komisie o letisku Altenburg – zatiaľ neuverejnené.

([100]) Rozsudok z 12. mája 2011, Région Nord-Pas-de-Calais/Komisia, T–267/08 a T–279/08, EU:T:2011:209.

([101]) Obmedzené množstvo vlastného financovania opatrení zo strany prevádzkovateľov letísk nevyplýva z ich vlastných diskrečných rozhodnutí, ale odráža skutočnosť, že región *ex post* znížil úroveň verejného financovania poskytovaného prevádzkovateľom letísk, hoci títo prevádzkovatelia už znášali príslušné náklady na financovanie leteckých dopravcov. Pozri bod 2.7, najmä odôvodnenia 83, 86 a 89.

7.2.1.3. ***Hospodárska výhoda***

(362) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu. Relevantný je len účinok opatrenia na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu. Hospodárska výhoda vždy vzniká vtedy, keď verejný orgán poskytne podniku finančné prostriedky, ktoré ho odbremenia od nákladov, ktoré by za normálnych okolností musel znášať.

(363) Výhoda však nevzniká v prípade, že finančné prostriedky možno považovať za kompenzáciu za službu vo verejnom záujme v súlade s kritériami uvedenými v rozsudku Altmark. Okrem toho žiadna výhoda nevzniká ani vtedy, ak členský štát koná v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.

(364) V prvom kroku treba preskúmať charakter finančných prostriedkov, ktoré región poskytol leteckým dopravcom v súvislosti s činnosťami 1 a 2, a rozsah, v akom financuje ich činnosti, alebo inými slovami, v akom ich zbavuje nákladov, ktoré by za normálnych okolností museli znášať.

(365) V súvislosti s činnosťou 1 región požaduje, aby prevádzkovatelia letísk uzatvárali s leteckými dopravcami zmluvy, ktoré leteckým dopravcom poskytnú finančné stimuly na zvýšenie leteckej prevádzky (najmä mimo hlavnej sezóny). Leteckí dopravcovia musia splniť ciele v oblasti prepravy; ak tieto ciele splnia, dostanú finančnú kompenzáciu, ak ich nesplnia, budú im uložené sankcie. Zodpovedajúce platby vyplývajú zo schémy financovania, ktoré región prevádza na leteckých dopravcov prostredníctvom prevádzkovateľov letísk, a tým leteckým dopravcom kompenzuje časť nákladov, ktoré im vznikli v súvislosti s prevádzkovaním príslušných tratí.

(366) V súvislosti s činnosťou 2 región poskytuje platby leteckým dopravcom prostredníctvom prevádzkovateľov letísk výmenou za marketingové služby, ktoré títo leteckí dopravcovia poskytujú. Tieto platby nemožno považovať za skutočné protiplnenie za marketingové služby, pretože zároveň predstavujú platby leteckým dopravcom na zvýšenie ich činností v regióne. Ako vyplýva z odôvodnení 368 a nasl., táto schéma spočíva v tom, že marketingové služby, ktoré majú byť poskytované leteckými dopravcami v rámci činnosti 2, sú v prvom rade určené na podporu služieb leteckej dopravy zo Sardínie a na Sardíniu, ktoré sú poskytované tými istými leteckými dopravcami.

(367) Taliansko v dokumentoch oznámenia ([102]) zdôraznilo, že v rámci schémy musia byť marketingové opatrenia financované regiónom v rámci činnosti 2 vykonávané leteckými dopravcami a ich cieľom je zvýšiť počet cestujúcich na tratiach otvorených alebo rozšírených v dôsledku tejto schémy ([103]).

(368) Skutočnosť, že marketingové služby v rámci činnosti 2 musia poskytovať leteckí dopravcovia, pričom žiadny iný typ spoločnosti takéto služby ponúkať nemôže, je sama osebe faktorom, ktorý prirodzene vedie k tomu, že tieto marketingové služby budú v prvom rade propagovať služby leteckej dopravy ponúkané príslušnými leteckými dopravcami. Leteckí dopravcovia naozaj propagujú regióny a mestá, najmä na svojich webových sídlach, zvyčajne vtedy, keď do takých regiónov a oblastí prevádzkujú lety, s cieľom nalákať potenciálnych zákazníkov, aby využili ich letecké služby do týchto oblastí. Okrem toho na webových sídlach leteckých dopravcov je propagácia určitých regiónov a miest zvyčajne neoddeliteľne spojená s ponúkaním letov do tejto oblasti, prevádzkovaných leteckými dopravcami, alebo aspoň s informáciami o existencii a charakteristike týchto letov. Napríklad v prípade spoločnosti Ryanair, ktorá patrí medzi európskych leteckých dopravcov s najprepracovanejšou propagáciou regiónov a miest na svojom webovom sídle, webové stránky venované propagácii regiónov a miest pomerne systematicky poskytujú aj informácie o letoch prevádzkovaných spoločnosťou Ryanair do týchto regiónov a destinácií ([104]).

(369) Okrem toho vo vykonávacom akte zákona č. 10/2010, v ktorom sa vymedzuje obsah plánov činností letísk ([105]), sa stanovuje, že marketingové opatrenia sa majú vykonávať v rámci činnosti 2 „v prípade, že sa otvoria nové trate alebo sa predĺži obdobie leteckej prevádzky“ ([106]). Toto ustanovenie vytvára jasné prepojenie medzi

([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"*, oznámený Talianskom 30. novembra 2011.

([103]) „*Definizione, attraverso gli* **stesni** *„Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara*“ (pridaný dôraz), s. 7.

([104]) Pozri napríklad stránku spoločnosti Ryanair týkajúcu sa letov do Milána (https://www.ryanair.com/gb/en/plan–trip/destinations/flights–to–milan, navštívená 6. júla 2016).

([105]) Deliberazione nr 29/36 z 29. júla 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**“ (pridaný dôraz), s. 3.

marketingovými službami, ktoré sa majú vykonávať v rámci činnosti 2, a otvorením nových tratí alebo rozšírením prevádzky na existujúcich tratiach. To znamená, že samotné marketingové služby, ktoré sa majú navrhnúť v plánoch činností, by mali propagovať nové alebo rozšírené služby leteckej dopravy a stimulovať tak rast počtu cestujúcich, ktorí využívajú tieto služby. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 367, Taliansko tento výklad výslovne potvrdilo.

(370) Okrem toho by bolo nemysliteľné, aby predmetné marketingové služby, ktoré nevyhnutne musia byť vykonávané leteckými dopravcami, boli poskytované leteckými dopravcami inými, než sú spoločnosti, ktoré prevádzkujú nové alebo rozšírené služby leteckej dopravy, s ktorými by tieto marketingové služby mali byť prepojené. Letecký dopravca má veľmi obmedzenú motiváciu propagovať služby konkurenčných spoločnosti, a to aj v prípade, že za to dostane protihodnotu.

(371) Propagácia vlastných destinácií je súčasťou bežných činností leteckého dopravcu. Destinácie a regióny, do ktorých lietajú, sú jedným z prvkov dopravných služieb, ktoré leteckí dopravcovia bežne inzerujú, spolu s množstvom ďalších aspektov (ceny leteniek, pohodlie na palube, služby na palube, spoľahlivosť, flexibilita leteniek, vernostný program atď.).

(372) Vzhľadom na uvedené skutočnosti možno vyvodiť záver, že platby, ktoré región poskytol leteckým dopravcom v súvislosti s činnosťou 2, subvencujú náklady na marketing, ktorý by leteckí dopravcovia museli za normálnych okolností znášať v súvislosti so svojou leteckou prevádzkou. Okrem toho, ak sú tieto platby spojené s otvorením nových tratí alebo rozšírením prevádzky na existujúcich tratiach, predstavujú finančné stimuly pre leteckých dopravcov na zvýšenie leteckej prevádzky na Sardínii. V tejto súvislosti sú podobné platbám uskutočneným v súvislosti s činnosťou 1, s tým rozdielom, že sa vzťahujú na konkrétny aspekt služieb leteckej dopravy poskytovaných leteckými dopravcami, t. j. na propagáciu týchto služieb.

(373) Okrem toho, ako Taliansko zdôraznilo v oznámení ([107]), v rámci schémy musia byť marketingové opatrenia, ktoré sú financované regiónom v rámci činnosti 2, súčasťou tých istých plánov činností uvedených v rámci činnosti 1 ([108]). Tým sa vytvára ďalšie prepojenie medzi otváraním a rozširovaním tratí (cieľ činnosti 1) a marketingovými zmluvami, ktoré sa majú uzavrieť v rámci činnosti 2. Táto skutočnosť potvrdzuje záver, že platby, ktoré región poskytol leteckým dopravcom prostredníctvom prevádzkovateľov letísk v rámci činnosti 1 a činnosti 2, sú svojou povahou podobné: ide v podstate o finančné stimuly, ktoré subvencujú časť nákladov leteckých dopravcov výmenou za rozširovanie leteckej dopravy týmito leteckými dopravcami zo Sardínie a na Sardíniu.

(374) Okrem toho v rámci schémy sa jasne rozlišuje medzi marketingovými službami, ktoré majú byť poskytnuté v rámci činnosti 2, to znamená leteckými dopravcami, a marketingovými službami, ktoré majú byť poskytnuté v rámci činnosti 3, to znamená inými typmi spoločností, čo potvrdzuje záver, že služby poskytované v rámci činnosti 2 majú iný účel ako v prípade činnosti 3, nevyhnutne súvisiaci so skutočnosťou, že poskytovatelia sa zapájajú do činností leteckej dopravy. Logicky môže byť týmto účelom len ťažko niečo iné ako zvýšenie leteckej prevádzky zo Sardínie a na Sardíniu príslušnými leteckými dopravcami.

(375) Tento záver vyplýva z preskúmania Komisie týkajúceho sa zmlúv uzavretých medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými dopravcami v rámci schémy. Napríklad v zmluvách spoločnosti easyJet sa letiskové služby priamo spájajú s marketingovými službami. V bode 3 zmluvy s prevádzkovateľom letiska Olbia sa uvádza, že dopravca zamýšľa rozšíriť svoju prevádzku z Olbie a na Olbiu a že na účely rozšírenia týchto letových činností dopravca vypracoval marketingový a reklamný program zameraný na propagáciu destinácií a rozvoj tranzitných dopravných tokov, najmä na medzinárodných trhoch.

(376) Z preskúmania rôznych marketingových zmlúv uzatvorených medzi prevádzkovateľmi letísk a leteckými dopravcami v rámci schémy vyplýva, že marketingové služby sú priamo spojené s letmi, ktoré prevádzkujú títo leteckí dopravcovia. Marketingové služby sú teda priamo zamerané na cestujúcich, ktorí by potenciálne mohli využívať dopravné služby ponúkané leteckými dopravcami uvedenými v marketingových zmluvách.

([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*", oznámený Talianskom 30. novembra 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*" (pridaný dôraz), s. 7.

(377) Na záver možno konštatovať, že platby, ktoré región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým dopravcom v rámci činnosti 1 aj činnosti 2, sa musia považovať za subvencie leteckým dopravcom na prevádzkovanie väčšieho počtu letov na Sardíniu a zo Sardínie.

(378) Stále je však potrebné analyzovať, či platby, ktoré región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým dopravcom na zvýšenie ich leteckej dopravy na Sardíniu, predstavujú kompenzáciu za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme v súlade s kritériami Altmark a či sú v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(379) Prvým kritériom rozsudku vo veci Altmark je, že prijímajúci podnik musel byť skutočne poverený vykonaním záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a že tieto záväzky boli jasne definované. Ako sa uvádza v bode 70 usmernení v oblasti letectva z roku 2014, „*pokiaľ ide o služby leteckej dopravy, záväzky služieb vo verejnom záujme možno ukladať len v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008. Takéto záväzky je obzvlášť možné uložiť len vo vzťahu ku konkrétnej trase alebo skupine trás, nie vo vzťahu k akejkoľvek všeobecnej trase z daného letiska, mesta alebo regiónu. Navyše, záväzky služieb vo verejnom záujme možno vo vzťahu k trase uložiť len s tým cieľom, aby spĺňala potreby dopravy, ktoré nie je možné primerane naplniť existujúcou leteckou trasou alebo inými spôsobmi dopravy*“ (poznámky pod čiarou boli vynechané). Letecká doprava v skutočnosti predstavuje odvetvie, kde sa zákonodarca Únie rozhodol obmedziť priestor na voľné konanie, ktoré zvyčajne členské štáty dostanú pri klasifikácii určitej činnosti ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu, prostredníctvom podmienok stanovených v nariadení (ES) č. 1008/2008. Trate, ktoré sú predmetom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008, ktoré existujú na Sardínii ([109]), sú však výslovne vylúčené z rozsahu uplatňovania zákona č. 10/2010, ktorý bol jasne vytvorený ako súbežný systém k systému záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008. Preto nemožno finančné prostriedky, ktoré prevádzkovatelia letísk poskytli leteckým dopravcom podľa zákona č. 10/2010, považovať za kompenzáciu pre leteckých dopravcov za poskytovanie skutočných služieb všeobecného hospodárskeho záujmu. V dôsledku toho nie je splnená prvá zo štyroch kumulatívnych podmienok uvedených v rozsudku Altmark.

(380) Pokiaľ ide o uplatňovanie zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, v prvom rade treba poznamenať, že Taliansko sa touto zásadou neriadilo ([110]). Takisto nič nesvedčí o tom, že by región pri zavádzaní schémy konal ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve; v skutočnosti je zrejmé, že sa skôr usiloval o dosiahnutie cieľov verejnej politiky, najmä posilnenie regionálneho hospodárstva prilákaním väčšieho počtu turistov, než o dosiahnutie zisku ako vlastník letiska.

(381) Po druhé, región poskytuje finančné prostriedky leteckým dopravcom prostredníctvom rôznych prevádzkovateľov letísk v rámci regionálnej schémy uplatňovanej na viacerých letiskách. Nemožno ho teda považovať za prevádzkovateľa letiska, a to tým skôr, že región riadi iba jedného z príslušných prevádzkovateľov letísk. V tomto prípade preto nemožno použiť „analýzu postupného rastu ziskovosti *ex ante*“ prezentovanú v bodoch 61 až 66 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Podľa tejto metódy na účely posúdenia, či sa prevádzkovateľ letiska pri uzatváraní zmlúv s leteckým dopravcom správal tak, ako by sa za podobných okolností správal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve riadiaci sa vyhliadkami ziskovosti, treba posúdiť, či sa od príslušných zmlúv mohlo v čase ich uzatvorenia očakávať, že postupne prispejú k ziskovosti letiska, a či sú súčasťou celkovej stratégie vedúcej k ziskovosti v dlhodobom horizonte. Toto kritérium však v tomto prípade nie je možné použiť, pretože posudzovaným opatrením je schéma zavedená verejným orgánom z dôvodu verejnej politiky, ktorá sa vzťahuje na niekoľko letísk, nie na jednotlivé dohody medzi letiskom a leteckým dopravcom.

(382) Keď región poskytol finančné prostriedky leteckým dopravcom v rámci činnosti 1 a činnosti 2, nemohol očakávať žiadnu návratnosť, ktorú by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve orientovaný na zisk mohol za podobných okolností zohľadniť. Očakávaným účinkom financovania bolo zvýšenie počtu cestujúcich, ktorí na Sardíniu cestujú letecky, čo samo osebe nevedie k rastu dividend, kapitálovým výnosom ani žiadnej inej forme zisku pre región. Taliansko neidentifikovalo žiadny prvok ziskovosti, ktorý by región mohol očakávať v dôsledku tohto financovania. Hlavným účinkom nárastu leteckej prevádzky je stimulovanie hospodárskeho rozvoja v regióne, najmä na úrovni niektorých odvetví, ako je cestovný ruch, maloobchod, reštaurácie a pod., s pozitívnymi dôsledkami pre regionálny hospodársky rozvoj a zamestnanosť. Podľa ustálenej judikatúry ([111]) by však súkromný subjekt v trhovom hospodárstve orientovaný na zisk takéto „prínosy verejnej politiky“ nebral do úvahy, a preto na ne pri uplatňovaní zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemožno prihliadať.

([109]) Od roku 2000 boli záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené na vnútroštátnych tratiach medzi letiskami na Sardínii a letiskami na talianskej pevnine v súlade s predpismi Únie o leteckej doprave.

([110]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C–124/10, EU:C:2012:318, bod 82.

([111]) Pozri rozsudok vo veci Komisia/EDF, EU:C:2012:318, bod 79.

(383) Z rovnakých dôvodov nie je v tejto veci relevantné ani porovnávacie hodnotenie opísané v bodoch 54 až 60 usmernení v oblasti letectva z roku 2014.

(384) V každom prípade Taliansko nepredložilo žiadny podnikateľský plán, analýzu ziskovosti *ex ante* ani interné dokumenty, ktoré by jasne preukazovali, že z analýzy vykonanej pred poskytnutím verejného financovania vyplynulo, že región by v dôsledku predmetného financovania mohol očakávať finančnú návratnosť, ktorú by mal na zreteli súkromný subjekt v trhovom hospodárstve orientovaný na zisk. Takisto ani región nevykonal žiadne porovnávacie hodnotenie vymedzené v bodoch 54 až 60 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Taliansko konkrétne neposkytlo porovnanie letiskových poplatkov po odpočítaní všetkých výhod poskytnutých leteckým dopravcom (napríklad marketingová podpora, zľavy alebo akékoľvek iné stimuly) v prípade dostatočného počtu vhodných „porovnávacích letísk“, ktorých prevádzkovatelia sa správajú ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve.

(385) To potvrdzuje, že región sa vo vzťahu k leteckým dopravcom nesprával ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve riadiaci sa vyhliadkami ziskovosti.

(386) Okrem toho bez ohľadu na ustanovenia zákona č. 10/2010 sa neuskutočnil žiadny postup verejného obstarávania na účely výberu leteckého dopravcu a financovania plánov činnosti. Prevádzkovatelia letísk uverejnili oznámenia na svojich webových sídlach a sami si vybrali najlepšiu ponuku, čo znamená, že finančná podpora nebola leteckým dopravcom poskytnutá na základe otvoreného a transparentného postupu verejného obstarávania. Okrem toho, ako už bolo vysvetlené, cieľom tejto schémy je v prvom rade vyplatiť verejné prostriedky leteckým dopravcom, pričom toto financovanie nezodpovedá ani kompenzácii za skutočné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ani odmene za produkty alebo služby, ktoré by uspokojovali skutočné potreby regiónu. V dôsledku toho, aj keby sa uskutočnil riadny postup verejného obstarávania na účely výberu leteckého dopravcu, nemožno vylúčiť existenciu výhody.

(387) Za týchto okolností nie je k dispozícii ani žiadny priestor na posúdenie individuálneho finančného vzťahu medzi letiskami a leteckými dopravcami, ktorý vznikol na základe uplatnenia schémy spôsobom stanoveným v bodoch 53 až 66 usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Tieto body slúžia ako usmernenie pri určovaní, či sú ceny účtované letiskom, ktoré dostalo verejné prostriedky, v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. V tomto prípade je však jasné, že prevádzkovatelia letísk pri uzatváraní jednotlivých zmlúv s leteckými dopravcami nekonali ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve. Vykonávali schému pomoci, ktorú región koncipoval s cieľom zvýšiť objem leteckej dopravy so zreteľom na všeobecný prínos pre danú oblasť).

(388) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že finančné prostriedky, ktoré región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2 v rámci schémy, poskytli týmto leteckým dopravcom hospodársku výhodu.

7.2.1.4. ***Selektívnosť***

(389) V tomto prípade nemožno financovanie schémy regiónom považovať za schému so všeobecnou pôsobnosťou. Komisia sa domnieva, že schéma bola navrhnutá a vykonávaná výlučne v prospech niektorých podnikov alebo sektorov činností, konkrétne leteckých dopravcov, ktorých región v rámci vyšetrovanej schémy financoval prostredníctvom prevádzkovateľov letísk ([112]). Leteckí dopravcovia lietajúci na Sardínii, ktorí takéto zmluvy neuzavreli, nedostali od regiónu rovnakú finančnú podporu, resp. ju nedostali za podmienok stanovených v zákone č. 10/2010. Keďže príjemcovia danej hospodárskej výhody sa obmedzujú na určité špecifické podniky v určitom špecifickom odvetví (letecká doprava), tieto opatrenia sú selektívne.

7.2.1.5. ***Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod***

(390) Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Podľa ustálenej judikatúry na to, aby nejaké opatrenie narúšalo hospodársku súťaž, stačí, že príjemca pomoci konkuruje ostatným podnikom na trhoch otvorených hospodárskej súťaži.

(391) Kompenzácia vyplatená leteckým dopravcom prostredníctvom prevádzkovateľov letísk predstavuje hospodársku výhodu pre príslušných leteckých dopravcov, ktorá môže posilniť ich postavenie na trhu. Odvetvie leteckej dopravy sa vyznačuje silnou hospodárskou súťažou medzi prevádzkovateľmi z rôznych členských štátov, najmä

([112]) Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 30. júna 2016, Belgicko/Komisia, C–270/15, EÚ:C:2016:489, najmä bod 50.

od vstupu tretej etapy liberalizácie leteckej dopravy (ďalej len „tretí balík v oblasti leteckej dopravy“) do platnosti 1. januára 1993. Z toho vyplýva, že opatrenia ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi a narúšajú hospodársku súťaž v odvetví leteckej dopravy alebo hrozia jej narušením.

(392) Preto finančná kompenzácia poskytovaná prostredníctvom prevádzkovateľov letísk leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2 (zákon č. 10/2010) v období rokov 2010 – 2013 narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

7.2.1.6. ***Záver***

(393) Komisia dospela k záveru, že financovanie, ktoré región prostredníctvom prevádzkovateľov letísk poskytol leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2, predstavuje štátnu pomoc leteckým dopravcom v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

7.2.2. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH PREVÁDZKOVATEĽOV LETÍSK

(394) V tomto pododiele sa posudzuje, či financovanie, ktoré región poskytol prevádzkovateľom letísk na Sardínii podľa zákona č. 10/2010, predstavuje štátnu pomoc týmto letiskám. Komisia posúdi, či je splnené kritérium týkajúce sa existencie hospodárskej výhody.

(395) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu. Relevantný je len vplyv opatrení na podnik, nie príčina ani cieľ zásahu štátu. Výhoda je prítomná vždy, keď sa v dôsledku zásahu štátu zlepší finančná situácia podniku.

(396) Ako sa vysvetľuje v bode 7.2.1, podľa zákona č. 10/2010 prevádzkovatelia letísk previedli v plnej výške finančné prostriedky, ktoré dostali od regiónu, aby poskytli finančné stimuly na rozširovanie služieb v leteckej doprave, ako aj na marketingové zmluvy, ktoré spolufinancovali z vlastných zdrojov. Prevádzkovatelia letísk boli teda sprostredkovateľmi a neponechali si prostriedky, ktoré dostali od regiónu. Preto ich nemožno považovať za priamych príjemcov schémy pomoci.

(397) Keďže však finančné stimuly a marketingové platby leteckým dopravcom boli určené na zvýšenie leteckej prevádzky a mali na ňu účinok, treba posúdiť, či tento nárast leteckej prevádzky neposkytuje príslušným letiskám nepriamu výhodu.

(398) V nedávnom oznámení o pojme štátna pomoc ([113]) Komisia uviedla, že „[…] *nepriame výhody je potrebné odlíšiť od čisto sekundárnych hospodárskych účinkov, ktoré sú súčasťou takmer všetkých opatrení štátnej pomoci (napr. prostredníctvom zvýšenia výroby). Na tieto účely by sa mali vopred preskúmať predvídateľné účinky daného opatrenia. Nepriama výhoda je prítomná vtedy, keď je opatrenie navrhnuté tak, že jeho sekundárne účinky sú nasmerované na identifikovateľné podniky alebo skupiny podnikov. To sa deje napríklad vtedy, keď je priama pomoc de facto alebo de jure podmienená nákupom tovaru alebo služieb, ktoré vyrábajú alebo poskytujú len určité podniky (napr. len podniky sídliace v určitých oblastiach).*“

(399) Táto časť v oznámení ďalej pokračuje v poznámke pod čiarou ([114]): „*Čisto sekundárny hospodársky účinok vo forme zvýšenej produkcie (ktorý nie je nepriamou pomocou) sa naopak vyskytuje v prípadoch, keď je pomoc jednoducho prevedená cez nejaký podnik (napr. finančného sprostredkovateľa), ktorý ju v plnej miere presunie na príjemcu pomoci.*“

(400) Činnosti posudzované v tejto veci neboli koncipované tak, aby sekundárne ovplyvňovali letiská na Sardínii. Naopak činnosti boli koncipované tak, aby prinášali prospech veľkej skupine podnikov v regióne, najmä tým, ktoré ponúkajú služby pre turistov.

([113]) Bod 116 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktoré bolo uverejnené 19. mája 2016 http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf.

([114]) Poznámka pod čiarou č. 181.

(401) Ako už bolo uvedené, účelom tejto schémy je prevod verejných prostriedkov na niekoľkých leteckých dopravcov a ďalších poskytovateľov služieb s cieľom otvoriť nové trate (alebo zvýšiť ich frekvenciu), ako aj propagácia Sardínie ako turistickej destinácie, ktorá je prístupná letecky. V rámci mechanizmu, ktorý región zaviedol prostredníctvom zákona č. 10/2010 (ako je opísané v bode 2.7.2), región prevedie príslušné verejné prostriedky na prevádzkovateľov letísk, ktorí ich následne prevedú na tretie strany v súlade s podrobnými špecifikáciami uvedenými v plánoch činností, ktoré región schválil. Ako sa uvádza v bode 2.7.3, zavedený postup monitorovania (ktorý určuje platbu poslednej splátky prevádzkovateľom letísk) zabezpečuje aj plnenie týchto záväzkov.

(402) Komisia preto dospela k záveru, že pomoc sa poskytuje prostredníctvom prevádzkovateľov letísk, ktorí ju v plnej výške prevádzajú na leteckých dopravcov, ktorí sú jedinými skutočnými príjemcami schémy. Prevádzkovatelia letísk by sa preto *de jure* (vzhľadom na ustanovenia zákona č. 10/2010) aj *de facto* (vzhľadom na efektívne finančné toky analyzované Komisiou) mali považovať za nástroje prevodu verejných finančných prostriedkov na leteckých dopravcov.

(403) Komisia konštatuje, že prevádzkovatelia letísk môžu mať prospech z nárastu leteckej prevádzky v dôsledku pomoci, ktorá sa v rámci schémy poskytne leteckým dopravcom. Tieto účinky sú však podobné pozitívnym účinkom na hospodárske subjekty v iných odvetviach, ktorých príjmy sú spojené s počtom cestujúcich v leteckej doprave, najmä v oblasti cestovného ruchu (prenájom áut, hotely, reštaurácie, stravovacie zariadenia, palivá, maloobchod atď.). Tieto odvetvia sú vysoko závislé od počtu cestujúcich, ktorí prilietajú na letiská alebo odlietajú z letísk na Sardínii. Komisia sa preto domnieva, že schéma nebola navrhnutá tak, že jej sekundárne účinky boli nasmerované na prevádzkovateľov letísk, ale tak, aby z nej mohli mať prospech mnohé odvetvia v oblasti cestovného ruchu na Sardínii.

(404) Navyše účinok opatrení na letiská priamo vyplýva z charakteru a cieľa schémy, ktorým je zvýšiť leteckú prevádzku na Sardíniu poskytnutím vhodných stimulov leteckým dopravcom. Skutočnosť, že leteckí dopravcovia nakupujú letiskové služby od prevádzkovateľov troch dotknutých letísk na Sardínii, je základným prvkom schémy a nemožno ho od nej oddeliť, keďže schéma spočíva v poskytovaní finančných stimulov leteckým dopravcom s cieľom zvýšiť leteckú prevádzku. Nejde teda o dodatočnú nezávislú podmienku týkajúcu sa nadobudnutia tovaru alebo služieb, ktorú by región pridal do návrhu svojej schémy s cieľom vyvolať iný účinok, než je hlavný očakávaný účinok schémy, t. j. nárast leteckej prevádzky na Sardíniu.

(405) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že činnosti 1, 2 a 3 neposkytujú prevádzkovateľom letísk nepriamu výhodu. Keďže jedna z kumulatívnych podmienok existencie štátnej pomoci nie je splnená, Komisia zároveň dospela k záveru, že činnosti 1 a 2 nepredstavujú štátnu pomoc.

(406) Z týchto dôvodov sa dospelo k záveru, že príslušní prevádzkovatelia letísk nedostali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

7.3. *OPRÁVNENOSŤ POMOCI LETECKÝM DOPRAVCOM*

(407) Tieto opatrenia boli Komisii oznámené 30. novembra 2011. Taliansko však zaviedlo schému bez toho, aby ju Komisia schválila. Financovanie podľa zákona č. 10/2010 poskytoval región prevádzkovateľom letísk a prevádzkovatelia letísk ho prevádzali na leteckých dopravcov počas celého obdobia rokov 2010 – 2013 ([115]).

(408) Okrem toho na danú schému sa nevzťahuje žiadne nariadenie o skupinových výnimkách. Rozhodnutie o SVHZ uplatniť nemožno, pretože financovanie leteckých dopravcov v rámci schémy nemožno považovať za kompenzáciu za skutočnú službu všeobecného hospodárskeho záujmu zverenú leteckým dopravcom ([116]).

(409) Taliansko si teda nesplnilo svoje povinnosti podľa článku 108 zmluvy, a preto sa financovanie leteckých dopravcov v rámci schémy považuje za neoprávnené podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.

([115]) Pozri tabuľku 6 v oddiele 2.8.1.
([116]) Pozri odôvodnenie 379.

7.4. *ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI LETECKÝM DOPRAVCOM*

(410) Dôkazné bremeno týkajúce sa zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom odchylne od článku 107 ods. 1 zmluvy znáša predovšetkým dotknutý členský štát. Taliansko pripomína ([117]), že zákon č. 10/2010 nebol koncipovaný ako schéma na podporu začatia činnosti v súvislosti s traťami a že schéma nespĺňa všetky kritériá zlučiteľnosti vzťahujúce sa na pomoc na začatie činnosti, ako sa vymedzuje v bode 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005. Taliansko však navrhuje, aby Komisia v tomto prípade uplatnila bod 81 usmernení v oblasti letectva z roku 2005, v ktorom sa stanovuje, že „*Komisia bude môcť osobitne preskúmať pomoc alebo program, ktorý by síce v plnej miere nedodržiaval vymenované kritériá [uvedené v bode 79], ale vyústil by do porovnateľnej situácie.*“ ([118])

7.4.1. PLATNÝ PRÁVNY RÁMEC

(411) Keďže činnosti sa nemôžu považovať za kompenzáciu pre leteckých dopravcov za skutočné SVHZ, v tomto prípade nemožno uplatniť rámec pre SVHZ založený na článku 106 ods. 2 zmluvy.

(412) Pokiaľ ide o pomoc na začatie činnosti, v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2014 sa stanovuje, že „pokiaľ ide o pomoc letiskám na začatie činnosti, Komisia bude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať na všetky oznámené opatrenia na začatie pomoci, pre ktoré musí urobiť rozhodnutie po 4. apríli 2014, a to aj v prípadoch opatrení oznámených pred týmto dátumom. V súlade s oznámením Komisie o určení príslušných pravidiel na posudzovanie nezákonnej štátnej pomoci bude Komisia uplatňovať na nezákonnú pomoc letiskám na začatie činnosti pravidlá, ktoré boli platné v čase poskytnutia pomoci. Preto nebude zásady uvedené v týchto usmerneniach uplatňovať v prípade nezákonnej pomoci letiskám na začatie činnosti poskytnutej pred 4. aprílom 2014“ ([119]).

(413) Naproti tomu v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005 sa stanovuje, že „Komisia preskúma zlučiteľnosť […] pomoci na začatie činnosti, ktoré boli udelené bez povolenia, a teda s porušením článku 88 ods. 3 zmluvy [teraz článok 108 ods. 3 zmluvy], na základe týchto usmernení, ak bola pomoc udelená po ich uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*“ ([120]).

(414) Regionálne financovanie bolo poskytované v rokoch 2010 až 2013, ešte pred uverejnením usmernení v oblasti letectva z roku 2014. Komisia preto pri posudzovaní finančnej kompenzácie poskytovanej prevádzkovateľmi letísk leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2 (zákon č. 10/2010) v období rokov 2010 – 2013 použije usmernenia v oblasti letectva z roku 2005.

7.4.2. POSÚDENIE ZLUČITEĽNOSTI FINANČNEJ KOMPENZÁCIE POSKYTOVANEJ PREVÁDZKOVATEĽMI LETÍSK LETECKÝM SPOLOČNOSTIAM NA FINANCOVANIE ČINNOSTÍ 1 A 2 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ ROKOV 2010 – 2013

(415) Keďže podmienky zlučiteľnosti pomoci na začatie činnosti stanovené v bode 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sú kumulatívne, musí byť na stanovenie nezlučiteľnosti pomoci pre leteckých dopravcov preukázané iba to, že niektorá z týchto podmienok nie je splnená. Na posúdenie zlučiteľnosti opatrení pomoci príslušných pre tento prípad preskúma Komisia napriek tomu viaceré kritériá uvádzané v usmerneniach v oblasti letectva z roku 2005.

(416) V bode 79 písm. d) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa požaduje životaschopnosť v dlhodobom horizonte a zostupnosť príslušného opatrenia: „linka sa musí ukázať byť v dlhodobom horizonte životaschopná, teda musí pokryť minimálne svoje náklady a to bez verejného financovania. Pomoc na začatie činnosti preto musí byť zostupná a časovo obmedzená“. Činnosti vymedzené na základe zákona č. 10/2010 nikdy neboli vymedzené tak, že by ich cieľom bola dlhodobá životaschopnosť príslušných tratí, a žiadny prvok schémy zavedenej zákonom č. 10/2010 nezaručuje, že výška pomoci sa počas obdobia rokov 2010 – 2013 bude postupne znižovať ([121]). Nič nesvedčí o tom, že príslušné trate by sa pre leteckých dopravcov stali ziskovými bez verejného financovania.

([117]) Oznámenie regiónu Sardínia z 18. mája 2015, bod 10, s. 12.
([118]) Oznámenie Talianska z 18. mája 2015 (odkaz 4812) v odpovedi na žiadosť Komisie, s. 12 – 13.
([119]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2014, bod 174.
([120]) Usmernenia v oblasti letectva z roku 2005, bod 85.
([121]) Pozri tabuľku 5 v odôvodnení 69.

(417) V bode 79 písm. e) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa pridáva kritérium kompenzácie dodatočných nákladov začatia činnosti: „výška pomoci musí byť striktne spojená s dodatočnými nákladmi začatia činnosti súvisiacimi s otvorením novej dopravnej cesty alebo nového termínu odletu, ktoré by prevádzkovateľ nemusel niesť za bežných prevádzkových podmienok“. Regionálne financovanie nie je viazané na konkrétne náklady na začatie činnosti a žiadny prvok v schéme zavedenej zákonom č. 10/2010 nezaručuje, že výška pomoci by sa obmedzovala na tieto náklady. Taliansko nikdy nepredložilo žiadny dôkaz, že prostriedky, ktoré región poskytol v súvislosti s činnosťami 1 a 2, boli vypočítané na základe počiatočných nákladov leteckých dopravcov alebo boli obmedzené na tieto náklady. Cieľom regiónu bolo prostredníctvom financovania prevádzkovateľov letísk rozvíjať leteckú prevádzku otvorením nových tratí, zvýšením frekvencie na existujúcich tratiach a znížením sezónnosti existujúcich tratí a podporiť regionálny rozvoj a cestovný ruch prostredníctvom marketingových opatrení vykonávaných leteckými dopravcami. Región teda nikdy nemal v úmysle kompenzovať leteckým dopravcom dodatočné náklady na začatie činnosti. Toto kritérium preto nie je splnené.

(418) Okrem toho v bode 79 písm. f) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa stanovujú podmienky výšky a trvania pomoci: „Výška pomoci nesmie v žiadnom roku prekročiť 50 % oprávnených nákladov v danom roku a za celé obdobie trvania pomoci nesmie v priemere prekročiť 30 % oprávnených nákladov.“ Taliansko nikdy nespomenulo pojem „oprávnené náklady“, ktorý je vysvetlený v usmerneniach, ani žiadne limitné hodnoty pre tieto náklady. Prevádzkovatelia letísk predstavili regiónu svoje plány činností s uvedením celkovej sumy nákladov súvisiacich s vykonávaním opatrení. Región následne rozhodol o sume, ktorá sa mala poskytnúť každému prevádzkovateľovi letiska ročne, pričom však táto suma nikdy nebola obmedzená na 50 % nákladov vzniknutých za jeden rok. Neexistuje žiadny dôkaz, že regionálne výdavky v súvislosti s činnosťami 1 a 2 predstavovali dvojnásobok výšky pomoci. Toto kritérium preto nie je splnené.

(419) V bode 79 písm. h) usmernení v oblasti letectva z roku 2005 sa pridáva kritérium nediskriminačného udeľovania pomoci: „každý verejný orgán, ktorý zvažuje poskytnúť podniku, prostredníctvom letiska alebo inak, pomoc na spustenie novej dopravnej cesty, musí svoj úmysel zverejniť s dostatočným časovým predstihom a s dostatočnou reklamou, aby sa všetkým zainteresovaným leteckým spoločnostiam umožnilo ponúknuť ich služby. Toto oznámenie musí obsahovať najmä opis dopravnej cesty, ako aj objektívne podmienky týkajúce sa výšky a trvania pomoci. Pravidlá a zásady verejného obstarávania a koncesií musia byť dodržané, ak sú uplatniteľné“. Región ani prevádzkovatelia letísk nezorganizovali riadne verejné obstarávanie v súlade s pravidlami verejného obstarávania na účely výberu leteckého dopravcu, ktorý mal vykonávať činnosti 1 a 2. V oznámení Talianska sa uvádza, že región by mal schváliť postup verejného obstarávania na výber zainteresovaných leteckých dopravcov, ktoré organizujú prevádzkovatelia letísk. Komisia nebola informovaná o žiadnom verejnom obstarávaní organizovanom prevádzkovateľmi letísk a podľa Talianska boli leteckí dopravcovia vybraní na základe najatraktívnejších obchodných ponúk predložených prevádzkovateľom letísk po zverejnení oznámenia na ich webovom sídle. Toto kritérium preto nie je splnené.

(420) Komisia sa preto domnieva, že bod 81 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 nemožno v tomto prípade použiť, pretože niektoré z kritérií uvedených v bode 79 nie sú splnené. Dodržanie týchto kritérií je nevyhnutným predpokladom na to, aby sa pomoc na začatie činnosti považovala za zlučiteľnú. Keďže kritériá zlučiteľnosti v bode 79 nie sú splnené, pomoc nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

7.4.3. ZÁVER

(421) Finančnú kompenzáciu poskytovanú prevádzkovateľmi letísk leteckým dopravcom na financovanie činností 1 a 2 podľa zákona č. 10/2010 v období rokov 2010 – 2013 nemožno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pretože kritériá zlučiteľnosti uvedené v bode 79 usmernení v oblasti letectva z roku 2005 nie sú splnené. Štátna pomoc, ktorú región poskytol leteckým dopravcom, teda predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

8. **VRÁTENIE**

(422) Podľa zmluvy a ustálenej judikatúry Súdneho dvora je Komisia oprávnená požadovať, aby príslušný členský štát zrušil alebo zmenil pomoc, keď sa zistí, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([122]). Súdny dvor takisto dôsledne trvá na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, je určená na obnovenie predtým existujúcej situácie ([123]).

([122]) Pozri rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, vec 70/72, EU:C:1973:87, bod 13.
([123]) Pozri rozsudok zo 14. septembra 1994, Španielsko/Komisia, C–278/92, C–279/92 a C–280/92, EU:C:1994:325, bod 75.

(423) V tejto súvislosti Súdny dvor potvrdil, že cieľ je dosiahnutý vtedy, keď prijímateľ vráti sumy poskytnuté v podobe neoprávnenej pomoci, a tým stratí výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([124]).

(424) V súlade s touto judikatúrou sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 uvádza, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu […]".

(425) Preto vzhľadom na to, že predmetné opatrenia sa uskutočňovali v rozpore s článkom 108 ZFEÚ a musia sa považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, je potrebné ich zrušiť s cieľom obnoviť situáciu, ktorá existovala na trhu pred ich poskytnutím. Vymáhanie by sa malo vzťahovať na obdobie od poskytnutia výhody, teda od momentu, keď bola pomoc daná k dispozícii príjemcovi, až do momentu skutočného vrátenia, a sumy, ktoré sa majú vymôcť, by mali zahŕňať aj úroky až do skutočného vrátenia.

(426) Pokiaľ ide o sumy, ktoré majú byť vrátené, Komisia zohľadní sumy, ktoré región skutočne vyplatil a ktoré spoločnosti GEASAR a SOGAER previedli na leteckých dopravcov počas celého obdobia rokov 2010 – 2013 na vykonávanie činností 1 a 2. Ako sa uvádza v tabuľke 6 v odôvodnení 89, prevádzkovatelia letísk v praxi poskytli viac finančných prostriedkov, ako dostali od regiónu: prevádzkovatelia letísk boli nedostatočne kompenzovaní zo strany regiónu, pretože museli zaplatiť finančný úrok z prijatých finančných zálohových platieb ([125]) a regionálne príspevky na rok 2014 ešte neboli zaplatené prevádzkovateľom letísk Cagliari a Olbia. V tabuľke 14 sú zhrnuté tieto zistenia.

Tabuľka 14

Rozdiel medzi sumou skutočne vyplatenou leteckým dopravcom na činnosti 1 a 2 a finančnými prostriedkami prijatými od regiónu a prevedenými prostredníctvom spoločností GEASAR a SOGAER

(EUR)

	Príspevok stanovený regiónom (A)	Čistá suma, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu (B)	Celková suma vyplatená prevádzkovateľmi letísk leteckým dopravcom na činnosti 1 a 2 (C)	Rozdiel (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
SPOLU	**32 993 268**	**22 948 941**	**31 701 793**	**– 8 752 852**

(427) V tabuľke 15 sú uvedené podrobnosti o ročných platbách, ktoré leteckým dopravcom vyplatili spoločnosti GEASAR a SOGAER v priebehu štvorročného obdobia 2010 – 2013. Taliansko informovalo Komisiu o dátumoch jednotlivých platieb.

([124]) Pozri rozsudok zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C–75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([125]) Pozri bod 2.7.4.

Tabuľka 15

Platby leteckým dopravcom, ktoré im vyplatili prevádzkovatelia letísk Olbia a Cagliari

(EUR)

	RYANAIR/AMS								
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
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		**SPOLU**
SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
[…]	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		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
	[…]	5.10.2010							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	2.2.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	5.4.2011							
	[…]	22.7.2011							
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[8 – 20 mil. EUR]

(EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013 a	[…]	13.9.2013 a	
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[…]	30.5.2011							
	[…]	30.5.2011							
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0 – 10 mil. 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							
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0 – 10 mil. EUR]

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
CAGLIARI							[…]	7.4.2014	
							[…]	13.5.2014	
							[…]	6.6.2014	
Spolu							[…]		[0 – 1 mil. EUR]
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013 a	
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014	
						4.12.2013			
	[…]	1.7.2011 a 12.7.2011							
	[…]	12.7.2011 a 4.11.2011							
	[…]	4.11.2011 a 4.1.2012							
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2 – 10 mil. EUR]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014	
	[…]	1.4.2015							
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0 – 7 mil. EUR]

(EUR)

AIR ITALY					
	2010		2011		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	17.5.2011 a 23.5.2011 a 2.8.2011	[…]	23.5.2011	
SPOLU	[…]	[…]	[…]		[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

VUELING		
	2013	
	SUMA	DÁTUM PLATBY
OLBIA	[…]	5.2.2014
CAGLIARI	[…]	17.3.2014
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]	

(EUR)

VOLOTEA					
	2012		2013		**SPOLU**
OLBIA	[…]	29.10.2012 a 16.1.2013 a 30.9.2013	[…]	15.7.2013 a 30.9.2013 a 29.1.2014 a 30.1.2014	[…]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[…]
SPOLU	[…]	[…]	[…]		[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013 a 7.8.2014	
SPOLU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC		
	2013	
	SUMA	DÁTUM PLATBY
OLBIA	[…]	15.10.2013 a 6.12.2013 a 3.2.2014
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]	

(EUR)

NORWEGIAN								
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…] […]	19.4.2011 19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014	
SPOLU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

NIKI		
	2012	
	SUMA	DÁTUM PLATBY
OLBIA	[…]	25.9.2012
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	SUMA	DÁTUM PLATBY
CAGLIARI	[…]	22.8.2013
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	SUMA	DÁTUM PLATBY
CAGLIARI	[…]	18.4.2013
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]	

(428) Na financovanie troch činností 1, 2 a 3 sa použila celá suma, ktorú obaja prevádzkovatelia letísk dostali od regiónu. Taliansko neposkytlo Komisii žiadne informácie o presnom rozdelení regionálnych finančných prostriedkov podľa typu opatrenia a leteckého dopravcu. Komisia preto navrhuje rozdelenie podľa typu opatrenia a leteckého dopravcu na základe percenta odpočítaného od súm uvedených v tabuľke 16. Ako sa uvádza v tabuľke 7 v odôvodnení 91 a tiež v tabuľke 16, rozdelenie medzi činnosti 1 a 2 (prostriedky vyplatené leteckým dopravcom) a činnosť 3 (prostriedky vyplatené tretím poskytovateľom služieb) sa uvádza ako percento z celkovej sumy.

Tabuľka 16

Finančné toky od spoločností GEASAR a SOGAER leteckým dopravcom a tretím poskytovateľom služieb určené na financovanie činností 1, 2 a 3

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenčné obdobie činností	**Financovanie činností**		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2010	[…]	[…]	4 657 311
2011	[…]	[…]	4 977 946
2012	[…]	[…]	4 869 410

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Financovanie činností		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2013	[…]	[…]	4 946 576
Spolu	[…]	[…]	**19 451 243 (100 %)**

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Financovanie činností		
	Činnosti 1 a 2	**Činnosť 3**	**Spolu (A)**
2010	[…]	[…]	3 972 223
2011	[…]	[…]	2 945 500
2012	[…]	[…]	3 029 160
2013	[…]	[…]	3 795 935
Spolu	[…]	[…]	**13 742 818 (100 %)**

(429) V prípade každého prevádzkovateľa letiska Komisia použije percento predstavujúce podiel činností 1 a 2 na celkovom financovaní poskytnutom prevádzkovateľmi letísk a čistej sumy, ktorú obaja prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu. Výsledná suma by mala predbežne ukazovať skutočnú výšku verejných finančných prostriedkov poskytnutých regiónom a vynaložených na činnosti 1 a 2 (pozri tabuľku 17).

Tabuľka 17

Orientačná suma prijatá od regiónu a vynaložená na činnosti 1 a 2

(EUR)

	Príspevok stanovený regiónom (A)	Čistá suma, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu (B)	Čistá suma, ktorú prevádzkovatelia letísk skutočne dostali od regiónu a vynaložili na činnosti 1 a 2
Cagliari	19 250 617	[…]	13 303 757 […]
Olbia	13 742 651	[…]	8 621 496 […]
SPOLU	**32 993 268**	**22 948 941**	**21 925 253**

(430) Ročné rozdelenie prostriedkov medzi jednotlivé letiská a sumy finančných prostriedkov, ktoré región poskytol leteckým dopravcom na vykonávanie činností 1 a 2, sú uvedené v týchto tabuľkách:

Tabuľka 18

Ročné rozdelenie prostriedkov podľa prevádzkovateľa letiska na financovanie činností 1 a 2

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	Financovanie činností 1 a 2	Suma financovania činností, ktorú región poskytol (%)
2010	4 306 635	[…]	94,94
2011	4 426 733	[…]	89,56

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	Financovanie činností 1 a 2	Suma financovania činností, ktorú región poskytol (%)
2012	4 570 389	[…]	96,27
2013	0	[…]	0,00
Spolu	**13 303 757**	**19 018 170**	

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenčné obdobie činností	Čistá suma, ktorú prevádzkovateľ letiska skutočne dostal (D)	Financovanie činností 1 a 2	Suma financovania činností, ktorú región poskytol (%)
2010	3 360 349	[…]	88,48
2011	2 577 381	[…]	96,44
2012	2 683 765	[…]	98,74
2013	0	[…]	0,00
Spolu	**8 621 496**	**12 683 623**	

(431) Komisia uplatní tieto percentuálne podiely na úroveň financovania, ktorú jednotliví prevádzkovatelia letísk poskytli prijímajúcim leteckým dopravcom, ako sa uvádza v tabuľke 15, s cieľom zistiť sumu, ktorú majú jednotlivé letiská a letecké spoločnosti vrátiť. Orientačné sumy, ktoré majú jednotliví leteckí dopravcovia vrátiť Taliansku, sú uvedené v tabuľke 19, podľa informácií, ktoré Komisia mala k dispozícii.

Tabuľka 19

Orientačné sumy, ktoré majú letecký dopravcovia vrátiť

(EUR)

	RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**	**CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
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		SPOLU	CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
	[…]	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		SPOLU	CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
	[…]	5.10.2010								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	2.2.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	5.4.2011								
	[…]	22.7.2011								
Spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[8 – 20 mil. EUR]	[8 – 20 mil. EUR]

(EUR)

	EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		SPOLU	CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	21.10.2010	[…]	17.8.2012	[…]	19.7.2013 a	[…]	13.9.2013 a		
	[…]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014		
	[…]	30.5.2011								
	[…]	30.5.2011								
Spolu	[…]		[…]		[…]		[…]		[0 – 10 mil. EUR]	[0 – 10 mil. 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								
Spolu	[…]		[…]		[…]		[…]		[0 – 10 mil. EUR]	[0 – 10 mil. EUR]

(EUR)

AIR BERLIN										
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**	**CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
CAGLIARI							[…]	7.4.2014		
							[…]	13.5.2014		
							[…]	6.6.2014		
Spolu							[…]		[0 – 1 mil. EUR]	**určí sa**
OLBIA	[…]	11.1.2011	[…]	4.1.2012	[…]	6.2.2013	[…]	4.12.2013 a		
	[…]	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014		
						4.12.2013				
	[…]	1.7.2011 a 12.7.2011								
	[…]	12.7.2011 a 4.11.2011								
	[…]	4.11.2011 a 4.1.2012								
Spolu	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[2 – 10 mil. EUR]	[2 – 10 mil. EUR]

(EUR)

MERIDIANA										
	2010		2011		2012		2013		**SPOLU**	**CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ**
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	1.4.2015	[…]	31.12.2011	[…]	30.5.2013	[…]	30.6.2014		
	[…]	1.4.2015								
Spolu	[…]		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		[0 – 7 mil. EUR]	[0 – 7 mil. EUR]

(EUR)

AIR ITALY					CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2010		2011		SPOLU	
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	17.5.2011 a 23.5.2011 a 2.8.2011	[…]	23.5.2011	[…]	[…]
SPOLU	[…]		[…]		[0 – 1 mil. EUR]	[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

VOLOTEA						CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2012		2013		**SPOLU**	
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	29.10.2012 a 16.1.2013 a 30.9.2013	[…]	15.7.2013 a 30.9.2013 a 29.1.2014 a 30.1.2014	[0 – 1 mil. EUR]	[0 – 1 mil. EUR]
CAGLIARI	[…]	23.4.2015	[…]	23.4.2015	[0 – 1 mil. EUR]	[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC			CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2013		
	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	15.10.2013 a 6.12.2013 a 3.2.2014	
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		určí sa

(EUR)

	VUELING		CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2013		
	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	5.2.2014	určí sa
CAGLIARI	[…]	17.3.2014	
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		určí sa

(EUR)

	NORWEGIAN									CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2010		2011		2012		2013		SPOLU	
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	19.4.2011	[…]	31.5.2012	[…]	31.12.2013	[…]	19.12.2014		
	[…]	19.4.2011								[…]
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]	[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

	JET2.COM							CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2011		2012		2013		SPOLU	
	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY	SUMA	DÁTUM PLATBY		
OLBIA	[…]	20.12.2011	[…]	16.1.2013	[…]	16.5.2013 a 7.8.2014		
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]	[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

NIKI			CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2012		
	SUMA	DÁTUM PLATBY	
OLBIA	[…]	25.9.2012	
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

TOURPARADE			CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2012		
	SUMA	DÁTUM PLATBY	
CAGLIARI	[…]	22.8.2013	
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			CELKOVÁ SUMA, KTORÚ TREBA VRÁTIŤ
	2012		
	SUMA	DÁTUM PLATBY	
CAGLIARI	[…]	18.4.2013	
SPOLU	[0 – 1 mil. EUR]		[0 – 1 mil. EUR]

(432) S cieľom zohľadniť skutočnú výhodu, ktorá sa poskytla leteckým dopravcom, môžu byť sumy uvedené v tabuľke 19 upravené na základe podporných dôkazov poskytnutých Talianskom, najmä pokiaľ ide o presný dátum všetkých platieb.

(433) Ako je vysvetlené v bode 353, na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci sa v tejto veci spoločnosti AMS a Ryanair považujú za jeden podnik. Preto sú spoločnosti Ryanair a AMS spoločne a nerozdielne zodpovedné za uhradenie celkovej výšky pomoci, ktorú dostali.

(434) Okrem toho Taliansko by malo k výške pomoci pripočítať úroky z vymáhania, počítané od dátumu, keď bola neoprávnená pomoc poskytnutá príjemcovi, do dátumu jej vymáhania ([126]), v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([127]).

9. **ZÁVER**

9.1. *FINANČNÉ PROSTRIEDKY POSKYTOVANÉ PREVÁDZKOVATEĽMI LETÍSK LETECKÝM DOPRAVCOM V SÚVISLOSTI S ČINNOSŤAMI 1 A 2 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ ROKOV 2010 – 2013 – EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ*

(435) Taliansko neoprávnene poskytovalo pomoc leteckým spoločnostiam pôsobiacim na oboch príslušných letiskách na základe zákona č. 10/2010 na financovanie činností 1 a 2 po celé obdobie rokov 2010 – 2013 v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy.

([126]) Pozri článok 16 ods. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589.
([127]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES, Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1.

(436) Pomoc poskytnutá leteckým spoločnostiam pôsobiacim na príslušných letiskách na základe zákona č. 10/2010 na financovanie činností 1 a 2 po celé obdobie rokov 2010 – 2013 je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Nezlučiteľnú pomoc by letecké spoločnosti, ktoré pôsobili na letiskách Olbia a Cagliari a ťažili z financovania činností 1 a 2 na základe zákona č. 10/2010, mali vrátiť. Taliansko by malo zabezpečiť, že sa prijmú všetky vnútroštátne opatrenia, aby sa zaistilo, že príjemcovia pomoci vrátia neoprávnenú výhodu, ktorá im vznikla.

9.2. *FINANČNÁ KOMPENZÁCIA, KTORÚ REGIÓN SARDÍNIA POSKYTOL PREVÁDZKOVATEĽOM LETÍSK NA FINANCOVANIE ČINNOSTÍ 1, 2 A 3 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ ROKOV 2010 – 2013 – EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI V PROSPECH PREVÁDZKOVATEĽOV LETÍSK*

(437) Komisia sa domnieva, že v rámci schémy zavedenej zákonom č. 10/2010 v období rokov 2010 – 2013 traja prevádzkovatelia letísk, spoločnosti SOGEAAL, SOGAER a GEASAR, nedostali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy podľa schémy zavedenej zákonom č. 10/2010 v období rokov 2010 – 2013,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Schéma, ktorú Taliansko zaviedlo regionálnym zákonom Sardínie č. 10 z 13. apríla 2010 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy v prospech spoločností SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., prevádzkovateľov letiska Cagliari-Elmas, a spoločnosti GEASAR S.p.A., prevádzkovateľa letiska Olbia.

2. Schéma, ktorú Taliansko zaviedlo zákonom č. 10/2010, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy v prospech spoločností Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic a Vueling v rozsahu, v akom sa týka prevádzky týchto leteckých dopravcov na letisku Cagliari-Elmas a letisku Olbia.

3. Štátnu pomoc uvedenú v odseku 2 Taliansko poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy.

4. Štátna pomoc uvedená v odseku 2 je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 2

1. Taliansko vymôže od príjemcov štátnu pomoc uvedenú v článku 1 ods. 2

2. Keďže na účely tohto rozhodnutia spoločnosti Ryanair a AMS predstavujú jednu hospodársku jednotku, nesú spoločnú zodpovednosť za vrátenie štátnej pomoci, ktorú prijali.

3. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, musia zahŕňať úroky plynúce odo dňa, keď boli poskytnuté príjemcom, až do ich skutočného vrátenia.

4. Úroky sa vypočítajú ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 a nariadenia Komisie (ES) č. 271/2008, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

5. Taliansko zruší všetky nevyplatené platby pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 3

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 musí byť bezodkladné a účinné.

2. Taliansko zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Taliansko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží tieto informácie:

— zoznam príjemcov, ktorí dostali pomoc v rámci schémy uvedenej v článku 1 ods. 2, a celkovú sumu pomoci, ktorú každý z nich dostal na základe tejto schémy,

— celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorej vrátenie sa od jednotlivých príjemcov požaduje,

— podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím,

— dokumenty, ktorými sa preukazuje, že príjemcom bolo nariadené pomoc vrátiť.

2. Taliansko bude informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 2. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré už prijalo a plánuje prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o výške pomoci a úroku z vymáhanej sumy, ktoré už príjemcovia vrátili.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 29. júla 2016

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER

členka Komisie