II

*(Nezakonodajni akti)*

# SKLEPI

## SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/1861

## z dne 29. julija 2016

## o državni pomoči SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Nadomestilo sardinskim letališčem za opravljanje obveznosti javne službe

*(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 4862)*

**(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

### 1. POSTOPEK

(1) Italija je 30. novembra 2011 priglasila shemo nadomestil za opravljanje obveznosti javne službe v korist upravljavcem letališč na Sardiniji, da bi se okrepil in razvijal zračni prevoz. To priglasitev je opravila prek elektronskega sistema obveščanja Komisije.

(2) Komisija je z dopisi z dne 30. januarja 2012, 24. aprila 2012 in 12. julija 2012 od Italije zahtevala dodatne informacije o obvestilu. Italija je na navedene zahteve odgovorila z dopisi z dne 24. februarja 2012, 30. maja 2012 in 9. avgusta 2012.

(3) Komisija se je na podlagi prejetih informacij, da je Italija morda začela izvajati ukrep, še preden je Komisija sprejela sklep o njegovi odobritvi, odločila, da bo ukrep proučila na podlagi poglavja 3 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([2]) v zvezi z nezakonito državno pomočjo.

(4) Italija je Komisijo 30. novembra 2012 zaprosila za informacijo, kdaj bo sklep sprejet, in nekatera pojasnila v zvezi s postopkom. Komisija je Italiji odgovorila z dopisom z dne 7. decembra 2012.

(5) Komisija je z dopisom z dne 23. januarja 2013 Italijo obvestila o svoji odločitvi, da bo v zvezi s priglašeno shemo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka).

([1]) UL C 152, 30.5.2013, str. 30.
([2]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(6) Italija je svoje pripombe k sklepu o začetku postopka predložila 21. marca 2013 (priloge so bile prejete 22. marca 2013).

(7) Sklep o začetku postopka je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 30. maja 2013. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe v zvezi z domnevnimi ukrepi pomoči.

(8) Komisija je pripombe k temu primeru od družbe Ryanair Ltd. kot zainteresirane strani prejela 10. aprila 2013. Navedene pripombe je Italiji poslala z dopisom z dne 3. maja 2013. Italija na pripombe družbe Ryanair ni odgovorila.

(9) Komisija je nato prejela pripombe naslednjih zainteresiranih strani:

(a) družbe Ryanair in svetovalne družbe, ki deluje v njenem imenu, 28. junija 2013;

(b) družbe GEASAR S.p.A., upravljavca letališča Olbia, 1. julija 2013;

(c) družbe SOGEAAL S.p.A., upravljavca letališča Alghero, 29. julija 2013;

(d) družbe SOGAER S.p.A., upravljavca letališča Cagliari, 30. julija 2013 in 2. avgusta 2013;

(e) družbe easyJet, 30. julija 2013.

(10) Komisija je 31. julija 2013 nezaupni različici pripomb družb GEASAR in SOGEAAL poslala Italiji in ji tako dala priložnost, da nanje odgovori. Pripombe družb SOGAER in Ryanair je Italiji poslala 2. avgusta, pripombe družbe easyJet pa 7. avgusta.

(11) Italija je 27. septembra 2013 Komisijo obvestila, da nima pripomb na pripombe zadevnih treh upravljavcev letališč. Dne 20. in 21. novembra 2013 je Komisiji poslala svoje pripombe na pripombe družbe Ryanair. Na pripombe družbe easyJet pa ni odgovorila.

(12) Družba Ryanair je 20. decembra 2013 predložila nadaljnje pripombe, ki so bile Italiji posredovane 9. januarja 2014. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(13) Družba Ryanair je 17. januarja 2014 in 31. januarja 2014 predložila nadaljnje pripombe, ki so bile Italiji posredovane 12. januarja 2015. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(14) Komisija je z dopisom z dne 25. februarja 2014 Italijo obvestila, da so bile 20. februarja 2014 sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 ([3]) in da se bodo te smernice uporabljale za zadevni primer od datuma njihove objave v Uradnem listu. Italiji je dala priložnost, da v 20 delovnih dneh od objave smernic v Uradnem listu predloži pripombe k smernicam in njihovi uporabi.

(15) Komisija je z dopisi z dne 24. februarja 2014 zainteresirane strani še obvestila, da so bile sprejete smernice za letalski sektor iz leta 2014 in da se bodo te smernice uporabljale za zadevni primer od datuma njihove objave v Uradnem listu. Komisija je zainteresiranim stranem dala priložnost, da v 20 delovnih dneh od objave smernic v Uradnem listu predložijo pripombe k smernicam in njihovi uporabi.

(16) Smernice za letalski sektor iz leta 2014 so bile v Uradnem listu objavljene 4. aprila 2014. Nadomestile so smernice za letalski sektor iz leta 1994 ([4]) in smernice za letalski sektor iz leta 2005 ([5]).

(17) Komisija je 15. aprila 2014 v Uradnem listu objavila obvestilo, v katerem je države članice in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu od objave smernic za letalski sektor iz leta 2014 predložijo pripombe o njihovi uporabi v tem primeru ([6]).

([3]) Smernice o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (UL C 99, 4.4.2014, str. 3).
([4]) Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).
([5]) Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagonski državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč (UL C 312, 9.12.2005, str. 1).
([6]) UL C 113, 15.4.2014, str. 30.

(18) Družba SOGAER je 13. junija 2014 predložila pripombe k temu primeru v zvezi s sprejetjem novih smernic. Družbi GEASAR in SOGEAAL sta pripombe predložili 16. junija 2014, družba easyJet pa 4. julija 2014. Komisija je pripombe družb SOGAER, GEASAR, SOGEAAL in easyJet Italiji posredovala 9. julija 2014. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(19) Družba Ryanair je 12. in 26. septembra 2014 predložila nadaljnje pripombe k temu primeru. Komisija je navedene pripombe Italiji posredovala 28. oktobra 2014. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(20) Družba Ryanair in svetovalna družba, ki deluje v njenem imenu, sta 26. januarja 2015 predložili nadaljnje pripombe, ki so bile Italiji posredovane 4. februarja 2015. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(21) Družba Ryanair in svetovalna družba, ki deluje v njenem imenu, sta 27. februarja 2015 in 2. marca 2015 predložili nadaljnje pripombe, ki so bile Italiji posredovane 24. marca 2015. Italija na navedene pripombe ni odgovorila.

(22) Komisija je 18. marca 2015 od Italije zahtevala dodatne informacije o tem primeru. Italija je odgovorila 11., 18. in 19. maja 2015.

(23) Družba easyJet je 31. marca 2015 predložila dodatne pripombe, s katerimi je dopolnila svoje prvotne pripombe z dne 30. julija 2013. Družba easyJet in svetovalna družba, ki deluje v njenem imenu, sta 1. in 14. maja 2015 predložili nadaljnje pripombe k temu primeru. Družba easyJet je 1. junija 2015 predložila dodatne pripombe k temu primeru. Vse navedene pripombe so bile Italiji posredovane 6. julija 2015. Italija je 17. septembra 2015 odgovorila na pripombe družbe easyJet in svetovalne družbe, ki deluje v njenem imenu.

(24) Komisija je 29. junija 2015 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je delno odgovorila 14. julija 2015, priloge k temu odgovoru pa je poslala 10. septembra 2015.

(25) Komisija je 17. julija 2015 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je odgovorila 11. septembra 2015.

(26) Komisija je 8. in 14. oktobra 2015 od Italije zahtevala dodatne informacije. Italija je odgovorila 5. novembra 2015.

(27) Italija je 24. novembra 2015 predložila dodatne pripombe k temu primeru.

(28) Komisija je 24. novembra 2015 od Italije zahtevala dodatna pojasnila. Italija je odgovorila 27. novembra 2015.

(29) Družba Ryanair in svetovalna družba, ki deluje v njenem imenu, sta 4. decembra 2015 predložili nadaljnje informacije o tem primeru, ki so bile Italiji posredovane 8. decembra 2015. Italija je odgovorila 16. decembra 2015 in navedla, da na navedene dokumente nima pripomb.

(30) Italija je 11., 16. in 17. decembra 2015 predložila nadaljnje pripombe k temu primeru.

## 2. **PODROBEN OPIS POMOČI**

### 2.1 *NAZIV IN CILJI UKREPA*

(31) Priglašena shema zagotavlja nadomestilo za opravljanje obveznosti javne službe upravljavcem letališč na Sardiniji, da bi se okrepil in razvil zračni prevoz. Italija trdi, da so navedene obveznosti javne službe povezane s storitvijo splošnega gospodarskega pomena. Shema je bila vzpostavljena v skladu s členom 3 deželnega zakona Sardinije št. 10 z dne 13. aprila 2010 ([7]) (v nadaljnjem besedilu: zakon št. 10 iz leta 2010).

(32) V tem členu je opredeljen namen navedene sheme, in sicer krepitev zračnega prevoza na Sardinijo in z nje z razširitvijo letalskih operacij, tako glede pogostosti letov v zimskih mesecih kot števila novih namembnih krajev, v katere se opravljajo leti. Sardinska letališča naj bi ta javna sredstva posredovala letalskim prevoznikom kot nadomestilo za javne storitve.

([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) Širši cilj sheme je krepitev regionalnega gospodarstva s povečanjem pritoka turistov, zlasti pred poletno sezono in po njej.

### 2.2 *ORGAN, KI DODELI POMOČ*

(34) Organ, ki dodeli pomoč, je dežela Sardinija (v nadaljnjem besedilu: Sardinija). Sardinija ima v Italiji poseben status avtonomne dežele.

### 2.3 *PRAVNI OKVIR*

(35) Člen 3 zakona št. 10 iz leta 2010 upravljavcem sardinskih letališč zagotavlja financiranje v obliki nadomestila za opravljanje obveznosti javne službe v obdobju 2010–2013. Zakon št. 10 iz leta 2010 se izvaja s sklepi, ki jih je sprejel deželni svet.

(36) V deželnem odloku št. 122/347 z dne 17. maja 2010 ([8]) je navedeno, da zneski, določeni z zakonom št. 10 iz leta 2010, bremenijo deželni proračun.

(37) Sardinski deželni svet je sprejel več izvedbenih aktov, v katerih so opredeljeni pogoji in ureditve za dostop do financiranja na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, kot sledi:

(a) v sklepu Sardinije št. 29/36 z dne 29. julija 2010 ([9]) so opredeljeni merila, narava in trajanje prevozne storitve, za katero se bi lahko dodelilo financiranje, ter določene smernice za pripravo in oceno načrtov dejavnosti letališč („programmi di attività“);

(b) v sklepu Sardinije št. 43/37 z dne 6. decembra 2010 ([10]) so odobreni načrti dejavnosti, ki so jih upravljavci letališč predložili za leto 2010, in natančni znesek, ki se vsakemu posameznemu upravljavcu dodeli za leto 2010;

(c) v sklepu Sardinije št. 52/117 z dne 23. decembra 2011 ([11]) so določeni letni zneski, ki jih Sardinija dodeli upravljavcem letališč za obdobje 2011–2013 na podlagi načrtov dejavnosti, ki so jih upravljavci letališč predložili leta 2011.

(38) Z deželnim zakonom št. 1 z dne 19. januarja 2011 ([12]) so se prispevki, določeni z zakonom št. 10 iz leta 2010, ki jih Sardinija dodeli letališčem, zmanjšali na 21 100 000 EUR za leto 2011 ter 21 500 000 za leti 2012 in 2013.

(39) Z deželnim zakonom št. 12 z dne 30. junija 2011 ([13]) je bil vzpostavljen mehanizem finančnih predplačil, s katerimi upravlja posebni finančni sklad, ustanovljen v okviru družbe SFIRS ([14]). Družba SFIRS je finančna družba v lasti dežele Sardinije, ki jo je Sardinija kot finančno posrednico in operativno vejo pooblastila za vzpostavitev in upravljanje deželnega sklada, iz katerega naj bi se dodeljevala finančna predplačila kot delničarjevo obrestovano financiranje ([15]). Družbo SFIRS neposredno nadzira in upravlja Sardinija. Njena naloga je priprava načrtov, politik in programov, ki jih Sardinija določi za gospodarski in socialni razvoj ozemlja. Njen upravni odbor imenuje Sardinija. Akt o pooblastitvi št. 15 z dne 9. avgusta 2011 ([16]) družbo SFIRS pooblašča za ustanovitev in upravljanje „deželnega sklada za letališča“ ([17]) (v nadaljnjem besedilu: deželni sklad), iz katerega naj bi se dodeljevala finančna predplačila prispevkov Sardinije. Sklep št. 500 z dne 9. avgusta 2011 ([18]) določa podrobna pravila za izvajanje deželnega sklada. Sklep št. 22 z dne 30. januarja 2012 ([19]) dopolnjuje pravila, določena v sklepu št. 500 z dne 9. avgusta 2011.

---

([8]) Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n. 122 del 17 maggio 2010.
([9]) Deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 del 29 luglio 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 n. 43/37 del 6 dicembre 2010 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.
([11]) Deliberazione n. 52/117 del 23 dicembre 2011 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 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 – finančni posrednik na podlagi členov 106 in 107 zakonodajnega odloka št. 385 z dne 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 n. 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale n. 15/2012.
([19]) Determinazione n. 22 del 30 gennaio 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 – art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

(40) Deželni zakon št. 15 z dne 7. avgusta 2012 ([20]) spreminja deželni zakon z dne 30. junija 2011. Sklep št. 694 z dne 2. oktobra 2012 ([21]) izvaja deželni zakon z dne 7. avgusta 2012 ter dopolnjuje in spreminja pravila za izvajanje deželnega sklada z razširitvijo uporabe zakona z dne 30. junija 2011 na leti 2012 in 2013.

(41) Sklep št. 4/34 z dne 5. februarja 2014 ([22]) spreminja deželne prispevke, dodeljene za leto 2013, pri čemer upošteva znižanje deželnih prispevkov, ki so bili določeni v okviru proračuna Sardinije, dodeljenega za financiranje dejavnosti v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010, in dejanske stroške, ki so jih imeli zadevni trije upravljavci letališč.

### 2.4 *SHEMA POMOČI*

(42) Priglašena shema naj bi prispevala k razvoju zračnega prevoza in preseganju sezonske narave letalskih povezav na Sardinijo in z nje, kar prispeva k splošnemu cilju privabljanja turizma in krepitve regionalnega gospodarstva. Zakon št. 10 iz leta 2010 zato upravljavcem sardinskih letališč zagotavlja financiranje v obliki nadomestila za opravljanje obveznosti javne službe v obdobju 2010–2013.

(43) V izvedbenih sklepih je pojasnjeno, da cilj zakona št. 10 iz leta 2010, tj. zmanjšanje sezonskosti, zajema podaljšanje obdobja, v katerem se opravljajo leti. To vključuje povečanje pogostosti letov v t. i. pred- in posezoni (tj. v mesecih pred poletno sezono in po njej – aprila, maja, septembra in oktobra) ali v zimski sezoni ter uvajanje novih rut v kraje, ki še niso povezani s Sardinijo, in iz njih. Shema se je uvedla zaradi spodbujanja regionalne politike zračnega prevoza, ki krepi ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo zadevnih skupnosti z odpravo neugodnega položaja Sardinije, ki je kot otok težje dostopna.

(44) S sklepi iz oddelka 2.3 so vzpostavljene naslednje tri dejavnosti:

(a) *povečanje zračnega prometa letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: dejavnost 1)*. Letalski prevozniki in upravljavci letališč morajo v podrobnih „načrtih dejavnosti“ opredeliti strategije za povečanje zračnega prometa, v katerih dajo prednost povečanju pritoka turistov pred sezono in po njej, in sicer z opredelitvijo rut v strateškem interesu, pogostosti letov, ponudbe zmogljivosti in s tem povezanih ciljev glede prometa. Če navedene cilje izpolnijo, prejmejo finančno nadomestilo; če ciljev ne izpolnijo, morajo plačati kazni;

(b) *promocija Sardinije kot turistične destinacije, ki jo izvajajo letalski prevozniki (v nadaljnjem besedilu: dejavnost 2)*. Letalski prevozniki in upravljavci letališč bi morali v navedenih „načrtih dejavnosti“ opredeliti tudi posebne dejavnosti trženja in oglaševanja, ki so namenjene povečanju števila potnikov in promociji ciljnega območja letališča;

(c) nadaljnje promocijske dejavnosti, za katere upravljavci letališč v imenu Sardinije pooblastijo tretje ponudnike storitev, ki niso letalski prevozniki ([23]) (v nadaljnjem besedilu: dejavnost 3).

(45) Ko Sardinija odobri zadevne načrte in dejavnosti, ki so v njih predlagane, oceni na podlagi njihovega ekonomskega učinka na letališče in gospodarsko dejavnost Sardinije kot celote, ustrezno razporedi finančna sredstva, ki so na voljo za posamezno leto in posamezno letališče.

(46) Nadomestilo upravljavcem letališč se izračuna na podlagi ocenjenih stroškov, ki jih imajo letalski prevozniki zaradi letov na nacionalnih ali mednarodnih strateških rutah, in izpolnjevanja ciljev glede števila potnikov na letni ravni. Upravljavci letališč po opredelitvi ciljev glede števila potnikov izberejo letalske prevoznike, od katerih se zahteva opravljanje zadevnih storitev. Izbrani prevozniki prejmejo nadomestilo, ki krije razliko med njihovimi stroški poslovanja in dejanskimi ali predvidenimi prihodki od prodaje letalskih vozovnic.

(47) V dokumentu Italije o priglasitvi je navedeno, da bi morala Sardinija odobriti razpisni postopek, ki ga upravljavci letališč organizirajo, da bi izbrali zainteresirane letalske prevoznike. Komisija ni bila obveščena o nobenem

([20]) Legge Regionale 7 agosto 2012, n. 15, art. 2.
([21]) Determinazione Prot. n. 7641 Rep. n. 694 del 2 ottobre 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, n. 12 – art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, n. 15, art. 2 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.
([22]) Deliberazione n. 4/34 del 5 febbraio 2014 – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.
([23]) Na primer oglaševalskim ali turističnim agencijam.

razpisu, ki bi ga organizirali upravljavci letališč. Po navedbah Italije se letalski prevozniki izberejo na podlagi najprivlačnejših komercialnih ponudb, ki jih upravljavci letališč prejmejo po objavi obvestil na svojih spletiščih. Kar zadeva letališča, je shema pomoči zasnovana za usklajevanje razvoja sistema regionalnih letališč, tako da se regionalna letališča med seboj dopolnjujejo ([24]).

### 2.5 *TRŽNE DEJAVNOSTI, KI JIH IZVAJAJO LETALSKI PREVOZNIKI*

(48) Zakon št. 10 iz leta 2010 določa, da morajo upravljavci letališč v okviru dejavnosti 2 z letalskimi prevozniki skleniti sporazume o trženju za promocijo Sardinije kot turistične destinacije. V načrtih dejavnosti morajo biti zato opredeljene posebne strategije trženja in oglaševanja, ki so namenjene povečanju števila potnikov in promociji ciljnega območja letališča.

(49) Upravljavci letališč so sklenili dve različni vrsti sporazumov, odvisno od letalskega prevoznika: en sam sporazum, ki je vključeval letališke in tržne storitve, ali dve ločeni pogodbi, kot v primeru družbe Ryanair, ko so sporazum o letaliških storitvah sklenili z družbo Ryanair, sporazum o tržnih storitvah pa z družbo za trženje AMS (Airport Marketing Services), ki je v celoti v lasti družbe Ryanair. Sporazuma združujeta in povezujeta povečanje prometa in ukrepe trženja, temeljita pa na sistemu premij glede na uspešnost ukrepov za povečanje prometa. Prevoznik mora na podlagi sporazumov izvajati opredeljen program letov ter hkrati pripraviti načrt trženja in oglaševanja.

(50) Trženje temelji na namenski strani o destinacijah, dostopnih z letališča, na prevoznikovem spletišču, na katerem je včasih vključen tudi turistični vodnik. Trženje je namenjeno promociji turističnih in poslovnih zanimivosti v regiji in kar največjemu povečanju deleža potnikov, ki prihajajo iz tujine.

### 2.6 *ZADEVNA LETALIŠČA*

(51) Leta 2010 je bilo na Sardiniji pet letališč:

(a) Alghero, ki ga upravlja družba SO.GE.A.AL S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba SOGEAAL);

(b) Cagliari-Elmas, ki ga upravlja družba So.G.Aer. S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba SOGAER);

(c) Olbia, ki ga upravlja družba GEASAR S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba GEASAR);

(d) Tortoli, ki ga upravlja družba GE.AR.TO. S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba GEARTO);

(e) Oristano, ki ga upravlja družba SO.GE.A.OR. S.p.A. (v nadaljnjem besedilu: družba SOGEAOR).

(52) Vse te družbe so družbe z omejeno odgovornostjo. Družbi SOGEAAL in SOGAER sta v javni lasti. Družbo GEASAR nadzoruje letalski prevoznik Meridiana.

(53) Italija je potrdila, da manjši letališči na otoku, Oristano in Tortolì-Arbatax (ki imata manj kot 200 000 potnikov letno ([25])), nista prejeli nobenega financiranja v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010, čeprav se ta nanaša na vsa sardinska letališča.

(54) Letališče Alghero je na severozahodu Sardinije, letališče Olbia na severovzhodu, letališče Cagliari pa na jugu. Razdalje in časi potovanja po cesti med temi letališči so ([26]):

Cagliari–Alghero 247 km – 2 uri 40 minut

Cagliari–Olbia 273 km – 2 uri 51 minut

Olbia–Alghero 136 km – 1 ura 53 minut

([24]) Deliberazione št. 29/36 z dne 29. julija 2010, str. 1.
([25]) Letališče Oristano, ki se je zaprlo leta 2011, je imelo leta 2010 približno 7 000 potnikov, leta 2011 pa približno 1 300 potnikov. Letališče Tortolì-Arbatax je imelo leta 2010 približno 13 500 potnikov, leta 2011 pa približno 2 800potnikov.
([26]) *Vir*: Google Maps.

2.6.1 LETALIŠČE CAGLIARI

(55) Upravljavec letališča, družba SOGAER, je v javni lasti, saj ima gospodarska zbornica Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) v lasti večino delnic, kot je navedeno v preglednici 1. Sardinija ne nadzoruje gospodarske zbornice Cagliari ([27]), saj se ta financira samostojno z letnimi pristojbinami, ki jih plačajo člani družbe. Zadevna gospodarska zbornica je avtonomni javni subjekt, ki članom družbe zagotavlja raznovrstne storitve ([28]).

*Preglednica 1*

**Struktura lastniških deležev v družbi SOGAER** ([1])

*(v %)*

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

([1]) Glavni delničar letališča namerava 40 % svojega deleža prodati v zelo bližnji prihodnosti (*vir*: letno poročilo za leto 2013).

(56) Letališče je leta 2014 sprejelo 3 639 627 potnikov ([29]). Je na južnem delu otoka in je, kar zadeva promet, njegovo glavno letališče. Družba SOGAER ima od leta 2007 celotno koncesijo za upravljanje letališča. Letališče se uporablja za notranje in mednarodne lete, glavni letalski prevozniki na letališču pa so družbe Ryanair, Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea in AirBerlin. V obdobju 2007–2009 je bilo 69 % potniškega prometa na letališču ustvarjenega med aprilom in oktobrom.

(57) Družba SOGAER je imela na dan 31. decembra 2013 26,8 milijona EUR prihodkov in pozitiven neto poslovni izid v višini 1,7 milijona EUR. Skupna sredstva so znašala 125,5 milijona EUR.

2.6.2 LETALIŠČE ALGHERO

(58) Upravljavec letališča Alghero, družba SOGEAAL, je v 80,20-odstotni lasti dežele Sardinije in 19,80-odstotni lasti družbe SFIRS SpA (družba v lasti Sardinije) ([30]). Družba SOGEAAL je z opravljanjem svoje dejavnosti začela leta 1995 z delno in začasno koncesijo, ki je bila leta 2007 preoblikovana v polno koncesijo ([31]).

([27]) *Vir*: Italija v svojem sporočilu Komisiji z dne 5. maja 2016.
([28]) Status gospodarskih zbornic v Italiji ureja zakon št. 580 z dne 29. decembra 1993.
([29]) *Vir*: Citat iz angleške različice Wikipedije.
([30]) Ta struktura lastniških deležev v družbi SOGEAAL kaže spremembe, ki so se zgodile med letom 2010. Letališče je trenutno v postopku privatizacije.
([31]) Concessione di gestione totale.

(59) Letališče je na severozahodnem delu otoka. Po navedbah Italije njegovo ciljno območje zajema približno 35 % otoka in vključuje 450 000–600 000 prebivalcev v pokrajinah Sassari, Oristano in Nuoro. Kar zadeva komercialni potniški promet, je Alghero tretje največje letališče na Sardiniji, ki je imelo leta 2014 skupno 1 639 374 potnikov ([32]).

(60) Letališče uporabljajo tri vrste letalskih prevoznikov: tradicionalne družbe, kot so Alitalia, Meridiana, Iberia in Lufthansa, nizkocenovne, kot sta easyJet in Ryanair, in čarterske, kot sta Tui Fly in Jet Time. V obdobju 2007–2009 je bilo 75 % potniškega prometa na letališču ustvarjenega med aprilom in oktobrom.

(61) Družba SOGEAAL je imela na dan 31. decembra 2013 15,9 milijona EUR prihodkov in negativen neto poslovni izid v višini 1,5 milijona EUR. Skupna sredstva so znašala 42 milijonov EUR.

#### 2.6.3 LETALIŠČE OLBIA

(62) Večina delničarjev upravljavca letališča Olbia, družbe GEASAR, je zasebnih ([33]), kot je navedeno v preglednici 2.

*Preglednica 2*

**Struktura lastniških deležev v družbi GEASAR**

*(v %)*

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

(63) Družba GEASAR je začela dejavnost opravljati leta 1989 z delno koncesijo za upravljanje letališča Olbia. Olbia je na severovzhodnem delu Sardinije. Letališče uporabljajo tradicionalne letalske družbe, kot sta Alitalia in Lufthansa, nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta easyJet in Vueling, in čarterske družbe, kot sta Smartwings in Mistral Air.

(64) Leta 2014 je imelo letališče 2 127 718 potnikov ([34]). Namenjeno je zlasti komercialnemu potniškemu prometu, in sicer notranjemu in mednarodnemu. Letališče je turistično usmerjeno, saj je v bližini zelo turističnega območja *Costa Smeralda*. Zato je promet večinoma skoncentriran med majem in oktobrom: v obdobju 2007–2009 je bilo 84 % potniškega prometa na letališču ustvarjenega med aprilom in oktobrom.

(65) Družba GEASAR je imela na dan 31. decembra 2013 27 milijonov EUR prihodkov in pozitiven neto poslovni izid v višini 2,8 milijona EUR. Skupna sredstva so znašala 57,3 milijona EUR.

### 2.7 *MEHANIZEM IN STRUKTURA FINANCIRANJA, KI JU JE VZPOSTAVILA DEŽELA SARDINIJA*

#### 2.7.1 SKUPNI ZNESEK PRISPEVKOV, KI JIH JE DODELILA DEŽELA SARDINIJA

(66) Prvotno je člen 3 zakona št. 10 iz leta 2010 odobril, da Sardinija upravljavcem letališč dodeli 19 700 000 EUR za leto 2010 in 24 500 000 EUR za naslednja leta 2011, 2012 in 2013.

([32]) *Vir*: uradno spletišče letališča.
([33]) Societa per azioni costituita nel 1985.
([34]) *Vir*: Citat iz angleške različice Wikipedije.

(67) Sardinija je v tem obdobju ob upoštevanju lastnih sredstev in načrtov dejavnosti, ki so jih predložila letališča, postopno znižala zneske, ki so bili prvotno dodeljeni za financiranje sheme, kakor je navedeno v preglednici 3.

*Preglednica 3*

**Nadomestila, dodeljena za sardinska letališča – 2010–2013**

*(v EUR)*

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

(68) S sklepom št. 4/34 z dne 5. februarja 2014 se je spremenil deželni prispevek za leto 2013 in za zadevne tri upravljavce letališč določil skupni znesek v višini 17 500 000 EUR za leto 2013, kot je navedeno v preglednici 4.

*Preglednica 4*

**Nadomestila, dodeljena za sardinska letališča – leto 2013 (v skladu s sklepom št. 4/34 z dne 5. februarja 2014)**

*(v EUR)*

| | Leto 2013 |
|---|---|
| Alghero | 8 235 603 |
| Cagliari | 5 264 397 |
| Olbia | 4 000 000 |
| Skupaj | 17 500 000 |

(69) Končni prispevki, ki jih je dežela Sardinija po vseh spremembah dejansko dodelila zadevnim trem letališčem, so navedeni v preglednici 5 ([35]).

*Preglednica 5*

**Končna nadomestila, dodeljena za sardinska letališča – 2010–2013**

*(v EUR)*

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

([35]) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 53, je bilo finančno nadomestilo prvotno predvideno za vsa sardinska letališča, vključno z letališčem Oristano, vendar je bilo nato preklicano.

(70) Ukrep je v obliki nepovratnih sredstev, ki jih Sardinija neposredno dodeli upravljavcem sardinskih letališč, ti pa nato zadevne zneske prenesejo na letalske prevoznike in druge zadevne subjekte. Nepovratna sredstva se financirajo neposredno iz deželnega proračuna. Upravljavci letališč morajo voditi ločene račune, da se spremljajo prejeti zneski.

### 2.7.2 NAČRTI DEJAVNOSTI IN RUTE V STRATEŠKEM INTERESU

(71) Upravljavci sardinskih letališč morajo pripraviti načrte dejavnosti in jih predložiti Sardiniji v odobritev. Navedeni načrti dejavnosti morajo vključevati dejavnosti, ki obsegajo razvoj letalskih povezav med dvema točkama, z nacionalnimi in evropskimi namembnimi kraji, na sardinska letališča in z njih, ki se bodo dosegle s sklenitvijo sporazumov z letalskimi prevozniki. V načrtu mora biti zato navedeno, katere pobude od navedenih ([36]) so po mnenju upravljavcev letališč izvedljive glede na cilja krepitve zračnega prevoza in omilitve njegove sezonske narave, ki sta določena z zakonom št. 10 iz leta 2010.

(72) V načrtih morajo biti opredeljeni rute v strateškem interesu (notranje in mednarodne) in letni cilji glede pogostosti letov, koeficienta zasedenosti, novih rut, števila potnikov in tržne dejavnosti.

(73) Načrti dejavnosti morajo upoštevati naslednja načela:

(a) rute v strateškem interesu se ne smejo prekrivati z rutami, ki se že izvajajo v okviru obveznosti javne službe ([37]) na podlagi Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([38]).

(b) Finančni prispevek za posamezno subvencionirano ruto bi se moral postopoma zmanjšati.

(c) Finančni sporazum, sklenjen z letalskimi prevozniki, bi moral vključevati načrt za promocijo lokalnega okolja, ki bi moral biti skladen s komunikacijsko strategijo Sardinije, povezano s turizmom.

(d) Kadar je skupno nadomestilo, ki ga zahtevajo letališča, višje od skupnega zneska, odobrenega iz deželnega proračuna, imajo pred notranjimi rutami prednost mednarodne povezave (razen pri namembnih krajih z več kot tremi milijoni prebivalcev), rute, ki povezujejo pomembna vozlišča, rute s potencialom za velik promet, rute, na katerih se bodo storitve opravljale skozi vse leto, ne le med sezono, in družbe, ki se odločijo, da bodo na lokalnem letališču vzpostavile operativni sedež.

(74) Izvajanje letov na rutah v strateškem interesu pomeni storitev splošnega gospodarskega pomena, ki bi jo morali letalski prevozniki opravljati v zameno za nadomestilo (pod pogojem, da se izpolnijo cilji glede potniškega prometa). Načrti dejavnosti bi morali biti podprti z ustreznimi ekonomskimi in finančnimi napovedmi, ki prikazujejo obete glede dobičkonosnosti zadevnih pobud in za vsako zadevno leto navajajo finančne zahteve, ki so povezane z navedenimi dejavnostmi. Te zahteve vključujejo navedbo ravni lastnih sredstev, ki jih vloži upravljavec letališča, in obsega naložb tretjih oseb, ki imajo korist od povečanja prometa.

(75) Dejanski načrti dejavnosti, ki jih je Italija predložila med formalnim postopkom, so v skladu z zahtevami iz uvodne izjave 73. Vključujejo obvezne informacije, ki jih zahteva Sardinija, kot so predstavitev subvencionirane ponudbe prevoza, podroben izračun nadomestila, ki se bo dodelilo, in pričakovane gospodarske koristi javne podpore.

(76) Sardinija se po odobritvi načrtov dejavnosti odloči za ustrezno dodelitev letnih finančnih sredstev posameznemu letališču, pri čemer izvedene dejavnosti oceni na podlagi vrednotenja njihovega ekonomskega učinka na gospodarsko dejavnost na Sardiniji.

([36]) Glej uvodno izjavo 44.

([37]) Od leta 2000 so se v skladu s predpisi Unije glede zračnega prevoza uvedle obveznosti javne službe na notranjih rutah med sardinskimi letališči in letališči v celinski Italiji.

([38]) Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

(77) Načrti se financirajo, kot sledi:

(a) upravljavec letališča, ki je upravičen do financiranja, bo prejel prvi obrok kot predplačilo v višini 20 % skupnega zneska, predvidenega v načrtih;

(b) 60 % skupnega financiranja se bo izplačalo kot vmesna dividenda ob prejemu četrtletnega poročila;

(c) zadnji obrok pa se bo izplačal v 60 dneh od prejema ustrezne dokumentacije, po tem, ko Sardinija preveri izvedeno dejavnost, dosežene rezultate in nastale stroške.

(78) Načrte dejavnosti je Sardinija odobrila z dvema sklepoma:

(a) s sklepom št. 43/37 z dne 6. decembra 2010 je odobrila načrte dejavnosti za leto 2010, ki so jih predložili upravljavci letališč Cagliari, Olbia, Alghero in Oristano, ter natančne zneske, ki se dodelijo vsakemu posameznemu upravljavcu ([39]);

(b) s sklepom št. 52/117 z dne 23. decembra 2011 je odobrila načrte dejavnosti, ki so jih predložili upravljavci letališč Cagliari, Olbia in Alghero za obdobje 2011–2013. V sklepu so natančno opredeljeni letni cilji posameznega letališča glede števila potnikov in razdelitev nadomestila med zadevna tri letališča. Pojasnjeno je tudi, da je treba načrte za leto 2011 šteti za dokončne, saj se nanašajo na že izvedene dejavnosti, načrti za naslednji dve leti, 2012 in 2013, pa se lahko spremenijo.

### 2.7.3 POSTOPEK SPREMLJANJA

(79) Upravljavci letališč morajo pripraviti načrte dejavnosti v skladu z določbami zakona št. 10 iz leta 2010 in njegovimi izvedbenimi akti. Med pripravo morajo sodelovati z letalskimi prevozniki, končni načrt pa mora odobriti Sardinija. Če se Sardinija ne bi strinjala z načrti dejavnosti ali bi ugotovila, da niso v skladu z določbami zakona št. 10 iz leta 2010, lahko zahteva njihovo spremembo.

(80) Sardinija od upravljavcev letališč zahteva, da spremljajo uspešnost letalskih prevoznikov in naložijo kazni za neizpolnjevanje predhodno opredeljenih ciljev, zlasti glede pogostosti letov in potnikov. Ta mehanizem kaznovanja se mora določiti v sporazumih z letalskimi družbami.

(81) V sklepih deželnega sveta, s katerimi se izvaja zakon št. 10 iz leta 2010, je predviden mehanizem spremljanja, ki ga vzpostavi Sardinija, da se preprečijo čezmerna nadomestila za letne stroške, predvidene za zadevne dejavnosti. Sardinija mora opredeliti predhodne ukrepe za nadzor, preverjati in morebiti izterjati čezmerna nadomestila, zlasti s spremljanjem dejanskega števila letov in potnikov.

(82) Sardinija dejanske stroške, ki jih imajo upravljavci letališč zaradi izvajanja zadevnih dejavnosti, spremlja s preverjanjem ustrezne dokumentacije in poročanja o letnih stroških (računov, ki jih letalske družbe predložijo upravljavcem letališč). Upravljavci letališč morajo o financiranju dejavnosti poročati Sardiniji, na podlagi računov, ki jih prejmejo od izvajalcev (letalskih družb za dejavnosti 1 in 2 ter drugih družb za dejavnost 3). Preveri tudi, da ruta, za katero se prejema nadomestilo, ni ruta z obveznostjo javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1008/2008.

(83) Regionalno financiranje v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 se lahko dodeli le v okviru navedenih načrtov dejavnosti, ki jih mora odobriti Sardinija. Ker so bili zadevni načrti pripravljeni pred izvedbo dejavnosti, določenih z zakonom št. 10 iz leta 2010, so lahko pri njihovem izvajanju prisotna manjša odstopanja. Z mehanizmom, ki ga vzpostavi Sardinija, se zato zagotovi, da svoje končne prispevke prilagodi odstopanjem v izvajanju dejavnosti ali stroških, ki jih imajo letališča ([40]). Pri končnem prispevku, ki ga določi Sardinija, se torej

([39]) Kar zadeva letališče Tortolì-Arbatax, je v aktu navedeno, da je upravljavec letališča predložil načrt le *za triletno obdobje* (in ne tudi za leto 2010).

([40]) Italija v svojem sporočilu Komisiji z dne 11. septembra 2015 (uvodna izjava 14) navaja primer družbe GEASAR, ki je leta 2013 zmanjšala svoje tržne dejavnosti v primerjavi s prvotnimi napovedmi (v okviru dejavnosti 2, ki jo financira Sardinija). Sardinija je zato znižala svoj končni prispevek.

upoštevata dejansko izvajanje načrtov dejavnosti in skladnost dejavnosti, za katero se zahteva financiranje, s cilji zakona št. 10 iz leta 2010 in načrtom Sardinije za trženje turizma. Kadar se ugotovijo neskladnosti, Sardinija prilagodi končni prispevek ([41]).

(84) Iz dokumentacije, ki jo je predložila Italija, je razvidno, da so upravljavci letališč resnično poročali o prejetem javnem financiranju (vključno z dokazili, kot so računi v zvezi z nastalimi stroški) ter predložili dokazila o ukrepih za trženje in promocijo. Sardinija je preverila navedene informacije in upravljavcem letališč izplačala preostali obrok.

#### 2.7.4 FINANČNA PREDPLAČILA IN VLOGA DEŽELNEGA SKLADA

(85) Kot je navedeno v oddelku 2.3, je bil z deželnim zakonom z dne 30. junija 2011 ustanovljen deželni sklad ([42]), ki ga upravlja družba SFIRS, financira pa Sardinija.

(86) Finančni mehanizem, ki ga je Sardinija vzpostavila v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010, se izvaja, kot sledi:

(a) upravljavci letališč finančna sredstva za izvajanje zadevnih treh dejavnosti posredujejo letalskim prevoznikom na zadevnih letališčih (v primeru dejavnosti 1 in 2) in drugim zadevnim ponudnikom storitev (v primeru dejavnosti 3);

(b) Sardinija vsako leto na podlagi zahtevkov za predhodno financiranje, ki jih predložijo upravljavci letališč, določi, da bi morala družba SFIRS letališčem iz deželnega sklada dodeliti finančna predplačila. Deželni sklad nato upravljavcem letališč za primerno plačilo (provizijo in obresti) na zahtevo dodeli financiranje kot predplačilo zneska, dodeljenega v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010. Predplačilo ne bi smelo biti višje od 85 % ([43]) prispevka, ki ga Sardinija dodeli za upravljavce letališč. Na finančno predplačilo se obračunajo obresti (šestmesečni EURIBOR + 2 % za leto 2010 in šestmesečni EURIBOR + 1,5 % za obdobje 2011–2013) in provizija (1 % za leto 2010 in 0,50 % za obdobje 2011–2013), ki jih upravljavci letališč plačajo družbi SFIRS.

(c) Sardinija nato potrdi dokončne zneske, ki se dodelijo upravljavcem letališč („prispevek“ Sardinije), v okviru njenih razpoložljivih sredstev in ob upoštevanju zneskov, ki so jih upravljavci letališč dejansko plačali v okviru izvajanja zadevnih treh dejavnosti. Upravljavci letališč v ta namen predložijo ustrezna poročila z: (i) navedenimi doseženimi rezultati in vključeno oceno učinka; (ii) podrobno navedenimi stroški, ki jih je letališče dejansko imelo zaradi izvedenih pobud, in priloženimi ustreznimi dokazili (računi ali podobna dokazila).

(d) Deželni sklad od zneska deželnega prispevka odbije 4 % provizije za zadržanje, ki se vrne Sardiniji. Po določitvi končnega prispevka preostali del financiranja ([44]) dodeli upravljavcu letališča. Sklad naj bi preostali del upravljavcu letališča dodelil v največ šestih mesecih po izvedbi načrtov dejavnosti.

### 2.8 *FINANČNI TOKOVI*

#### 2.8.1 FINANČNI TOKOVI MED SARDINIJO IN UPRAVLJAVCI LETALIŠČ

(87) Čeprav se je Sardinija zavezala, da bo v obdobju 2010–2013 dodelila skupno 76 654 887 EUR (glej preglednico 5), je na upravljavce letališč za financiranje zadevnih treh dejavnosti v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 dejansko prenesla 68 510 256 EUR ([45]) (glej stolpec A preglednice 6): 35 516 988 EUR za družbo SOGEAAL, 19 250 617 EUR za družbo SOGAER in 13 742 651 EUR za družbo GEASAR.

([41]) Italija kot primer navaja letališče Oristano, ki mu je Sardinija zavrnila posebno ruto, predvideno v načrtu dejavnosti letališča – sporočilo Italije Komisiji z dne 5. maja 2015, str. 5 in 6.
([42]) Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12 art. 4, commi 32 e 33.
([43]) Za leto 2011 ne bi smelo biti višje od 90 % – glej Determinazione prot. n. 7641 rep. n. 694 del 2 ottobre 2012.
([44]) Ta znesek je enak prispevku, ki ga določi Sardinija, od katerega so se odšteli 4 % provizije za zadržanje in finančni prispevek, ki je že bil dodeljen upravljavcu letališča.
([45]) Italija je Komisiji predložila preglednice s končnim zneskom, ki ga je dodelila Sardinija.

(88) Skupna finančna predplačila, ki so se iz deželnega sklada prenesla na upravljavce letališč, znašajo 42 987 645 EUR (stolpec B preglednice 6). Pristojbina in obresti se izračunajo na podlagi finančnega predplačila, sklad pa jih odšteje, ko se finančno predplačilo izplača upravljavcu letališča. Provizija za zadržanje znaša 4 % prispevka, ki ga dodeli Sardinija, sklad pa jo odšteje od prispevka, ko izplača preostanek zneska, ki ga je Sardinija dodelila letališču (po izplačilu finančnih predplačil) ([46]).

(89) Zato se lahko neto znesek, ki ga prejme upravljavec letališča (stolpec C preglednice 6) izračuna kot prispevek Sardinije, od katerega se odštejejo tri vrste finančnih stroškov (provizija, obresti in provizija za zadržanje). Zneski, za katere je Italija sporočila, da so neto zneski, ki so jih upravljavci letališča dejansko prejeli (stolpec D preglednice 6), se nekoliko razlikujejo od teoretičnih zneskov:

(a) za družbo SOGEAAL je Italija pojasnila, da bi moral upravljavec letališča v zvezi s prispevkom za leto 2013 od Sardinije prejeti še 167 661 EUR.

(b) Deželna prispevka družbama SOGAER in GEASAR za leto 2013 (4 946 576 EUR oziroma 3 795 930 EUR) je Sardinija določila 19. junija 2014 oziroma 10. junija 2014, vendar nista bila nikoli plačana ([47]): Italija priznava, da je deželni sklep pravno zavezujoča obveznost za plačilo zadevnih zneskov, ki se lahko uveljavlja pred nacionalnim sodiščem. Kljub temu se je Italija odločila, da bo počakala do konca tekočih postopkov v zvezi z državno pomočjo.

([46]) Komisija opozarja, da italijanski organi niso pojasnili, zakaj finančna predplačila, navedena v preglednicah, ponekod presegajo prispevek, ki ga je določila Sardinija. Vendar pri ocenjevanju ukrepov pomoči te razlike niso pomembne, saj Komisija ohranja le proračunsko obveznost (stolpec A) in znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli (stolpec D) – glej preglednico 14.

([47]) „Disposti ma non erogati“.

*Preglednica 6*

**Dejanski finančni tokovi med Sardinijo in upravljavci letališč**

SOGEAAL – ALGHERO

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | | Finančno predplačilo (B) | | Finančni stroški | | | Znesek, ki ga prejme upravljavec letališča (C) | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | *Razlika (C) – (D)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Znesek | Datum prevzema obveznosti | Znesek | Datum plačila | Provizija za zadržanje v višini 4 % | Provizija | Obresti | | | |
| 2010 | 8 517 963 | 7. november 2012 | […] (*) | 20. september 2011 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2011 | 9 041 162 | 12. november 2012 | […] | 8. februar 2012 in 23. avgust 2012 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2012 | 9 062 413 | 3. junij 2013 | […] | 22. oktober 2012 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2013 | 8 895 449 | 27. oktober 2014 | […] | 17. oktober 2013 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Skupaj** | **35 516 988** | | […] | | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

(*) Poslovna skrivnost.

SOGAER – CAGLIARI

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | | Finančno predplačilo (B) | | Finančni stroški | | | Znesek, ki ga prejme upravljavec letališča (C) | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | *Razlika (C) – (D)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Znesek | Datum prevzema obveznosti | Znesek | Datum plačila | Provizija za zadržanje v višini 4 % | Provizija | Obresti | | | |
| 2010 | 4 657 311 | 7. november 2012 | […] | 10. september 2012 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2011 | 4 777 320 | 7. november 2012 | […] | 15. junij 2012 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2012 | 4 869 410 | 13. junij 2013 | — | — | […] | — | — | […] | […] | […] |
| 2013 | 4 946 576 | 19. junij 2014 | — | — | […] | — | — | […] | […] | […] |
| **Skupaj** | **19 250 617** | | […] | | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

GEASAR – OLBIA

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | | Finančno predplačilo (B) | | Finančni stroški | | | Znesek, ki ga prejme upravljavec letališča (C) | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | *Razlika (C) – (D)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Znesek | Datum prevzema obveznosti | Znesek | Datum plačila | Provizija za zadržanje v višini 4 % | Provizija | Obresti | | | |
| 2010 | 3 972 223 | 7. november 2012 | […] | 19. september 2011 | […] | […] | […] | […] | […] | 0 |
| 2011 | 2 945 363 | 7. november 2012 | […] | 1. junij 2012 | […] | […] | […] | […] | […] | 0 |
| 2012 | 3 029 135 | 12. junij 2013 | — | — | […] | — | — | […] | […] | 0 |
| 2013 | 3 795 930 | 10. junij 2014 | — | — | […] | — | — | […] | […] | […] |
| **Skupaj** | **13 742 651** | | […] | — | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

2.8.2 FINANČNI TOKOVI MED UPRAVLJAVCI LETALIŠČ IN LETALSKIMI PREVOZNIKI TER TRETJIMI PONUDNIKI STORITEV ZA FINANCIRANJE ZADEVNIH TREH DEJAVNOSTI

(90) Upravljavci letališč Alghero, Cagliari in Olbia so financirali letalske prevoznike in tretje ponudnike storitev za izvajanje dejavnosti 1, 2 in 3 v obdobju 2010–2013. Po navedbah Italije se je nadomestilo, ki so ga upravljavci letališč od Sardinije v obdobju 2010–2013 prejeli za financiranje dejavnosti 1, 2 in 3, preneslo na letalske prevoznike in tretje ponudnike storitev. Letalski prevozniki, ki so prejeli financiranje za dejavnosti 1 in 2, so bili izbrani na podlagi „najprivlačnejše komercialne ponudbe“ ([48]). Tretji ponudniki storitev, ki so izvajali ukrepe trženja, kot so oglaševalske ali turistične agencije, so prejeli financiranje za dejavnost 3.

(91) V preglednici 7 so povzeti finančni tokovi med upravljavci letališč in letalskimi prevozniki ter tretjimi ponudniki storitev za financiranje dejavnosti 1, 2 in 3.

*Preglednica 7*

**Finančni tokovi med upravljavci letališč in letalskimi prevozniki ter tretjimi ponudniki storitev za financiranje dejavnosti 1, 2 in 3**

SOGEAAL – ALGHERO

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Financiranje dejavnosti | | |
|---|---|---|---|
| | Dejavnosti 1 in 2 | Dejavnost 3 | Skupaj (A) |
| 2010 | […] | […] | 8 517 963 |
| 2011 | […] | […] | 9 041 162 |
| 2012 | […] | […] | 9 062 413 |
| 2013 | […] | […] | 8 895 449 |
| **Skupaj** | […] | […] | **35 516 987 (100 %)** |

SOGAER – CAGLIARI

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Financiranje dejavnosti | | |
|---|---|---|---|
| | Dejavnosti 1 in 2 | Dejavnost 3 | Skupaj (A) |
| 2010 | […] | […] | 4 657 311 |
| 2011 | […] | […] | 4 977 946 |
| 2012 | […] | […] | 4 869 410 |
| 2013 | […] | […] | 4 946 576 |
| **Skupaj** | […] | […] | **19 451 243 (100 %)** |

([48]) Glej uvodno izjavo 47: čeprav so v sardinskem pravnem okviru predvideni razpisi, za izbor letalskih družb ni bil organiziran noben razpis.

GEASAR – OLBIA

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Financiranje dejavnosti | | |
|---|---|---|---|
| | **Dejavnosti 1 in 2** | **Dejavnost 3** | **Skupaj (A)** |
| 2010 | […] | […] | 3 972 223 |
| 2011 | […] | […] [1] | 2 945 500 |
| 2012 | […] | […] | 3 029 160 |
| 2013 | […] | […] | 3 795 935 |
| **Skupaj** | […] | […] | **13 742 818 (100 %)** |

[1] Italija je v svojem sporočilu z dne 11. septembra 2015 za financiranje dejavnosti 3 v letu 2011 prijavila znesek v višini […] EUR. V svojem sporočilu z dne 16. decembra 2015 (poročilo družbe Deloitte Financial Advisory S.r.l.) je namesto zneska v višini […] EUR navedla […] EUR, ne da bi utemeljila razliko.

(92) V preglednici 8 so povzeta plačila upravljavcev letališč letalskim prevoznikom za financiranje dejavnosti 1 in 2.

*Preglednica 8*

**Finančni tokovi med upravljavci letališč in letalskimi družbami za financiranje dejavnosti 1 in 2**

SOGEAAL – ALGHERO

*(v EUR)*

| | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **Skupaj** |
|---|---|---|---|---|---|
| Ryanair | […] | […] | […] | […] | […] |
| AMS | […] | […] | […] | […] | […] |
| easyJet | — | — | […] | […] | […] |
| Volotea | — | — | — | […] | […] |
| Alitalia | […] | — | — | — | […] |
| Družba Meridiana | […] | — | […] | — | […] |
| Wizzair | — | — | […] | […] | […] |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | **35 221 513** |

SOGAER – CAGLIARI

*(v EUR)*

| | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **Skupaj** |
|---|---|---|---|---|---|
| Ryanair | […] | […] | […] | […] | […] |
| AMS | […] | […] | […] | […] | […] |
| easyJet | […] | […] | […] | […] | […] |
| Germanwings | — | — | […] | — | […] |
| Tourparade | — | — | […] | — | […] |

*(v EUR)*

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

GEASAR – OLBIA

*(v EUR)*

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

2.8.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

(93) Kot je razvidno iz preglednice 6, se je financiranje, ki ga je zagotovila Sardinija, v celoti preneslo na letalske prevoznike, ki so sami zagotovili višje financiranje, kot so ga za izvajanje dejavnosti 1, 2 in 3 na podlagi njihovih načrtov dejavnosti prejeli od Sardinije. (Razlika med sredstvi, ki so se dejansko zagotovila za izvajanje dejavnosti 1, 2 in 3 (stolpec B preglednice 9) in zneskom, ki so ga upravljavci letališča dejansko prejeli za izvajanje teh dejavnosti (stolpec C preglednice 9), znaša 12 733 760 EUR).

*Preglednica 9*

**Primerjava med financiranjem, ki ga je zagotovila Sardinija, in zneski, ki so jih financirali upravljavci letališč za izvajanje zadevnih treh dejavnosti v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010**

*(v EUR)*

| | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | Skupni znesek, ki so ga letališča financirala za zadevne tri dejavnosti (B) | Razlika (A) – (B) | Neto znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli od Sardinije (C) | Razlika (B) – (C) |
|---|---|---|---|---|---|
| Alghero | 35 516 988 | 35 516 987 | 1 | 33 028 346 | 2 488 641 |
| Cagliari | 19 250 617 | 19 451 243 | – 200 625 | 13 607 197 | 5 844 045 |

*(v EUR)*

| | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | Skupni znesek, ki so ga letališča financirala za zadevne tri dejavnosti (B) | Razlika (A) – (B) | Neto znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli od Sardinije (C) | Razlika (B) – (C) |
|---|---|---|---|---|---|
| Olbia | 13 742 651 | 13 742 818 | – 167 | 9 341 744 | 4 401 074 |
| **SKUPAJ** | **68 510 256** | **68 711 048** | **– 200 792** | **55 977 287** | **12 733 760** |

(94) Poleg tega se je, kar zadeva letalske prevoznike in kot je navedeno v preglednici 8, financiranje, ki ga je Sardinija letalskim prevoznikom zagotovila prek upravljavcev letališč za financiranje dejavnosti 1 in 2, preneslo na naslednje družbe:

(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. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA IN PRVOTNA OCENA KOMISIJE**

(95) Formalni postopek preiskave v skladu s sklepom o začetku postopka zajema naslednje dejavnosti:

(a) finančno nadomestilo, ki ga je Sardinija v obdobju 2010–2013 plačala zadevnim trem upravljavcem letališč (družbam SOGEAAL, GEASAR in SOGAER) za financiranje dejavnosti 1, 2 in 3, ter

(b) finančna nadomestila, ki so jih zadevni trije upravljavci letališč v obdobju 2010–2013 zagotovili letalskim družbam za financiranje dejavnosti 1 in 2 ([49]).

(96) V sklepu o začetku postopka je bilo ugotovljeno, da Komisija preiskuje morebitno nezakonito pomoč, dodeljeno upravljavcu letališča Alghero v zadevi SA.23098 ([50]), zato so v tem primeru zajeti le ukrepi pomoči, ki se niso proučili v navedeni zadevi ([51]).

([49]) V obseg sklepa o začetku postopka ni bila vključena morebitna pomoč, ki so jo upravljavci letališč ponudnikom storitev, ki niso letalski prevozniki, dodelili za dejavnost 3. Komisija zato ne more zavzeti stališča o tem ukrepu.

([50]) Sklep Komisije (EU) 2015/1584 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero (UL L 250, 25.9.2015, str. 38).

([51]) Glej uvodne izjave 48 do 52.

(97) Kar zadeva finančno nadomestilo, ki ga je Sardinija plačala zadevnim trem upravljavcem letališč, je Komisija predhodno sklenila, da nadomestilo, ki se je dodelilo sardinskim letališčem, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, in da Italija v zvezi z navedenim nadomestilom ni spoštovala obveznosti mirovanja iz člena 108(3) Pogodbe.

(98) Komisija je izrazila pomisleke o združljivosti sheme nadomestil za upravljavce letališč z notranjim trgom. Zlasti je predhodno sklenila, da zadevnega nadomestila ni mogoče šteti za nadomestilo za resnično storitev splošnega gospodarskega pomena, za katero so bili pooblaščeni upravljavci letališč.

(99) Kar zadeva finančno nadomestilo, ki so ga zadevni trije upravljavci letališč zagotovili letalskim družbam za financiranje dejavnosti 1 in 2, je Komisija menila, da bi lahko pomenilo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe in da se lahko na podlagi člena 108(3) Pogodbe šteje za nezakonito, saj se zdi, da je bilo upravičencem dodeljeno ob kršitvi obveznosti mirovanja. Komisija je zlasti menila, da je Sardinija izvajala nadzor nad zadevnimi sredstvi, ki so bila v deželnem proračunu jasno namenjena za točno določen namen, med drugim za subvencioniranje rut zračnega prevoza na letališča in z njih. Zato je menila, da je bilo mogoče prenose sredstev od upravljavcev letališč na letalske prevoznike pripisati državi in da so vključevali državna sredstva. Menila je tudi, da so imeli letalski prevozniki zaradi prejetega financiranja manjše stroške, ki bi jih morali, če bi izvajali isti vozni red letov, v nasprotnem primeru kriti iz lastnega proračuna, in sklenila, da so imeli letalski prevozniki od tega gospodarsko korist.

(100) Komisija je izrazila pomisleke tudi glede tega, ali se lahko finančno nadomestilo, izplačano letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališča Alghero, Cagliari in Olbia, šteje za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe. Zlasti je izrazila pomisleke glede združljivosti v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([52]) v povezavi z Uredbo (ES) št. 1008/2008, okvirom za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011 ([53]) v povezavi z Uredbo (ES) št. 1008/2008 in smernicami za letalski sektor iz leta 2005.

## 4. **PRIPOMBE ITALIJE K SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA**

### 4.1 *ZAKON ŠT. 10 IZ LETA 2010*

(101) Italija finančni ukrep na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 za obdobje 2010–2013 utemeljuje z razvojem zračnega prevoza med Sardinijo ter domačimi in evropskimi namembnimi kraji zaradi povečanja pritoka turistov, zlasti pred poletno sezono, ki je zelo pomembna za sardinsko gospodarstvo, in po njej.

(102) Zakon upravljavcem letališč nalaga posebno odgovornost za izpolnjevanje njegovega cilja ter določanje njegovih pogojev in meril. Upravljavci letališč morajo zlasti pripraviti „načrte dejavnosti“, ki jih mora odobriti Sardinija, v njih pa so določeni ukrepi, ki se bodo sprejeli za zmanjšanje sezonskosti in povečanje zračnega prevoza. Navedeni „načrti dejavnosti“ vključujejo finančni poslovni načrt, v katerem so podani pričakovani rezultati, in finančna sredstva, potrebna za doseganje cilja.

(103) Načrti dejavnosti morajo upoštevati naslednje pogoje:

(a) rute, ki so zajete v načrtu, ne smejo biti enake tistim, za katere se izplačuje nadomestilo za javne storitve;

(b) pri uvedbi novih rut ali podaljšanju obdobja izvajanja letov mora biti predvidena ustrezna promocija otoka.

(104) Kadar potrebna finančna sredstva presegajo proračun Sardinije, bi morala biti potrebna sredstva dodeljena v skladu z merili, opredeljenimi v sklepu Sardinije št. 29/36 z dne 29. julija 2010 ([54]) (prednost imajo mednarodne rute, povezave s pomembnimi vozlišči, zmanjšanje sezonskosti, največja pogostost letov itd.).

([52]) Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2). Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

([53]) Sporočilo Komisije o okviru Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL C 8, 11.1.2012, str. 15).

([54]) Glej opombo 4.

(105) Zakon št. 10 iz leta 2010 določa tri kategorije dejavnosti, ki jih financira Sardinija, kot je navedeno v uvodni izjavi 44 in naslednjih uvodnih izjavah.

(106) Raznovrstne dejavnosti, ki so jih pripravili upravljavci letališč, so podrobno opisane v načrtih dejavnosti posameznega letališča in Italija je Komisiji predložila preglednice, v katerih so povzete izvedene dejavnosti in ustrezno deželno financiranje. Italija trdi, da so navedene dejavnosti pozitivno vplivale na Sardinijo, saj so se v zadevnem obdobju povečali zračni promet in povezani pritoki potnikov.

(107) Italija navaja, da so glavni upravičenci deželnega financiranja v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 letalski prevozniki: v zakonu št. 10 iz leta 2010 je dejansko predvideno, da se prek sardinskih letališč financirajo letalske družbe, ki so pripravljene uvesti nove rute ali povečati njihovo število, ter zagotovljeno zmanjšanje sezonskosti obstoječih rut v obdobju 2010–2013.

### 4.2 *FINANČNA PREDPLAČILA*

(108) V deželnem zakonu št. 12 z dne 30. junija 2011 ([55]) je navedeno, da bi bilo treba za finančna predplačila, določena z zakonom št. 10 iz leta 2010, obračunati obresti. Sardinija je zato 9. avgusta 2011 ([56]) družbo SFIRS pooblastila za ustanovitev in upravljanje deželnega sklada, ki bo upravljal navedena finančna predplačila.

(109) Italija trdi, da so navedena predplačila posojila, zagotovljena pod tržnimi pogoji: v skladu s pravili, ki urejajo sklad, se za finančna posojila obračuna obrestna mera šestmesečni euribor s pribitkom 2 odstotnih točk za leto 2010 in pribitkom 1,5 odstotne točke za leti 2011 in 2012. Poleg tega morajo upravljavci letališč plačati provizijo za upravljanje v višini 1 % finančnega predplačila za leto 2010 in v višini 0,5 % za leto 2011. Italija meni, da je treba tržne pogoje finančnih predplačil oceniti s sintetičnim kazalnikom stroškov (ISC) ([57]), ki upošteva vse s posojili povezane stroške, ki se zaračunajo letališču. Italija je Komisiji predložila preglednico, v kateri so navedene podrobnosti o sintetičnem kazalniku stroškov za vsako dodeljeno finančno predplačilo. Sintetični kazalnik stroškov v zvezi s finančnim predplačilom družbi SOGAER je višji od drugih in tudi od tržnih pogojev, saj je bilo zadevno finančno predplačilo dodeljeno septembra 2012, sintetični kazalnik stroškov pa se je izračunal za celotno leto 2012.

(110) Italija je predložila informacije iz preglednice 10 v zvezi s finančnimi predplačili, dodeljenimi zadevnim trem upravljavcem letališč za leti 2010 in 2011, ter ugotovila, da so bila finančna predplačila dodeljena pod finančnimi pogoji, ki so bili v skladu s pogoji podobnih ukrepov na trgu. Italija navaja, da naj bi posojila za leto 2010 in 2011 upravljavcem letališč nadomestila zneske, ki so jih že prenesli na letališča za izvajanje dejavnosti 1 in 2.

*Preglednica 10*

**Finančna predplačila, dodeljena zadevnim trem upravljavcem za leti 2010 in 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 luglio 2011 | […] | […] | […] | […] |
| SOGAER SPA | Cagliari | […] | 25 settembre 2012 | […] | […] | […] | […] |
| GEASAR SPA | Olbia | […] | 27 settembre 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 gennaio 2012 | […] | […] | […] | […] |
| SOGAER SPA | Cagliari | […] | 5 luglio 2012 | […] | […] | […] | […] |
| GEASAR SPA | Olbia | […] | 20 luglio 2012 | […] | […] | […] | […] |

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

4.3 *DRUGE INFORMACIJE*

(111) Italija poudarja, da je deželni odlok št. 122/347 z dne 17. maja 2010 ([58]) upravni instrument, ki omogoča, da se sredstva, dodeljena z zakonom št. 10 iz leta 2010, dejansko evidentirajo v proračunu.

(112) Italija navaja, da se zakon št. 10 iz leta 2010 sicer nanaša na vsa sardinska letališča, vendar so upravljavci letališč, ki so želeli izkoristiti zadevne dejavnosti, upravljavci letališč Alghero, Olbia in Cagliari. Upravljavec letališča Oristano je 22. septembra 2010 predložil načrt dejavnosti in Sardinija je odobrila financiranje v višini 300 000 EUR za leto 2010. Vendar je upravljavec letališča Oristano maja 2011 prenehal poslovati in je letališče zdaj zaprto.

(113) Italija je Komisiji predložila preglednice, ki povzemajo izvedene dejavnosti in ustrezno deželno financiranje ter pogodbe, sklenjene med družbo SFIRS in upravljavci letališč.

(114) Italija trdi ([59]), da je bilo posredovanje države potrebno, saj letališča ne bi zmogla pokriti stroškov, ki so jih imela zaradi financiranja dejavnosti v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010. Zadevni trije upravljavci letališč dejavnosti, določene z zakonom št. 10 iz leta 2010, ne bi mogli izvajati in financirati z lastnimi sredstvi ali bančnim kreditom.

(a) Letališče Cagliari: gospodarska uspešnost družbe je bila negativna v obdobju 2007–2009, poslovna dejavnost pa kljub pozitivnemu dobičku pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA) ([60]) ni pokrila stroška amortizacije, zaradi česar je bil dobiček pred obrestmi in davki (EBIT) ([61]) negativen. Za družbo je bilo takrat značilno stalno gospodarsko in finančno neravnovesje, ki je ogrozilo njeno kreditno sposobnost. Leta 2008 je bila za pokritje skupne izgube potrebna dokapitalizacija v višini 4,4 milijona EUR. Upravljavec letališča zaradi tega težkega finančnega položaja stroškov, ki jih je imel zaradi izvajanja dejavnosti v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010, ni mogel kriti z lastnimi sredstvi. Prav tako od finančnih institucij ni mogel pridobiti dodatnega zunanjega financiranja, ki ga ne bi mogel vrniti zaradi nezadostnega ustvarjanja finančnih denarnih tokov. Sredstva upravljavca letališča za poslovanje so se v obdobju 2010–2013 nekoliko zmanjšala, za 40 % na ravni dobička pred obrestmi in davki, v letnem računovodskem poročilu za leto 2013 pa je bilo ugotovljeno, da je družba podkapitalizirana in v finančnem položaju, ki bi postal kritičen, če se predvidena sredstva Sardinije za leto 2014 ne bi izplačala ([62]).

(b) Letališče Alghero: v obdobju 2007–2009 so se pojavile resne gospodarske in finančne težave z negativnim neto poslovnim izidom, ki je bil višji od lastniškega kapitala, zaradi česar je bila leta 2009 družba dokapitalizirana. Sistem finančnih predplačil, ki ga je upravljala Sardinija, je bil prvotno namenjen za družbo SOGEAAL, da bi se lahko dejavnosti, določene z zakonom št. 10 iz leta 2010, izvajale brez dodatnega obremenjevanja družbe. Dobiček letališča pred obrestmi, davki in amortizacijo je bil pozitiven le leta 2007, dobiček pred obrestmi in davki pa je bil negativen v celotnem obdobju in se je leta 2009 poslabšal na – 11,3 milijona EUR. Lastniški kapital se je v zadevnem obdobju stalno zniževal in je leta 2009 dosegel negativnih – 4,8 milijona EUR. Družba zato zadevnih dejavnosti ni mogla financirati z lastnimi sredstvi ali še naprej koristiti zunanjega bančnega financiranja zaradi svoje nezmožnosti, da povrne morebitni nastali dolg. V obdobju 2010–2013 so bila sredstva za poslovanje še naprej negativna na ravni dobička pred obrestmi in davki, ki je leta 2010 znašal – 3,6 milijona EUR, leta 2013 pa – 1,5 milijona EUR. Struktura kapitala se je v zadevnem obdobju poslabšala, saj se je lastniški kapital zmanjšal za več kot polovico in je leta 2013 znašal 2,4 milijona EUR v skupnih sredstvih v višini 41,9 milijona EUR ([63]).

(c) Letališče Olbia: v obdobju 2007–2009 je upravljavec letališča evidentiral precejšnjo upočasnitev gospodarske rasti, ki je bila povezana zlasti z zmanjšanjem števila potnikov. V zadevnem obdobju se je dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo zmanjšal za 22,8 %, dobiček pred obrestmi in davki pa za 41,3 %. Družba kljub pozitivnemu neto poslovnemu izidu ni ustvarila pozitivnih neto denarnih tokov zaradi zvišanja obratnega kapitala in obsežnega programa naložb v obdobju 2007–2009 (13,2 milijona EUR). Splošna zadolženost se je v zadevnem obdobju povečala za 2 milijona EUR in dodatni dolg do finančnih institucij je

([58]) Glej opombo 3.
([59]) Italija je Komisiji predložila tri poročila, v katerih je ekonomska in finančna analiza letališč v zvezi z ukrepi, predvidenimi z zakonom št. 10 iz leta 2010. Analiza Komisije temelji na teh poročilih.
([60]) Earnings before interest, tax, depreciation and amortisation.
([61]) Earnings before interest and tax.
([62]) *Vir*: letna računovodska poročila družbe SOGAER za obdobje 2010–2013.
([63]) *Vir*: letna računovodska poročila družbe SOGEAAL za obdobje 2010–2013.

bil zelo malo verjeten, saj bi lahko ogrozil finančno ravnovesje družbe ([64]). Poleg tega upravljavec letališča dejavnosti zaradi svojega finančnega položaja ni mogel financirati z lastnimi sredstvi, saj ustvarjeni finančni denarni tokovi niso zadoščali za kritje naložb v obratni kapital in osnovna sredstva. Tretja možnost bi bila dokapitalizacija, ki bi jo izvedli delničarji, da bi se zagotovila potrebna likvidnost za financiranje zadevnih treh dejavnosti, določenih z zakonom št. 10 iz leta 2010. Pri presoji, ali bi to bila dobra možnost, se je potrebna naložba ocenila z vidika vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Iz analize, ki jo je družba GEASAR ([65]) izvedla na podlagi standardne metodologije za oceno dobičkonosnosti naložbe, je razvidno, da sta bili neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti, izračunani za sporazume, sklenjene med upravljavcem letališča in letalskimi prevozniki, negativni, zaradi česar je izključen vsakršen interes deležnikov za morebitno dokapitalizacijo. V obdobju 2010–2013 je dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo sorazmerno stagniral na ravni 5,9 milijona EUR. Čeprav sta se stopnja dobička pred obrestmi in davki ter neto poslovni izid v zadevnem obdobju nekoliko izboljšala, je imela družba zaradi povečanja obratnega kapitala in naložb še vedno težave z ustvarjanjem pozitivnih neto denarnih tokov ([66]).

## 5. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

### 5.1 *PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR*

#### 5.1.1 PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

##### 5.1.1.1 ***Splošni premisleki***

(115) Družba Ryanair poudarja, da lete opravlja le na letališči Alghero in Cagliari, na druga sardinska letališča pa ne. Poudarja, da njeno pravico do predložitve pripomb ovira odsotnost razumno podrobnega opisa domnevne pomoči družbi Ryanair, zlasti v zvezi z letališčem Cagliari. Družbi AMS in Ryanair zato ne moreta predložiti pripomb, ki v celoti obravnavajo ureditve med družbo Ryanair, družbo AMS in letališčem Cagliari.

(116) Družba Ryanair je najela svetovalno družbo, da je pripravila podrobno primerjalno analizo načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu (MEIP) ([67]), ki je dokazala, da so pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Cagliari, v skladu s pristojbinami ali višje od pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje na primerljivih javnih ali javno-zasebnih letališčih, torej so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(117) Družba Ryanair trdi, da ob sklenitvi dogovorov z letališčema Cagliari in Alghero ni bila seznanjena s sardinskim deželnim zakonom št. 10 iz leta 2010. Trdi, da se je družba AMS z upravljavci letališč dogovorila na komercialni osnovi glede na pogoje, ki veljajo na primerljivih letališčih v Evropi (v primeru družbe Ryanair) in ob upoštevanju ustreznega dokumenta družbe AMS s tarifami, ki so veljale takrat (v primeru družbe AMS).

(118) Družba Ryanair trdi, da so bila sardinska letališča neposredni upravičenci domnevne pomoči, letalski prevozniki pa posredni upravičenci. Ugotavlja, da Komisija domneva, da se je pomoč letališčem zagotavljala po neki formuli, vendar so v sklepu o začetku postopka navedeni le sestavni deli navedene formule, sama formula pa ne. Družba Ryanair zaradi tega pomanjkanja informacij v zvezi s tem ne more dati pripomb.

(119) Tudi če so letališča prejela pomoč, Komisija ne more preprosto skleniti, da se je ta pomoč prenesla na letalske prevoznike, če te predpostavke ne podpirajo konkretni dokazi. Družba Ryanair navaja, da Komisija v pogodbah med letališčem Cagliari in družbama Ryanair/AMS ni opredelila nobenega elementa, ki bi lahko obsegal državno pomoč.

(120) Družba Ryanair nazadnje nasprotuje uporabi smernic za letalski sektor iz leta 2005 v sklepu o začetku postopka pri ugotavljanju, ali je bila letališčem dodeljena pomoč. Dejansko smernice iz leta 2005 niso zanesljiv referenčni okvir za oceno domnevne državne pomoči letališčem in nizkocenovnim prevoznikom.

([64]) Družba GEASAR je v ta namen Komisiji predložila finančno simulacijo, v kateri je bilo predvideno, da se je družba zaradi financiranja ukrepov v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 na novo zadolžila, in ugotovljeno, da so se glavni finančni kazalniki družbe poslabšali.
([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 dicembre 2015.
([66]) *Vir*: letna računovodska poročila družbe GEASAR za obdobje 2010–2013.
([67]) Market Economy Investor Principle.

5.1.1.2 ***Dogovori družbe Ryanair z letališči***

(121) Kar zadeva sporazume z letališči, družba Ryanair poudarja dejstvo, da se z letališči dogovori na dejanski komercialni osnovi, kar pojasni, zakaj se dogovori, sklenjeni z letališči, med seboj razlikujejo. Družba Ryanair poudarja, da mora Komisija pri ocenjevanju dogovorov družbe z letališči:

(a) proučiti vse zadevne dejavnike z ocenjevanjem sporazumov z letališči ob upoštevanju učinkov prihodkov iz neletalskih dejavnosti in zunanjih učinkov omrežja;

(b) upoštevati primerljiva letališča;

(c) upoštevati tržni položaj regionalnih letališč v Evropi, ki so bolj izpostavljena močni konkurenci sosednjih letališč, za katera je težko reči, da temeljijo in se upravljajo na komercialni podlagi;

(d) proučiti dolgoročno načrtovanje letališč: za regionalna letališča ne velja običajni petletni poslovni načrt;

(e) uporabiti pristop enojnega obračunavanja ob upoštevanju prihodkov letališča, ki se ustvarijo iz letalskih in neletalskih dejavnosti;

(f) vključiti zunanje učinke omrežja: če se poveča število uporabnikov letališča, to koristi tudi drugim morebitnim uporabnikom in se zato poveča njegova skupna vrednost;

(g) upoštevati, da sporazumi, ki jih družba Ryanair sklene z letališči, niso izključni: navadno imajo letališča, ki se preiskujejo, obsežne proste zmogljivosti za druge letalske prevoznike.

(122) Pri ocenjevanju pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje letališčem za raznovrstne storitve, ki ji jih ta zagotavljajo, je treba upoštevati, da ima zaradi svojega poslovnega modela družba Ryanair precej manjše potrebe v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki, pa tudi, da letališča zaradi nje ustvarijo precejšnje prihodke iz neletalskih dejavnosti.

5.1.1.3 ***Sporazumi o trženju***

(123) Družba Ryanair ponavlja trditev, da so sporazumi o trženju, ki jih družba AMS sklene z letališči, dogovorjeni in sklenjeni ločeno od sporazumov, ki jih z istimi letališči sklene družba Ryanair. Družbi Ryanair in AMS zlasti trdita, da za družbo AMS iz tega ne izhaja nobena prednost, saj sporazume o trženju sklepa z javnimi in zasebnimi letališči. Javne in zasebne stranke torej tekmujejo za omejen prostor, ki je na voljo za oglaševanje na spletišču ryanair.com. Družba AMS zato nima koristi od nobene prednosti za namene zakonodaje o državni pomoči, saj je načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu izpolnjeno s sklenitvijo navedenih sporazumov.

(124) Poleg tega družba Ryanair trdi, da Komisija ni podala nobene pravne ali dejanske podlage za pomisleke o trgovski logiki, na podlagi katere sta se upravljavca letališč Alghero in Cagliari odločila za oglaševanje na spletišču ryanair.com, v okoliščinah, v katerih družba AMS ponuja svoje storitve po tržni ceni. Družba AMS zato ne more uveljavljati svoje pravice do obrambe.

(125) Družba Ryanair je predložila tudi dve študiji o spreminjajočih se prihodkih letališč. V preteklih letih so letališča precej povečala svoje prihodke iz neletalskih storitev. Po njenih navedbah se zaradi oglaševanja na njenem spletišču poveča delež prihajajočih potnikov in s tem prihodkov iz neletalskih dejavnosti.

(126) Družba Ryanair trdi, da sta trženje in oglaševanje na spletnih mestih vseh letalskih prevoznikov postala osrednja praksa; to velja zlasti za letališke družbe, ki so začele svojo znamko oglaševati na internetu zlasti prek spletišč letalskih prevoznikov.

(127) Družba Ryanair trdi, da družba AMS ne razlikuje med letališči, javnimi organi in drugimi neletališkimi strankami. Letališča v zasebni lasti ali pod zasebnim nadzorom in druge zasebne stranke so sporazume z družbo AMS sklenili pod podobnimi, nediskriminatornimi pogoji.

5.1.1.4 ***Vprašanja v zvezi z državno pomočjo***

(128) Družba Ryanair trdi, da zadevnih ukrepov ni mogoče pripisati državi: to, da so sardinski organi zgolj odobrili načrte dejavnosti letališča, ne zadošča, da bi se ukrep lahko pripisal državi.

(129) Družba Ryanair poudarja, da je izbor letalskih prevoznikov na podlagi komercialnih ponudb, ki so bile upravljavcem letališč predložene po objavi obvestil na njihovih spletiščih, sam po sebi postopek za oddajo javnega naročila. Poleg tega ni potrebe po razpisu, kadar dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom izpolnjuje načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu in letalski prevoznik, kot v tem primeru, ne opravlja storitve splošnega gospodarskega pomena/obveznosti javne službe.

(130) Družba Ryanair je izrazila tudi pomisleke o selektivnih merilih, ki jim je nasprotovala Komisija, saj bi lahko dogovore z letališčem Alghero ali Cagliari sklenil vsak letalski prevoznik, ki bi to želel.

(131) Družba Ryanair je nazadnje trdila, da je položaj na Sardiniji posledica neustreznosti predpisov, ki urejajo rute z obveznostjo javne službe na podlagi Uredbe (EU) št. 1008/2008, in ki jih uporabljajo italijanski organi. Zato imajo italijanska letališča na voljo naslednji izbiri: (i) opravljanje letov na rutah z obveznostmi javne službe s tradicionalnimi letalskimi prevozniki, ki uporabljajo male zrakoplove in prevažajo maloštevilne potnike ob prejemanju visokih subvencij (ki kljub temu ne bi zadoščale za zagotavljanje nizkih cen letalskih vozovnic), ali (ii) vzpostavitev poslovnega odnosa z nizkocenovnimi prevozniki, z jamstvi glede števila potnikov, uporabo velikega zrakoplova, prevažanjem številnih potnikov, brez subvencij in z nizkimi cenami letalskih vozovnic. Vsak vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki bi imel na voljo tako izbiro, bi se odločil za drugo možnost.

(132) Družba Ryanair na podlagi navedenih ugotovitev ugotavlja, da niti družba Ryanair niti družba AMS nista prejemnici državne pomoči in da so sardinska letališča ravnala v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

5.1.2 GOSPODARSKA PRESOJA NAČELA VLAGATELJA V TRŽNEM GOSPODARSTVU V ZVEZI Z MEDNARODNIM LETALIŠČEM CAGLIARI ([68])

(133) Družba Ryanair je svetovalni družbi naročila, naj pripravi podrobno primerjalno analizo načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ki je dokazala, da so pristojbine, ki jih je družba Ryanair plačala na letališču Cagliari, v skladu s pristojbinami ali višje od pristojbin, ki jih družba Ryanair plačuje na primerljivih javnih ali javno-zasebnih letališčih, torej so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Svetovalna družba, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je Komisiji neposredno poslala v celoti zaupno različico navedenega poročila.

(134) Iz analize je razvidno, da je splošna raven pristojbin, ki jih je družba Ryanair plačevala na letališču Cagliari, v povprečju višja od primerljivih ravni pristojbin, ki jih je letalski prevoznik v istem obdobju plačeval na primerljivih letališčih. Natančneje, povprečna pristojbina, ki jo je družba Ryanair plačevala na letališču Cagliari, je 2,3- do 2,4-krat višja od pristojbin, ki jih je družba Ryanair v obdobju med leti 2006/2007 in 2012/2013 plačevala na primerljivih letališčih, tako na potnika kot na obračanje letala.

(135) V študiji je bilo ugotovljeno, da so različni sporazumi, ki so se upoštevali v postopku, združljivi z ravnjo pristojbin, ki bi jih družbi Ryanair v podobnih okoliščinah ponudil vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ki bi imel v lasti letališče.

5.1.3 OPREDELITEV TRŽNEGA REFERENČNEGA MERILA V PRIMERJALNI ANALIZI ZA PRESKUSE NAČELA VLAGATELJA V TRŽNEM GOSPODARSTVU ([69])

(136) Svetovalna družba, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je prepričana, da je pristop Komisije, da upošteva le primerljiva letališča iz ciljnega območja letališča v preiskavi, napačen.

(137) Trdi, da na referenčne tržne cene, pridobljene pri primerljivih letališčih, ni vplivala državna pomoč, dodeljena bližnjim letališčem. Zato je lahko okvirna ocena tržnega referenčnega merila za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu naslednja:

(a) primerjalne analize se pogosto uporabljajo za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu zunaj področja državne pomoči;

([68]) Poročilo družbe Oxera z dne 28. junija 2013.
([69]) Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013.

(b) družbe na določanje cen medsebojno vplivajo le, če so njihovi proizvodi nadomestki ali dopolnila;

(c) ni nujno, da letališča v istem ciljnem območju medsebojno konkurirajo, primerjalna letališča, uporabljena v predloženih poročilih, pa se spoprijemajo z omejeno konkurenco letališč v državni lasti, ki so v ciljnem območju primerjalnih letališč. Manj kot tretjina komercialnih letališč v ciljnem območju primerjalnih letališč je v celoti v državni lasti, nobeno letališče v ciljnem območju primerjalnih letališč pa se ni ukvarjalo s tekočimi premisleki glede državne pomoči (od aprila 2013);

(d) tudi kadar primerjalnim letališčem konkurirajo letališča v državni lasti iz istega zaledja, se lahko za njihovo ravnanje upravičeno šteje, da je v skladu z načelom vlagatelja v tržem gospodarstvu (če je velik lastniški delež v zasebni lasti ali letališče upravlja zasebna družba);

(e) letališča, ki so v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ne bodo določila cen, nižjih od dodatnih stroškov.

#### 5.1.4 NAČELA, NA KATERIH TEMELJI ANALIZA DONOSNOSTI ZA PRESKUSE NAČELA VLAGATELJA V TRŽNEM GOSPODARSTVU ([70])

(138) Svetovalna družba, ki deluje v imenu družbe Ryanair, trdi, da analiza donosnosti, ki jo je predložila Komisiji, temelji na načelih, ki bi jih upošteval razumen vlagatelj iz zasebnega sektorja, in zajema pristop, ki je razviden iz dosedanje prakse odločanja Komisije. Dejansko se lahko končna vrednost prilagodi z zadržano predpostavko glede verjetnosti, da se bo sporazum z družbo Ryanair obnovil ali da se bodo drugi letalski prevozniki strinjali s podobnimi pogoji. Dodatno donosnost sporazumov z družbo Ryanair za letališča bi bilo treba oceniti na podlagi ocen ukrepov za neto sedanjo vrednost ali interno stopnjo donosnosti.

#### 5.1.5 KREPITEV BLAGOVNE ZNAMKE: ZAKAJ IN KAKO BI MORALE MAJHNE BLAGOVNE ZNAMKE VLAGATI V TRŽENJE ([71])

(139) Namen študije je določiti poslovno logiko, na kateri temeljijo odločitve regionalnih letališč, da družbi AMS plačajo oglaševanje na spletišču ryanair.com.

(140) Ker obstajajo številna znana letališča, ki se pogosto uporabljajo, morajo šibkejši konkurenti premagati statične nakupovalne navade potrošnikov in najti način za dosledno seznanjanje širokega občinstva s sporočilom svoje blagovne znamke. Kljub temu so za običajne oblike tržnega sporočanja potrebni izdatki, ki presegajo njihova sredstva.

(141) Namesto tega oglaševanje prek družbe AMS:

(i) omogoča, da se doseže precejšnje občinstvo, sestavljeno iz potrošnikov, ki že razmišljajo o nakupu potovanja;

(ii) obsega razmeroma nizke stroške (dokument s tarifami po komercialnih stopnjah za spletno sporočanje);

(iii) omogoča sporočanje v fazi nakupa;

(iv) omogoča kreativno oglaševanje.

#### 5.1.6 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR Z DNE 20. DECEMBRA 2013

(142) Družba Ryanair je 20. decembra 2013 predložila pripombe glede plačil družbi AMS, odvisnemu podjetju za spletno oglaševanje v stoodstotni lasti družbe Ryanair.

(143) Družba Ryanair se ne strinja z oceno Komisije, da so plačila družbi AMS stroški letališča, ker se s tem pristopom ne upošteva vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče. Prav tako je prepričana, da bi bilo treba v okviru analize udeleženca v tržnem gospodarstvu nakup dragocenih tržnih storitev po tržnih stopnjah obravnavati ločeno od povezanih pogodbenih dogovorov med letališčem in letalskim prevoznikom.

(144) Družba Ryanair je v podporo tem trditvam predložila analizo svetovalne družbe, ki deluje v njenem imenu, v kateri je primerjava cen, ki jih zaračunava družba AMS, s cenami primerljivih storitev, ki jih ponujajo druga spletna mesta, povezana s potovanji. Analiza kaže, da so bile cene, ki jih je zaračunala družba AMS, nižje od povprečnih cen ali približno enake srednjim cenam za primerljiva spletna mesta.

([70]) Načela, na katerih temelji analiza donosnosti za preskuse načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zadeve v zvezi z državno pomočjo za družbo Ryanair, ki jih je pripravila družba Oxera, 9. april 2013.

([71]) Za družbo Ryanair pripravil prof. D.P. McLoughlin, 10. april 2013.

(145) Po mnenju družbe Ryanair je iz tega razvidno, da so cene družbe AMS v skladu s tržnimi cenami. Odločitev javnega letališča, da plača storitve družbe AMS, je torej v skladu s preskusom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(146) Družba Ryanair je Komisijo pozvala, naj znova oceni svoj pristop, ki ga je sprejela za analizo pogodb družbe AMS. Prepričana je, da bi bilo treba sporazume z družbo AMS obravnavati ločeno od sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je sklenila družba Ryanair, torej bi se zanje izvedel ločen preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Če bi Komisija vztrajala pri vključitvi sporazumov, ki jih je sklenila družba AMS, in sporazumov o letaliških storitvah, ki jih je sklenila družba Ryanair, v skupni preskus načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, bi se vsaj morala upoštevati vrednost, ki jo imajo storitve družbe AMS za letališče.

(147) V poročilu svetovalne družbe, ki deluje v imenu družbe Ryanair, z dne 20. decembra 2013 o cenah družbe AMS so navedena sklicevanja na ugotovitve iz predhodno predloženih poročil svetovalcev za trženje družb Mindshare (iz leta 2004) in Zenobie Counseil (iz leta 2011), pa tudi poročila prof. McLoughlina (iz leta 2012), ki poudarjajo pomen oglaševanja za male znamke. Navedena poročila potrjujejo, da ima družba Ryanair močno vseevropsko znamko, ki lahko določi višjo ceno za svoje storitve oglaševanja.

(148) V analizi je primerjava tarif družbe AMS s cenami oglaševanja na spletnih mestih, ki so jih vzorčena spletišča primerjalnih družb uporabljale v obdobju 2004–2005, tj. ko je bil prvič uveden dokument s tarifami družbe AMS, in leta 2013. Rezultati so pokazali, da ima spletišče ryanair.com več kot dvakrat več mesečnih obiskovalcev kot drugo najbolj priljubljeno spletišče, povezano s potovanji, in da je verjetneje, da bodo obiskovalci sodelovali v drugih elektronskih poslovanjih. Te edinstvene značilnosti in široka seznanjenost z blagovno znamko družbi Ryanair omogočajo zaračunavanje premije.

(149) Ugotovljeno je bilo, da so tarife družbe AMS v obeh obdobjih in v vseh sektorjih nižje od cen, ki jih zaračunavajo primerljiva spletna mesta, ali v njihovem razponu.

(150) Družba Ryanair je v podporo tej ugotovitvi predložila podatke o prometu na njeni domači strani za Združeno kraljestvo med novembrom 2012 in novembrom 2013 ter v obdobju 2009–2012, in podatke o storitvah družbe AMS, ki jih je kupilo več letališč, ter o sporazumih družbe AMS z navedenimi letališči.

(151) Priloga B.4 k pripombam družbe Ryanair z dne 20. decembra 2013 obsega pogodbo družbe AMS z dne 27. marca 2009. V pogodbi je zlasti navedeno, da bo „družba Airport Marketing Services […] zagotovila sveženj tržnih storitev za obdobje od 29. marca 2009 do 28. marca 2010 v vrednosti 1 600 000,00 EUR. Za obdobje od 29. marca 2010 do 28. marca 2014 bo vrednost internetnih storitev znašala 2 000 000,00 EUR letno in bo temeljila na veljavnem dokumentu s tarifami družbe Airport Marketing Services. […]“

#### 5.1.7 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR Z DNE 17. JANUARJA 2014

(152) Družba Ryanair je predložila poročilo, ki ga je svetovalna družba pripravila v zvezi z načeli, za katera meni, da bi se morala uporabljati pri preskusu donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, ki obsega sporazume o letaliških storitvah med družbo Ryanair in letališči ter sporazume o trženju med družbo AMS in istimi letališči. Poudarja, da to ne vpliva na njeno mnenje, da bi bilo treba za sporazume z družbo AMS in sporazume o letaliških storitvah opraviti ločena preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(153) V poročilu je navedeno, da bi bilo treba prihodke, povezane z družbo AMS, v skupni analizi donosnosti vključiti med prihodke, izdatke, povezane z družbo AMS, pa med stroške. V ta namen poročilo predlaga metodologijo, ki temelji na denarnem toku, in v skladu s katero bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne stroške poslovanja.

(154) V poročilu je navedeno, da dejavnosti trženja prispevajo k ustvarjanju in izboljšanju vrednosti znamke, kar bo verjetno prinašalo posle in dobiček tako v času trajanja sporazumov o trženju kot po njihovem prenehanju. Zaradi sporazuma z družbo Ryanair bi bilo letališče verjetno bolj zanimivo za letalske prevoznike, zaradi česar bi se povečali pritok gospodarskih subjektov in prihodki letališča iz neletalskih dejavnosti. Če bi Komisija izvedla skupno analizo donosnosti, bi bilo treba upoštevati navedene koristi, tako da bi se odhodki za družbo AMS šteli za dodatne stroške poslovanja, izračun dodatnega dobička pa bi bil zmanjšan za plačila družbi AMS. Poleg tega bi bilo treba v napovedani dodatni dobiček vključiti končno vrednost, da bi se upoštevala vrednost, ustvarjena po prenehanju sporazuma.

(155) Poročilo podpira ta pristop s povzetkom rezultatov študij, ki prikazujejo, kako se lahko z oglaševanjem ustvari vrednost blagovne znamke in izboljša zvestoba strank. Z oglaševanjem na spletnem mestu ryanair.com se zlasti poveča izpostavljenost blagovne znamke za letališče. Zlasti velja, da lahko manjša regionalna letališča, ki želijo povečati svojo bazo prometa, vrednost svoje blagovne znamke povečajo s sklenitvijo sporazumov o oglaševanju z družbo AMS.

(156) Nazadnje naj bi bil pristop na podlagi denarnega toka v skladu s sklepi Komisije v zvezi s primeri državne pomoči in drugimi primeri na področju konkurence, namreč v zadevi BayernLB je Komisija navedla, da bo za oceno denarnih tokov uporabila metodo vrednotenja diskontirane dividende in nato določila končno vrednost na podlagi predvidene rasti dividende, v primeru zmanjševanja marž v zvezi z družbo Telefónica pa je v analizo diskontiranega denarnega toka vključila končno vrednost.

#### 5.1.8 POROČILO DRUŽBE OXERA Z DNE 31. JANUARJA 2014: KAKO NAJ BI SE SPORAZUMI Z DRUŽBO AMS OBRAVNAVALI V OKVIRU ANALIZE DONOSNOSTI PRI PRESKUSU UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU? PRAKTIČNA UPORABA

(157) Družba Ryanair je 31. januarja 2014 sporočila informacije o preiskavah Komisije v zvezi z državno pomočjo, ki trenutno vključujejo družbo Ryanair. Na podlagi študij, ki jih je naročila pri svetovalni družbi, obravnava praktične vidike vključitve družbe AMS v skupno analizo donosnosti ([72]) družbe AMS in sporazuma o letaliških storitvah (ASA) ([73]) ter trdi, da se lahko v skladu z njenim razumevanjem pristopa Komisije sporazumi družbe AMS vključijo v skupno analizo donosnosti in sporazuma o letaliških storitvah.

(158) Sprejeti pristop upošteva možnost, da se s sporazumom o letaliških storitvah in sporazumom z družbo AMS dobiček letališča ohrani tudi po načrtovanem prenehanju veljavnosti sporazumov o letaliških storitvah.

(159) Družba Ryanair trdi, da bi lahko njena prisotnost na letališču k njegovi uporabi privabila druge potnike ali letalske prevoznike. Z oglaševanjem in promocijo na podlagi sporazumov z družbo AMS bi se lahko po načrtovanem prenehanju sporazuma o letaliških storitvah z družbo Ryanair povečal promet potnikov, ki uporabljajo njene storitve, ali tistih, ki jih ne. Poleg tega bi se lahko povečali tudi prihodki letališča iz neletalskih dejavnosti. Po mnenju družbe Ryanair je to logična posledica, saj skoraj vsa podjetja v gospodarstvu vlagajo v oglaševanje, da bi z razlikovanjem proizvodov izboljšala donosnost. Glede na običajne koristi oglaševanja in omrežne učinke, povezane z rastjo znotraj letališč, bi bilo zmotno predvidevati, da bodo edini dodatni prihodki, povezani z oglaševanjem družbe AMS, potniki družbe Ryanair, ki bodo zadevno letališče uporabili med trajanjem sporazuma o letaliških storitvah.

#### 5.1.9 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR Z DNE 12. SEPTEMBRA 2014

(160) Družba Ryanair poudarja, da mora presoja dogovora med letališčem in letalskim prevoznikom vključevati analizo udeleženca v tržnem gospodarstvu, kot je navedeno v oddelku 3.5 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(161) Poleg tega trdi, da je „pristop zmogljivosti“ k razporeditvi stroškov naložbe pravno pravilen na podlagi predhodnega preskusa donosnosti in tudi z gospodarskega vidika. „Dejanski običajni pristop“ namreč ne upošteva dejstva, da je treba analizo donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu izvesti predhodno.

#### 5.1.10 RAZPOREDITEV STROŠKOV NALOŽBE ([74])

(162) V poročilu svetovalne družbe, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je poudarjena točka 64 novih smernic za letalski sektor in je navedeno, da hipotetični novi terminal ali objekti niso potrebni le za enega določenega letalskega prevoznika, ampak lahko imajo od njih korist tudi druge letalske družbe. Poudarja, da ni pošteno, da se vsi stroški pripišejo eni družbi, čeprav je to edina družba, ki uporablja letališče, izračun stroškov na podlagi uporabe zmogljivosti, ustvarjene z naložbami, pa bi lahko bil ustrezen način.

([72]) Skupna analiza donosnosti družbe AMS in sporazuma o letaliških storitvah se je izvedla za vsa tista letališča, za katera je lahko svetovalna družba pridobila potrebne podatke.
([73]) Airport Services Agreements.
([74]) Poročilo družbe Oxera z dne 12. septembra 2014.

(163) Poudarja bistveno razliko v merjenju uporabe glede na zmogljivost namesto na delež prometa. Kot primer navaja letališče Angouleme, na katerem je 95–97 % prometa ustvarila družba Ryanair, ki pa je uporabila le 25–28 % zmogljivosti.

(164) Svetovalna družba je Komisiji predložila več primerov, tudi zadevo v zvezi z letališčem Alghero ([75]). Na letališču Alghero se je leta 2004 odprl nov potniški terminal, s katerim se je potniška zmogljivost letališča precej povečala, s približno 0,8 milijona na 2,5 milijona potnikov. To povečanje zmogljivosti terminalov je razvidno iz poslovnih načrtov družbe SOGEAAL s povečanjem števila obračanj in odhodov potnikov od leta 2004.

(165) Nazadnje je navedeno, da bi se stroški naložbe ustrezno razporedili glede na pričakovani delež zmogljivosti, ki ga zajema posamezni sporazum z letalskim prevoznikom.

#### 5.1.11 VREDNOTENJE ŠIRŠEGA UČINKA SPORAZUMOV Z DRUŽBO AMS NA PROMET NA LETALIŠČU ([76])

(166) Svetovalna družba, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je proučila dodatno donosnost sporazumov z vidika letališča, in je poleg stroškov za plačila družbi AMS analizirala tudi koristi zaradi večje privlačnosti letališča ter možnost, da se poveča promet potnikov, ki ne uporabljajo storitev družbe Ryanair, in temu ustrezno ravni neletalskih prihodkov.

(167) Da bi prikazala širši učinek sporazumov z družbo AMS, je kot študijo primera obravnavala letališče Alghero. Iz navedene analize je razviden pozitiven učinek na družbo SOGEAAL zaradi sporazumov o trženju, podpisanih z družbo AMS. Letališče je imelo zlasti korist zaradi (i) morebitne večje privlačnosti za druge letalske prevoznike, (ii) manjšega zmanjšanja števila potnikov zaradi finančne krize, in (iii) morebitnega občinstva oglaševanja družbe AMS, ki je 50-krat večje kot pri podobnih dogovorih z družbo Alitalia.

(168) Nazadnje je v poročilu navedeno, da je ob odsotnosti vsakršne empirične analize učinka oglaševanja na spletišču ryanair.com zmotna presoja, da je edina korist od oglaševanja na spletišču ryanair.com povečanje prometa družbe Ryanair, in da koristi sporazumov z družbo AMS ne trajajo po prenehanju sporazumov.

#### 5.1.12 VLOGA PRIMERJALNE ANALIZE V PRESOJI NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU (MEOP) ([77]) ([78])

(169) Družba Ryanair trdi, da Komisija pri izvajanju analiz donosnosti ni opravila nobene presoje učinkovitosti stroškov letališča. Zato poudarja, da ne more vedeti, ali se za posel pričakuje, da bo za letališče donosen.

(170) V analizi svetovalne družbe, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je poudarjen pomen primerjalne analize pri razumevanju dejanskih stroškov letališča. Navedeni so številni primeri primerjalne analize, ki jo je Komisija uporabila v zadnjih letih, in poudarjeno, da Komisija sama trdi, da je primerjalna analiza zelo pomembna pri presojah načela udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(171) Nazadnje družba Ryanair predlaga, da bi se primerjalna analiza uporabila vsaj za navzkrižno preverjanje rezultatov analize donosnosti.

#### 5.1.13 GOSPODARSKE PRESOJE NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU: PRIMERJALNA ANALIZA, VKLJUČNO Z DRUŽBO AMS ([79])

(172) Iz študije, ki jo je predložila družba Ryanair, je razvidno, da se po vključitvi plačil družbi AMS v primerjalno analizo rezultati na letališčih Lübeck in Cagliari za leti 2012 in 2013 ne spremenijo.

([75]) Glej opombo 52.
([76]) Poročilo družbe Oxera z dne 26. septembra 2014.
([77]) Market Economy Operator Principle.
([78]) Sporočilo družbe Ryanair z dne 26. januarja 2015.
([79]) Sporočilo družbe Ryanair z dne 27. februarja 2015.

(173) V njej je ugotovljeno, da so bili v obravnavanem obdobju (2007–2013) neto stroški družbe Ryanair na letališču Cagliari v povprečju višji od povprečnih stroškov na primerjalnih letališčih. To pomeni, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu družbi Ryanair verjetno ponudil podobne dogovore. Družba Ryanair zlasti trdi, da rezultat ni odvisen od obravnave plačil družbi AMS, razna preverjanja občutljivosti pa nanj ne vplivajo.

### 5.1.14 GOSPODARSKA PRESOJA NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU: LETALIŠČE CAGLIARI, ANALIZA DONOSNOSTI ([80])

(174) Namen študije je dokazati, in sicer s predhodno analizo, da so bili po mnenju družbe SOGAER SpA (upravljavca letališča Cagliari) sporazumi o letaliških storitvah iz januarja 2007, decembra 2007 in decembra 2009 donosni, in da bi jih v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 za donosne štela tudi vsaka druga družba za upravljanje.

(175) Analiza donosnosti na podlagi izračuna neto sedanje vrednosti zlasti kaže pozitivni izid indeksa za celotno obdobje (leti 2007 in 2009). Zato se zdi, da so dogovori na letališču Cagliari v skladu s trgom.

(176) Glede na dokaze bi udeleženec v tržnem gospodarstvu na letališču Cagliari, ki bi mu bili ponujeni podobni dogovori kot tisti, ki so bili sklenjeni med družbama Ryanair in letališčem Cagliari, v podobnih okoliščinah menil, da so donosni.

### 5.1.15 UČINEK DEJAVNOSTI DRUŽBE RYANAIR NA PRIHODKE LETALIŠČ IZ NELETALSKIH DEJAVNOSTI ([81])

(177) Svetovalna družba, ki deluje v imenu družbe Ryanair, je menila, da je začetek izvajanja dejavnosti družbe Ryanair pomembno pozitivno vplival na raven prihodkov letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika. Na tej podlagi družba v poročilu trdi, da sta bila pristop, ki ga je do sedaj uporabljala pri analizi donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, in pristop, ki ga je v analizi uporabila Komisija ([82]), zadržana, saj tega povečanja nista vključevala v prihodke letališča.

(178) V poročilu je izvedena empirična analiza z vzorcem 57 evropskih letališč, ki naj bi bila čim bolj podobna letališčem, ki se ocenjujejo v tej preiskavi. Rezultat kaže, da so se z začetkom izvajanja dejavnosti družbe Ryanair ([83]) na 29 zadevnih letališčih prihodki iz neletalskih dejavnosti na potnika realno povečali za približno 12–13,7 % (več od inflacije), ta učinek pa je statistično pomemben. Razlog je verjetno ta, da potniki družbe Ryanair porabijo več kot potniki drugih letalskih prevoznikov, tudi zaradi manjše ponudbe hrane in pijače na krovu nizkocenovnih prevoznikov, in ker je družba Ryanair začela izvajati dejavnosti, zaradi katerih se je razvil terminal – na primer privabljanje dodatnih trgovin na drobno.

(179) V poročilu je bilo ugotovljeno tudi, da ta učinek velja na splošno za nizkocenovne prevoznike. Zaradi rasti v segmentu nizkocenovnih prevoznikov z močnimi znamkami, ki imajo velik potniški promet, bi lahko začetek izvajanja dejavnosti nizkocenovnega prevoznika na letališču precej prispeval k razvoju letališča in s tem k višjim prihodkom iz neletalskih dejavnosti na potnika. Na podlagi upoštevanega vzorca letališč pa začetek izvajanja dejavnosti prevoznikov s polno ceno, nasprotno, ne vpliva bistveno na prihodke letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika.

---

([80]) Poročilo družbe Oxera z dne 2. marca 2015.

([81]) Poročilo družbe Oxera z dne 4. decembra 2015.

([82]) Svetovalna družba je navedla pristop, ki ga je Komisija uporabila v sklepih v zvezi z letališčema Pau in Nîmes, v katerih je Komisija pričakovane prihodke iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika izračunala na podlagi podatkov, ki so bili na letališču evidentirani pred podpisom sporazumov, s popravki zaradi inflacije.
Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), zlasti uvodna izjava 414).
Sklep Komisije (EU) 2016/633 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija izvedla za gospodarsko zbornico Nîmes-Uzès-Le Vigan ter družbe, Veolia Transport Aéroport Nîmes, Ryanair Limited in Airport Marketing Services Limited (UL L 113, 27.4.2016, str. 32), zlasti uvodna izjava 436.

([83]) Svetovalna družba je za začetek izvajanja dejavnosti družbe Ryanair štela leto, v katerem je družba Ryanair začela „intenzivno“ izvajati lete na letališču, kar je opredeljeno kot leto, v katerem je število odhajajočih potnikov družbe Ryanair preseglo 50 % največjega skupnega števila odhajajočih potnikov družbe Ryanair v enem letu na istem letališču v obdobju 1994–2012.

(180) V skladu s poročilom rezultati poudarjajo zadržano naravo pristopa, ki ga je svetovalna družba do sedaj uporabljala pri analizi donosnosti udeleženca v tržnem gospodarstvu, in pristopa, ki ga je v analizi uporabljala Komisija. V teh analizah ni predvidena nobena pospešena rast prihodkov letališča iz neletalskih dejavnosti na potnika, zato se ne upoštevajo širše koristi dejavnosti družbe Ryanair na letališčih, ampak le ocene prihodkov iz neletalskih dejavnosti na odhajajočega potnika, povečane za precej nižjo stopnjo inflacije. Svetovalna družba je zato pričakovala, da bo v njeni analizi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu in analizi Komisije podcenjena pričakovana donosnost dogovorov družbe Ryanair na letališču.

### 5.2 *PRIPOMBE DRUŽBE EASYJET*

#### 5.2.1 PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

##### 5.2.1.1 ***Dejavnosti družbe easyJet na Sardiniji***

(181) Družba easyJet je v obdobju 2010–2013 uporabljala letališči Cagliari in Olbia.

**Pogodba z letališčem Cagliari**

(182) Pogodba z letališčem Cagliari je bila podpisana 14. decembra 2010, veljala pa je od 29. marca 2010 do 28. marca 2013 ([84]). Skupna vrednost pogodbe z letališčem Cagliari je bila […] EUR: pogodba določa, da bi moral upravljavec letališča Cagliari družbi easyJet plačati […] EUR za prvo leto, […] EUR za drugo leto in […] EUR za tretje leto.

(183) V pogodbi z letališčem Cagliari je pojasnjeno, da se je Sardinija, da bi spodbudila svoje gospodarstvo in zagotovila ustrezen gospodarski donos, odločila za povečanje svojih naložb v trženje v turizmu in je zato upravljavcem letališč v ta namen vsako leto zagotovila določen znesek. Družba easyJet se je zavezala, da bo zagotavljala dejavnosti trženja, opravljala lete med dvema točkama in dosegla cilje glede števila potnikov, kot je določeno v pogodbi.

(184) Pogodba vključuje triletni poslovni in medijski načrt, ki ga je pripravila družba easyJet, in cilje glede števila potnikov, ki jih letalska družba mora doseči. Pogodbi je priložena študija ekonomskega učinka, ki je naročena pri zunanjem svetovalcu in ki meri donosnost naložb iz dejavnosti trženja.

(185) Če družba easyJet ne bi izpolnila obveznosti glede opravljanja letov na dogovorjenih rutah in dogovorjene pogostosti letov, bi družba SOGAER imela pravico, da ji ne plača ustreznega zneska. Družba easyJet se je zavezala, da bo družbi SOGAER plačala vse ustrezne in običajne letališke pristojbine in takse. Če navedenih pristojbin in taks ne bi plačala, bi se to štelo za kršitev njene obveznosti do družbe SOGAER, ki bi imela pravico do prekinitve pogodbe.

(186) V členu 5 pogodbe z letališčem Cagliari je določeno, da je zagotavljanje finančne podpore pogojeno z zadevnimi sredstvi, ki jih dodeli Sardinija.

**Pogodbe z letališčem Olbia**

(187) Prva pogodba z družbo GEASAR je bila podpisana 17. marca 2011 in je zajemala obdobje od 28. marca 2010 do 27. marca 2011 (enkratno plačilo v višini […] EUR). Druga pogodba je bila podpisana 25. januarja 2012 in je zajemala obdobje od 27. marca 2011 do 30. marca 2013 ([85]) (do […] EUR za obdobje od poletne sezone 2011 do zimske sezone 2011/2012 ter do […] EUR za obdobje od poletne sezone 2012 do zimske sezone 2012/2013). Zadnja pogodba z letališčem Olbia je bila podpisana 1. marca 2013 in je zajemala obdobje od 27. marca 2013 do 30. marca 2014 (do […] EUR).

(188) V pogodbah ni navedeno, da javna sredstva za razvoj zračnega prevoza dodeli Sardinija.

([84]) Pogodba z letališčem Cagliari se nanaša na opravljanje letov na naslednjih rutah: Stansted, Geneva, Basel in Schoenefeld.
([85]) Pogodba z letališčem Olbia se nanaša na opravljanje letov na naslednjih rutah: Bristol, Basel, Geneva, London Gatwick, Milano Malpensa, Schoenefeld, Lyon, Orly in Madrid-Barajas.

(189) Družba easyJet navaja, da je bil namen pogodbe, podpisane 25. januarja 2012, dodatno povečati obseg njenih dejavnosti na letališču z (i) uvedbo nove povezave med Olbio in Madridom v poletni sezoni 2012, (ii) povečanjem tedenske pogostosti prometa v Berlin in iz njega v zimski sezoni 2012/2013, ter (iii) razvojem tranzitnih prometnih tokov v zlasti na mednarodnih trgih, v srednji in nizki sezoni. Namen pogodbe je bil razviti program trženja in oglaševanja s finančno udeležbo družbe GEASAR.

(190) Družba easyJet je pripravila poslovni načrt, ki ga je proučila družba GEASAR, ta pa je pripravila lasten poslovni načrt, da bi preverila finančno donosnost pogodbe. Upravljavec letališča je vrednost naložbe preveril na podlagi rezultata lastnega poslovnega načrta ([86]).

5.2.1.2 ***Elementi državne pomoči***

(191) Da bi družba easyJet ugotovila, ali je treba zadevni ukrep šteti za državno pomoč, je analizirala vsako od meril iz člena 107(1) Pogodbe.

**Državna sredstva**

(192) Družba easyJet navaja, da je v pogodbi izrecno naveden sardinski deželni zakon št. 10 iz leta 2010, v skladu s katerim bi Sardinija taka sredstva dodelila upravljavcu letališča, vendar ni nobenega dokaza, da so bila sredstva, ki jih je družba easyJet prejela od družb SOGAER in GEASAR, enaka tistim, ki jih je Sardinija neposredno dodelila upravljavcem letališč.

(193) Družba easyJet trdi, da sama navedba deželnega zakona v pogodbi med družbama SOGAER in easyJet ne dokazuje neposredne povezave med sardinskimi deželnimi sredstvi in družbo easyJet. Poleg tega dejstvo, da navedba ni bila vključena v pogodbo med družbama GEASAR in easyJet, dodatno dokazuje, da zakon št. 10 iz leta 2010, naveden v drugi pogodbi, ni bil bistven v odnosu med upravljavci letališč in družbo easyJet.

(194) Družba easyJet meni, da bi morala Komisija pred ugotovitvijo, da zadevni ukrep pomeni državno pomoč, konkretno presoditi pogodbe družbe easyJet, da bi preverila, ali so sredstva, ki jih je družba easyJet prejela od upravljavcev letališč, dejansko sredstva, ki jih je zagotovila Sardinija.

**Izkrivljanje konkurence na notranjem trgu**

(195) Družba easyJet trdi, da prejeto nadomestilo ni tolikšno, da bi negativno vplivalo na konkurenco. To je posledica dveh glavnih dejavnikov: nadomestilo je razmeroma nizko in ni letalskih prevoznikov, ki bi izvajali lete na istih rutah, navedenih v pogodbah.

(196) Družba easyJet je edini letalski prevoznik, ki opravlja lete na vseh rutah, navedenih v pogodbi z družbo SOGAER, in na skoraj vseh rutah, navedenih v pogodbi z družbo GEASAR. Upravljavci letališč so na svojih spletiščih pozvali druge letalske prevoznike k opravljanju letov na istih rutah z objavo povabila letalskim prevoznikom, naj predložijo poslovne načrte za opravljanje letov na rutah na letališči Cagliari in Olbia ter z njih, to priložnost pa je izkoristila le družba easyJet.

(197) Ker je družba easyJet edini letalski prevoznik na zadevnih rutah, domnevna pomoč ne more škoditi nobenemu konkurentu. Zato po mnenju easyJet ni izkrivljanja konkurence.

**Neobstoj gospodarske prednosti**

(198) Družba easyJet trdi, da ukrep ne vključuje nobene gospodarske prednosti v njeno korist, svoje argumente pa utemeljuje z načelom zasebnega vlagatelja.

(199) Trdi, da sta lahko družbi SOGAER in GEASAR predhodno ocenili pozitivni gospodarski donos pogodb. Gospodarski donos temelji na dveh dejavnikih: (i) družba easyJet se je zavezala, da bo zagotavljala dejavnosti

([86]) Komisija ni prejela nobenega od poslovnih načrtov.

trženja, opravljala lete med dvema točkama in dosegla cilje glede števila potnikov, kot je določeno v pogodbah; (ii) družba easyJet je upravljavcu letališča predložila poslovne načrte za celotno trajanje pogodb in medijske načrte, da bi lahko upravljavec letališča preveril donosnost, in (iii) upravljavec letališča je potrdil donosnost naložb, ki izhaja iz dejavnosti trženja.

(200) V zvezi s prvo točko je družba easyJet pojasnila, da se je v obeh pogodbah z letališči Cagliari in Olbia zavezala, da bo na zadevnih rutah opravljala določeni najmanjši obseg letov in pogostost.

(201) Kar zadeva drugo točko, je v poslovnih načrtih, ki jih je predložila družba easyJet, podrobno opisana ponudba družbe easyJet, da lahko upravljavci letališč ocenijo donosnost naložb. Družba easyJet je pojasnila, da sta oba upravljavca letališč na podlagi informacij, ki so bile takrat na voljo, ugotovila, da naložbe letališčema prinašajo velik gospodarski donos.

(202) Družba SOGAER se je za sodelovanje z družbo easyJet odločila na podlagi študije ekonomskega učinka, ki jo je potrdil zunanji svetovalec, v kateri se je preveril donos naložbe in ugotovilo, da bo verjetno prinesla velik gospodarski donos in razvoj letališča. Družba GEASAR je v pogodbi navedla, da je proučila poslovni načrt družbe easyJet, ovrednotila predpostavke in pričakovane rezultate ter pripravila svoj poslovni načrt, ki je potrdil gospodarski interes za sodelovanje z družbo easyJet.

(203) S pogodbama z družbama SOGAER in GEASAR se je precej povečalo število potnikov na letališčih Cagliari in Olbia, kar je zagotovilo stalni in vse večji prihodek iz letalskih in neletalskih dejavnosti.

(204) Družba easyJet meni, da pogodbi z družbama SOGAER in GEASAR temeljita na izključno tržnih pogojih. Zato se za zadevni ukrep ne more šteti, da pomeni državno pomoč, saj sta družbi SOGAER in GEASAR ravnali kot zasebna vlagatelja, ki si prizadevata za gospodarske koristi.

#### 5.2.1.3 ***Skladnost s preskusom v skladu s sodbo iz zadeve Altmark in/ali členom 106(2) Pogodbe***

(205) Družba easyJet trdi, da nadomestilo, ki ji je bilo dodeljeno, ne pomeni nezakonite državne pomoči, saj izpolnjuje vsa štiri merila, ki jih je Sodišče v sodbi v zadevi Altmark ([87]) opredelilo, da bi ugotovilo, ali nadomestilo za javne storitve pomeni državno pomoč.

(206) Ukrep je nadomestilo za zavezo, da bo opravljala lete na posebej opredeljenih strateških mednarodnih rutah na letališči Cagliari in Olbia ter z njih, in zagotavljala povezane storitve trženja in oglaševanja, zlasti med nedobičkonosnim obdobjem pred glavno sezono in po njej. Poleg je njeno financiranje v skladu s shemo omejeno na (delno) nadomestilo za stroške, ki jih družba easyJet dejansko ima pri opravljanju naloge javne službe, in ji navsezadnje omogoča, da ustvari zmeren dobiček.

(207) Meni, da je prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark (pooblastitev za izvajanje obveznosti javne službe) izpolnjen, saj je nalogo izvajanja letov na strateških mednarodnih rutah družbi easyJet podelila država, naloga javne službe pa je natančno opredeljena. Družba easyJet je sklenila zavezujoče pogodbe z družbama SOGAER in GEASAR na podlagi zakona Sardinije št. 10 iz leta 2010 in poznejših izvedbenih aktov. Take pogodbe družbi easyJet nalagajo posebne obveznosti zaradi zagotavljanja, da se ohrani načelo ozemeljske kontinuitete in zagotovi zadostno število letov za prevoz potnikov na Sardinijo in z nje tudi pred glavno sezono in po njej. Zadevno nadomestilo je povezano s storitvijo splošnega gospodarskega pomena, njeno opravljanje pa je Sardinija dodelila družbi easyJet prek družb SOGAER in GEASAR.

(208) Pri analizi drugega pogoja (merila za izračun nadomestila so opredeljena vnaprej ter objektivno in pregledno) družba easyJet trdi, da pogodbe, ki ji nalagajo zagotavljanje storitev zračnega prevoza na strateških rutah, ustrezno vnaprej določajo nadomestilo za izpolnitev naloge, saj je v njih naveden stalni letni znesek, ki se nanaša le na opravljanje letov na zadevnih rutah v zadevnem letu.

([87]) Sodba z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415.

(209) V zvezi s tretjim pogojem (prejeto nadomestilo ne sme presegati zneska, ki je potreben, da se pokrijejo stroški in ustvari zmeren dobiček), družba easyJet trdi, da ima zaradi zagotavljanja storitev zračnega prevoza, ki so določene v pogodbah z družbama SOGAER in GEASAR, visoke stalne stroške poslovanja. […] družba easyJet potrjuje, da brez podpore, ki jih je prejela od letališč, razen v glavni sezoni ne bi opravljala letov na nobeni od rut s sardinskih letališč.

(210) Družba easyJet trdi, da je tudi četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjen (prejeto nadomestilo ne presega stroškov dobro vodenega podjetja, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za opravljanje javnih storitev). Trdi, da se lahko šteje za povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s sredstvi za opravljanje javnih storitev. Poudariti želi, da je eno od najbolje vodenih evropskih letalskih prevoznikov in da lahko strankam ponudi nizke cene zaradi svoje osredotočenosti na učinkovitost, visokega izkoristka flote ter intenzivne uporabe informacijske tehnologije, ki vsi prispevajo k nižjemu strošku na potnika.

(211) Če bi Komisija menila, da pogoji iz sodbe v zadevi Altmark niso izpolnjeni, družba easyJet meni, da so izpolnjeni vsi pogoji iz člena 106(2) Pogodbe in da so bile zadevne dejavnosti potrebne zaradi izpolnjevanja storitev splošnega gospodarskega pomena. Dejavnosti je torej mogoče utemeljiti kot združljive na podlagi izjeme iz člena 106(2) Pogodbe.

#### 5.2.1.4 ***Preskus tehtanja***

(212) Po mnenju družbe easyJet je shema, tudi če ne spada na področje uporabe uredb in smernic, zaradi pozitivnega rezultata preskusa tehtanja popolnoma zakonita, ne glede na znesek pomoči ali velikost upravičenca. Šteje se, da ima pomoč neupravičene negativne učinke, kadar:

(a) se dodeli neučinkovitim ali prevladujočim družbam v nazadujočih sektorjih;

(b) nadomesti zasebne naložbe ali prizadevanja na področju raziskav;

(c) diskriminira nekatera podjetja ali tehnologije.

(213) V zadevnem primeru ni nobenega izkrivljanja konkurence, ki je navadno povezano s sporno državno pomočjo: (i) prejemniki niso pridobili nobenih tržnih deležev na škodo morebitnih učinkovitejših konkurentov; (ii) tuji konkurenti niso bili diskriminirani v korist vodilnih nacionalnih podjetij; (iii) potrošniki niso bili na izgubi, ker ne bi imeli dostopa do cenejših ali boljših proizvodov.

(214) Družba easyJet trdi, da zadevna shema izpolnjuje zahteve glede nujnosti in sorazmernosti. Shema je potrebna, ker v nasprotnem primeru družba easyJet na zadevnih rutah letov ne bi opravljala vse leto. Je sorazmerna, ker prispevek zajema le del stroškov poslovanja družbe easyJet.

#### 5.2.1.5 ***Sklepna ugotovitev***

(215) Družba easyJet je sklenila, da v obravnavanem obdobju ni prejela nobene nezakonite državne pomoči od sardinskih letališč ali sardinskih organov.

### 5.2.2 PRIPOMBE, PREDLOŽENE GLEDE UPORABE SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014 ZA ZADEVNE UKREPE

(216) Družba easyJet trdi, da je že dokazala, da ni prejela nezakonite državne pomoči iz več razlogov, na katere nove smernice ne vplivajo. Poudarja, da sta v oddelku 3.5 smernic za letalski sektor iz leta 2014 dva načina za ugotavljanje, ali sporazumi med letališči in letalskimi prevozniki uspešno opravijo preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu in so zato brez državne pomoči.

(217) Prva je metoda referenčne vrednosti, vendar Komisija to metodo zavrača zaradi precejšnje prisotnosti državnih subvencij na letalskem trgu.

(218) Druga predlagana metoda zajema ugotavljanje, ali zadevni komercialni sporazum dodatno prispeva k donosnosti letališča s predhodnega vidika (oddelek 3.5.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014). Družba easyJet navaja, da „Komisija meni, da je najustreznejše merilo za oceno dogovorov, ki jih sklenejo letališča s posameznimi letalskimi prevozniki, predhodna analiza dodatne dobičkonosnosti“. Po mnenju družbe bi morala ocena načeloma temeljiti na poslovnem načrtu, v katerem bi se upoštevale informacije in predvidljivi razvojni trendi, ki so bili na voljo v času sklenitve zadevnega sporazuma.

(219) Družba easyJet poudarja, da sta lahko družbi SOGAER in GEASAR, kot je bilo pojasnjeno v pripombah z dne 30. julija 2013, predhodno predvideli pozitivni gospodarski donos pogodb.

(220) Ugotavlja, da pozitivni gospodarski donos temelji na naslednjih dejavnikih: (i) družba easyJet se je zavezala, da bo zagotavljala dejavnosti trženja, opravljala lete med dvema točkama in dosegla cilje glede števila potnikov, kot je določeno v pogodbah; (ii) družba easyJet je upravljavcu letališča predložila poslovne načrte za celotno trajanje pogodb in medijske načrte, da bi lahko upravljavec letališča preveril donosnost, in (iii) upravljavec letališča je potrdil donosnost naložb, ki izhaja iz dejavnosti trženja. Družba easyJet poudarja, da sta oba upravljavca letališč na podlagi informacij, ki so bile takrat na voljo, ugotovila, da naložbe letališčema prinašajo velik gospodarski donos. Družba SOGAER se je za sklenitev pogodbe z družbo easyJet odločila na podlagi rezultata študije ekonomskega učinka.

(221) Družba easyJet poudarja tudi, da se je zaradi njenih dejavnosti oglaševanja in trženja bistveno povečala prepoznavnost letališč Cagliari in Olbia ter posledično pritok potnikov na rutah na zadevni letališči.

(222) V zvezi s točko 5.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014 družba easyJet ugotavlja, da so se nekoliko spremenili pogoji, pod katerimi lahko letalski prevozniki prejmejo pomoč za uvedbo novih rut. Po njenem mnenju bi lahko bila v tem primeru letališča v oddaljenih regijah, kot v tem primeru na otoku, na podlagi novih smernic upravičena do prožnejših dogovorov glede velikosti letališča in upravičenih namembnih krajev. Trdi, da so nova merila za sprejemljivost zagonske pomoči ustrezno izpolnjena.

(223) Družba ugotavlja, da se bo v skladu s točko 5.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014 za zagonsko pomoč štelo, da prispeva k doseganju cilja skupnega interesa, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev: (i) pomoč poveča mobilnost državljanov Unije in povezljivost regij z odprtjem novih rut ali (b) pomoč spodbuja regionalni razvoj oddaljenih regij. V skladu s točko 2.2 smernic „oddaljene regije“ pomenijo „najbolj oddaljene regije, Malto, Ciper, Ceuto, Melillo, otoke, ki so del ozemlja države članice, in redko poseljena območja“. Družba easyJet trdi, da sta izpolnjeni obe navedeni merili. Poleg tega je zaradi pomanjkanja dejanskih nadomestnih načinov prevoza očitno izpolnjena tudi zahteva glede resnične potrebe po prevozu.

(224) Družba easyJet opozarja, da se lahko zagonska pomoč dodeli letalskim prevoznikom z odhodi z letališč, ki imajo manj kot 3 milijone potnikov letno (točka 142 smernic za letalski sektor) in v posameznih primerih tudi tistim z odhodi z letališč, ki imajo več kot 3 milijone in manj kot 5 milijonov potnikov letno (točka 144). Kar zadeva letališče Olbia, s katerim je družba easyJet podpisala pogodbo leta 2011, je promet, evidentiran v letih 2009 in 2010, obsegal 1 621 945 oziroma 1 591 821 potnikov. Kar zadeva letališče Cagliari, s katerim je družba easyJet podpisala pogodbo leta 2010, je promet, evidentiran v letih 2008 in 2009, obsegal 2 924 805 oziroma 3 317 262 potnikov. Po mnenju družbe easyJet bi morala Komisija v vsakem primeru skleniti, da je zagonska pomoč potrebna v skladu s točko 142 (v primeru letališča Cagliari) ali vsaj s točko 144 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(225) Kar zadeva ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike, točka 147 določa, da je navedeno merilo izpolnjeno, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev: (i) v predhodnem poslovnem načrtu, ki ga pripravi letalski prevoznik, je določeno, da mora ruta, za katero se prejema pomoč, po treh letih postati donosna za letalskega prevoznika, in sicer brez javnega financiranja, ali (ii) če letalski prevozniki nimajo poslovnega načrta za ruto, morajo zagotoviti nepreklicno zavezo letališču, da bo ruta delovala še najmanj tako dolgo, kot je bilo dolgo obdobje, v katerem je prejemala zagonsko pomoč. Družba easyJet poudarja, da so poslovni načrti, ki so bili pripravljeni v času podpisa pogodb, potrdili pripravnost in trajnost sporazumov za letališča.

(226) Zagotovila se ni nobena formalna zaveza k opravljanju letov po prvotnem triletnem obdobju, vendar je navedeni pogoj dejansko trenutno izpolnjen, saj družba easyJet od prenehanja sporazuma leta 2013 še naprej uporablja letališči Cagliari in Olbia.

(227) V zvezi z obstojem spodbujevalnega učinka družba easyJet opozarja, da ima zagonska pomoč letalskim prevoznikom spodbujevalni učinek, če je verjetno, da ob odsotnosti pomoči raven gospodarske dejavnosti letalskega prevoznika na zadevnem letališču ne bi bila razširjena. Družba easyJet, ki se sklicuje na pripombe z dne 30. julija 2013, poudarja, da brez podpore, ki jo je prejela od družb SOGAER in GEASAR, razen v glavni sezoni ne bi opravljala letov na nobeni od zadevnih rut.

(228) Kar zadeva sorazmernost zneska pomoči, družba easyJet ocenjuje, da je bilo navedeno merilo v tem primeru izpolnjeno. Nazadnje, kar zadeva izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino, družba easyJet trdi, da rut, na katerih opravlja lete, ne more nadomestiti nobena železniška storitev za velike hitrosti ali druga oblika prevoza. Poleg tega v ciljnih območjih letališč Cagliari in Olbia ni nobenega drugega letališča.

#### 5.2.3 DODATNE PRIPOMBE GLEDE ANALIZE NAČELA UDELEŽENCA V TRŽNEM GOSPODARSTVU V ZVEZI Z LETALIŠČEM OLBIA

(229) Družba easyJet trdi, da so sporazumi z letališčem Olbia skladni z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. V zvezi s tem je Komisiji predložila poročilo, ki ga je pripravila svetovalna družba. V navedeni študiji je analizirana pričakovana donosnost vsakega posameznega sporazuma o trženju, ki ga je družba easyJet sklenila z letališčem Olbia na popolnoma predhodni osnovi, v skladu z njenim razumevanjem pristopa Komisije v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 in najnovejšo sodno prakso ([88]).

(230) Iz rezultatov je razvidno, da se je v skladu z ustreznimi predpostavkami v času podpisa sporazumov o trženju v letih 2010 in 2011 za vsak sporazum pričakovalo, da bo dovolj donosen ([89]). Kar zadeva sporazuma iz let 2010 in 2011, je neto sedanja vrednost strogo pozitivna tako v sporočenem osnovnem scenariju kot v več preskusih občutljivosti, kar kaže na to, da bi razumen zasebni vlagatelj verjetno ponudil podobna dogovora.

(231) Predloženi dokazi zato kažejo, da bi bil razumen vlagatelj v tržnem gospodarstvu v podobnih okoliščinah pripravljen skleniti podobne sporazume z družbo easyJet, v katerih so predvidena razumna predhodna pričakovanja za družbo GEASAR. Iz navedene analize je razvidno, da je družba GEASAR s sklenitvijo različnih sporazumov z družbo easyJet ravnala podobno, kot bi ravnal zasebni vlagatelj.

### 5.3 *PRIPOMBE DRUŽBE GEASAR S.P.A. (UPRAVLJAVCA LETALIŠČA OLBIA)*

#### 5.3.1 PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

(232) Na letališču Olbia poteka zlasti notranji in mednarodni komercialni potniški promet, poudarek pa je na turističnem prometu. Zračni promet na letališče Olbia in z njega doseže vrhunec v poletni sezoni, med majem in oktobrom.

(233) Družba GEASAR poudarja, da zaradi lokacije letališča v otoški regiji, kakršna je Sardinija:

(a) ni mogoče šteti, da se prekriva z letališči v drugih državah članicah ali celinski Italiji;

(b) letališče Olbia ne konkurira drugim letališčem na otoku (zlasti ne letališču Mario Mameli v Cagliari-Elmasu in letališču Alghero-Fertilia). Zadevnih treh sardinskih letališč ni mogoče šteti za medsebojno zamenljiva, saj imajo vsaka svoje ciljno območje. Ključni razlogi za njihovo nezamenljivost so: topografija otoka, razpršenost prebivalstva na ozemlju, dolge razdalje med njimi in pomanjkanje hitrih cestnih povezav med različnimi območji otoka.

([88]) Zlasti Odločba Komisije 2004/393/ES z dne 12. februarja 2004 o ugodnostih, ki sta jih regija Valonija in letališče Brussels South Charleroi Airport priznavala letalskemu prevozniku Ryanair ob njegovi uvedbi v Charleroiju (UL L 137, 30.4.2004, str. 1), in Sklep Komisije z dne 25. julija 2012 o ukrepu SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Družbe Finavia, Airpro in Ryanair na letališču Tampere-Pirkkala (UL L 309, 19.11.2013, str. 27).

([89]) Analiza je bila opravljena brez dostopa do letališča in obravnava podatke, pridobljene iz javnih virov in od družbe easyJet, informacije pa so iz zadevnih sporazumov o trženju, podatkov na računih, sporazumov o zemeljski oskrbi, objavljenih tarif in letnih računovodskih izkazov letališča Olbia.

(234) Poleg tega zračni promet na letališču Olbia ne konkurira drugim načinom prevoza s Sardinije in na njo. Sardinijo je mogoče doseči le po zraku ali po morju, vendar so časi potovanja po morju precej daljši.

5.3.1.1 ***Ukrepi, ki jih je družba GEASAR sprejela za izvajanje zakona št. 10 iz leta 2010***

(235) Družba GEASAR je Sardiniji predložila akcijske načrte za leto 2010 in za triletno obdobje 2011–2013, skupaj z ustreznimi zahtevki za financiranje. Sardinija je dodelitev financiranja za navedena obdobja odobrila s sklepoma št. 43/37 z dne 6. decembra 2010 in št. 52/117 z dne 23. decembra 2011.

(236) Ukrepi, ki jih je dejansko izvedla družba GEASAR, so se nanašali le na dejavnosti 2 in 3, kakor sta določeni v zakonu št. 10 iz leta 2010; obsegali so dejavnosti za promocijo Sardinije kot turistične destinacije. Družba GEASAR ni sklenila nobenega sporazuma za razvoj rut v okviru dejavnosti 1.

**Dejavnost 2**

(237) Upravljavec letališča je na svojem spletišču objavil razpis za prijavo interesa, da bi sklenil pogodbe o trženju in oglaševanju, s katerimi se izvaja zakon št. 10 iz leta 2010. Družba GEASAR se je po prejemu prijav interesa z letalskimi prevozniki pogajala o predlogih za tržne dejavnosti, pri čemer je kot enega od instrumentov za načrtovanje upoštevala načrt Sardinije za trženje turizma.

(238) Na podlagi tega je za obdobje 2010–2013 sklenila začasne pogodbe z družbami easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com in Air Baltic. Večina pogodb se je sklenila za eno leto ali dve.

(239) Pogodbe so temeljile na predpogoju, da zadevni letalski prevozniki opravljajo lete na določenih notranjih ali evropskih rutah na letališče Olbia in z njega. Navedena zahteva je bila povezana s promocijo Sardinije kot turistične destinacije, ki jo izvajajo letalski prevozniki.

(240) Dejavnosti za trženje in promocijo destinacije, za katere so se prevozniki zavezali, da jih bodo izvajali s proračunom, zagotovljenim s pogodbo, so določene v posebnem medijskem načrtu. Natančneje obsegajo: (i) „klasično“ oglaševanje (tj. v mestu, medijih, revijah letalskih prevoznikov itd.) in (ii) „spletno“ oglaševanje na spletišču letalskega prevoznika.

**Dejavnost 3**

(241) Družba GEASAR je tretje osebe v imenu Sardinije pooblastila za izvajanje več pobud za promocijo Sardinije kot destinacije, kot so oglaševanje v tiskanih medijih in prek televizijskih oglasov, tiskanje zemljevidov z informacijami o Sardiniji, panoji in nalepke za okna, ki bi se namestili na letališču, svetovalne pogodbe za načrtovanje promocijskih strategij, udeležba na sejmih v sektorju in tiskovnih konferencah, promocija destinacije prek potovalnih paketov, ki jih ponujajo turistične agencije, in spletna stran za promocijo turizma na Sardiniji.

**Finančni tokovi**

(242) Upravljavec letališča plačilo za dejavnosti 2 in 3 posreduje letalskim prevoznikom in drugim zadevnim ponudnikom storitev. Družba GEASAR je Sardiniji predložila poročila o dejavnostih, ki so se izvedle v obdobju 2010–2012, in dejansko nastalih stroških. Sardinija bi nato morala povrniti zneske, ki jih je posredoval upravljavec letališča.

(243) Zaradi omejenih proračunskih sredstev je družbi GEASAR delno povrnila stroške, ki jih je ta imela zaradi dejavnosti 2 in 3. Največji delež sredstev, ki ga je Sardinija izplačala na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, je povezan z dejavnostjo 2 in krije plačila, ki jih je družba GEASAR v zameno izplačala letalskim prevoznikom na podlagi pogodb o trženju in oglaševanju.

(244) V preglednici 11 so prikazani finančni tokovi družbe GEASAR.

*Preglednica 11*

**Finančni tokovi letališča Olbia**

*(v EUR)*

| | 2010 | 2011 | 2012 | SKUPAJ |
|---|---|---|---|---|
| Dejavnost 2 | […] | […] | […] | […] |
| Dejavnost 3 | […] | […] | […] | […] |
| Skupni znesek, ki ga je upravljavec letališča sporočil Sardiniji | 3 972 223 | 3 057 654 | 3 029 160 | 10 059 037 |
| Pravica do prispevkov na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 | 3 972 223 | 2 945 363 | 3 029 160 | 9 946 747 |
| Skupni prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, povrnjeni upravljavcu letališča | 3 400 000 | 2 599 000 | 3 029 160 | 9 028 160 |

5.3.1.2 ***Presoja v skladu s členom 107(1) Pogodbe***

(245) Družba GEASAR ni dejanska upravičenka dejavnosti 2 in 3, v sklepu o začetku postopka pa je bila storjena napaka, ker je bila družba GEASAR vključena med prejemnike državne pomoči, določene z zakonom št. 10 iz leta 2010. Ni bila prejemnica gospodarske prednosti, ki je izvirala iz pomoči: prispevke, ki jih je Sardinija dodelila na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, so upravljavci letališč le „prenesli“ na končne prejemnike, tj. letalske prevoznike, ki so opravljali lete na letalskih povezavah na letališčih, ki se preiskujejo. To velja tudi za turistično promocijo Sardinije, ki so jo upravljavci letališč naročili pri drugih družbah.

(246) Po mnenju družbe GEASAR prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 ne pomenijo državne pomoči, saj nista izpolnjena vsaj dva pogoja od štirih za opredelitev državne pomoči na podlagi člena 107(1) Pogodbe:

(a) dejavnosti 2 in 3 ne dodeljujeta nobene prednosti družbi GEASAR, ki meni, da so sredstva, zagotovljena z zakonom št. 10 iz leta 2010, v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu: zneski, ki jih je Sardinija plačala v zvezi z dejavnostma 2 in 3, obsegajo plačilo za opravljeno storitev in plačilo stroškov, ki so jih tretje osebe dejansko imele. Družba GEASAR ugotavlja tudi, da je plačilo letalskim prevoznikom (dejavnost 2) in drugim ponudnikom storitev (dejavnost 3) v skladu s sedanjimi tržnimi cenami. Po drugi strani so sredstva, ki jih je Sardinija dodelila na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, Sardiniji zagotovila finančni donos v srednje- in dolgoročnem obdobju. Za znesek, ki ga je Sardinija pridobila z večjimi prihodki od davkov, se lahko šteje, da je višji od njenih stroškov zaradi financiranja dejavnosti, ki se preiskujejo. Posojila, ki jih je dodelila družba SFIRS, so se prav tako izplačala pod tržnimi pogoji;

(b) dejavnosti 2 in 3 ne vplivata na trgovino in ne izkrivljata konkurence: letališče Olbia zaradi svoje posebne lokacije deluje na lokalni ravni in ne konkurira drugim nacionalnim ali evropskim letališčem. Upravljanje letališča Olbia, čeprav le delno, je bilo družbi GEASAR dodeljeno leta 1989, torej precej pred sodbo v zadevi Aéroport de Paris z dne 12. decembra 2000, s katero se je uporaba pravil o državni pomoči razširila na upravljanje letališč.

(247) Družba GEASAR je sklenila, da prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 v skladu s členom 107(1) Pogodbe ne pomenijo državne pomoči.

5.3.1.3 ***Presoja združljivosti v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe***

(248) Družba GEASAR podredno trdi, da so prispevki, izplačani na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v vsakem primeru združljivi z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe. Združljivost je treba oceniti v skladu s točko 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 ([90]):

(a) pomoči so plačane letalskim prevoznikom z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008;

([90]) Komisija je zadevna merila proučila v točki 133 in naslednjih točkah „sklepa o začetku postopka“.

(b) zadevno financiranje je bilo namenjeno zmanjšanju sezonskosti zračnega prometa; v skladu s tem je spodbujalo uvedbo novih rut ali novih voznih redov, ni pa bilo namenjeno letalskim prevoznikom z obveznostmi javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1008/2008;

(c) za zadevne letalske prevoznike je bila subvencionirana povezava donosna;

(d) financiranje je zajemalo dodatne zagonske stroške zaradi opravljanja letov na novi ruti ali po novem voznem redu; navedeni stroški so v skladu s sedanjimi tržnimi cenami;

(e) spodbude na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 so se ustrezno oglaševale med različnimi letalskimi prevozniki, ki jih je zanimala ponudba njihovih storitev;

(f) pogodbe vključujejo sistem sankcij, ki bi se uvedle, če letalski prevoznik ne bi izpolnil svojih obveznosti do letališča.

(249) Družba GEASAR ugotavlja, da se subvencije, ki se izplačajo na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, letalskim prevoznikom dodelijo za nekoliko daljše obdobje (štiri leta namesto treh) in so intenzivnejše od zneskov, ki so dovoljeni v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005, vendar dodaja, da trajanje vseh pogodb, sklenjenih z letalskimi prevozniki, ni takšno, kot je določeno v zakonu št. 10 iz leta 2010; poudarja zlasti, da smernice omogočajo odstopanje od meril glede vključenih intenzivnosti za ekonomsko prikrajšane regije, ki prejemajo pomoč, kot je Sardinija.

(250) Ukrepi, ki se preiskujejo, so primerni za spodbujanje razvojnih ciljev, ki so v skladu z interesi Unije, in ne vplivajo na trgovino med državami članicami v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi. V zvezi s tem družba GEASAR navaja Resolucijo Evropskega parlamenta z dne 10. maja 2012 o prihodnosti regionalnih letališč in storitev zračnega prevoza v EU ([91]), v kateri je bil poudarjen pomen regionalnih letališč v Uniji.

(251) Družba GEASAR meni, da bi bilo treba pri presoji združljivosti ukrepov, ki se preiskujejo, z notranjim trgom upoštevati ključno vlogo, ki jo ima letališče Olbia pri zagotavljanju ozemeljske kontinuitete otoške regije, kakršna je Sardinija.

5.3.1.4 ***Presoje v skladu s členom 106 Pogodbe***

(252) Družba GEASAR ugotavlja, da zneski, izplačani na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči na podlagi meril iz sodbe v zadevi Altmark, in tudi če bi, bi bili združljivi na podlagi člena 106(2) Pogodbe.

**Upoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark**

(253) Kar zadeva prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, družba GEASAR poudarja, da so ukrepi, ki se preiskujejo, del širše geografske in prometne politike Sardinije, katere namen je zagotoviti najmanjše število letalskih povezav med otokom in preostalo Unijo skozi vse leto.

(254) Po njenem mnenju sta drugi in četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena: parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, so bili določeni vnaprej ter objektivno in pregledno, in ni nobenega tveganja za čezmerno nadomestilo, saj je družba GEASAR za nastale stroške prejela le delno nadomestilo.

(255) Družba GEASAR meni, da je imela stroške kot zasebno podjetje pod običajnimi tržnimi pogoji, zato je izpolnjen tudi četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark.

**Združljivost na podlagi člena 106(2) Pogodbe**

(256) Družba GEASAR meni, da bi bilo treba to združljivost oceniti ob upoštevanju odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, podredno in smiselno pa ob upoštevanju okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(257) Družba GEASAR ugotavlja, da je prag iz člena 2(1)(a) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 izpolnjen, saj je znesek javnega prispevka znašal približno 4 milijone EUR letno, promet družbe GEASAR pa je bil manjši od 100 milijonov EUR. Izpolnjeni so tudi pogoji iz členov 4, 5 in 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

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

(258) Kar zadeva uporabo okvira za storitve iz leta 2011, družba GEASAR poudarja, da:

(a) se je nadomestilo dodelilo za resnično in pravilno opredeljeno storitev splošnega gospodarskega pomena;

(b) se je odgovornost za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena podelila ustreznim podjetjem v skladu z enim ali več akti;

(c) znesek nadomestila ne presega zneska, ki je potreben za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne službe, vključno z zmernim dobičkom.

### 5.3.2 PRIPOMBE, PREDLOŽENE GLEDE UPORABE SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014 ZA ZADEVNE UKREPE

(259) Družba GEASAR poudarja, da je bila domnevna zadevna pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in da je v oddelku 8.6 smernic za letalski sektor iz leta 2014 navedeno, od katerega datuma se uporabljajo merila glede združljivosti, ki so določena v zadevnih smernicah. Komisija mora zato načelo iz točke 172 smernic uporabiti za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč) letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014. Oddelek 5 smernic za letalski sektor iz leta 2014 določa tudi merila glede združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, ki je bila izplačana pred 4. aprilom 2014. Po drugi strani se smernice za letalski sektor iz leta 2014 ne uporabljajo za pomoč za naložbe in zagonsko pomoč, ki je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe pred 4. aprilom 2014. Komisija mora za te vrste pomoči uporabiti „pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči“ (točki 173 in 174 smernic).

(260) Da bi družba GEASAR dokazala, da ni prejela državne pomoči, se sklicuje na pripombe, ki jih je Komisiji predložila 1. julija 2013. Če bi Komisija kljub temu sprejela sklep, da je javno financiranje, izplačano na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, pomoč za tekoče poslovanje, družba GEASAR S.p.A. pa je bila njen dejanski prejemnik, upravljavec letališča trdi, da morebitna dodeljena pomoč izpolnjuje merila glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(261) Družba GEASAR ugotavlja, da se na podlagi točke 137 smernic „[p]omoč za tekoče poslovanje, dodeljen[o] pred začetkom prehodnega obdobja“, vključno s pomočjo, izplačano pred 4. aprilom 2014, „lahko razglasi za združljivo“ v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe, „v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja“. Dodatni pogoj za združljivost take pomoči je, da so

(a) „izpolnjeni pogoji iz oddelka 5.1.2., z izjemo točk 115, 119, 121, 122, 123, 126 do 130, 132, 133 in 134“;

(b) zlasti se bo upoštevalo „izkrivljanje konkurence“.

(262) Družba GEASAR meni, da so izpolnjeni vsi pogoji glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014.

#### 5.3.2.1 ***Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa (točki 113 in 114 letalskih smernic iz leta 2014)***

(263) Družba GEASAR ugotavlja, da je morebitna pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, zagotovo prispevala k „doseganju cilja skupnega interesa“. To potrjujejo cilji „krepitve ekonomske, socialne in teritorialne kohezije referenčne skupnosti“, za katere si je Sardinija nameravala prizadevati s sprejetjem zakona št. 10 iz leta 2010. Dodeljeni javni prispevek naj bi dejansko spodbujal razvoj letalskih povezav med otokom in preostalo Unijo ter zmanjšal njihovo sezonskost, omogočil pa je tudi, da so se preprečile „motnje v zračnem prometu ter povezljivosti“ (točka 113).

(264) Družba GEASAR S.p.A. trdi, da je zakon št. 10 iz leta 2010 prispeval k „poveča[nju] mobilnost[i] državljanov Unije in povezljivost[i] regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije“ (točka 113(a)). Dodaja, da je zakon št. 10 iz leta 2010 „spodbuja[l] regionalni razvoj“ (točka 113(c)); letališče Olbia je resnično ključno za dostop do turističnih destinacij na severovzhodu Sardinije, zakon št. 10 iz leta 2010 pa je pomagal zmanjšati sezonskost zračnega prometa.

5.3.2.2 ***Potreba po posredovanju države (točke 116, 117 in 118 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(265) Po mnenju družbe GEASAR je tudi ta zahteva izpolnjena, ker letališče Olbia spada v kategorijo iz točke 118 smernic, tj. med letališča, ki ne morejo kriti svojih stroškov poslovanja. Natančneje, letališče Olbia spada pod točko (d), tj. „letališča z letnim potniškim prometom med 1 in 3 milijoni potnikov“. Komercialni potniški promet je leta 2013 obsegal 1 950 615 potnikov.

5.3.2.3 ***Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike (točka 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(266) Družba GEASAR meni, da ni bilo nobenih instrumentov politike ali instrumentov pomoči, ki bi bili manj izkrivljajoči in bi omogočili doseganje istega cilja, tj. zagotavljanje letalskih povezav na severozahodno Sardinijo, ki so bile takrat v glavnem zgoščene v poletnem obdobju, ter tako pomagali odpraviti zaostanek v razvoju, ki vpliva na zadevno območje zaradi njegove obrobne lokacije in izolacije. Morebitna prejeta pomoč se je uporabila za ohranjanje in razvoj komercialnega prometa ter zagotavljanje dobrih povezav med državami članicami.

5.3.2.4 ***Obstoj spodbujevalnega učinka (točka 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(267) Družba GEASAR poudarja, da se je morebitna pomoč, ki ji je bila dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v vsakem primeru uporabila izključno za omogočanje razvoja obsega prometa in letališke dejavnosti, za katere se šteje, da so v skladu s cilji splošnega interesa, za katere si prizadeva. Brez javnega posredovanja se navedeni cilji ne bi dosegli in stopnja dejavnosti letališča Olbia bi se čez leto precej zmanjšala.

5.3.2.5 ***Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno) (točka 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(268) Upravljavec letališča glede te točke navaja ustrezne elemente, ki so Komisiji že na voljo, in navaja, da naj bi dodeljena javna sredstva upravljavcu povrnila stroške, ki jih je ta dejansko imel zaradi pobud, izvedenih na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010.

5.3.2.6 ***Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino (točka 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(269) Družba GEASAR ugotavlja, da morebitna pomoč za tekoče poslovanje nikakor ni vplivala na konkurenco. Upravljavec ugotavlja, da je letališče Olbia zaradi svoje geografske lokacije otoška dejavnost z geografsko omejenim obsegom, ki ni izpostavljena konkurenci drugih nacionalnih letališč ali letališč Unije. Poleg tega zaradi svojih značilnosti tudi ne konkurira drugim letališčem na Sardiniji. Prav tako letališče Olbia ne konkurira drugim načinom prevoza.

(270) Družba GEASAR nazadnje poudarja, da je letališče Olbia „odprto za vse morebitne uporabnike in [ni] namenjeno le enemu določenemu uporabniku“, kar je spet v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014. Ob upoštevanju navedenega družba meni, da je morebitna pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v celoti združljiva z merili iz točke 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014, zato bi jo bilo treba šteti za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

5.4 *PRIPOMBE DRUŽBE SOGEAAL S.P.A. (UPRAVLJAVCA LETALIŠČA ALGHERO)*

5.4.1 PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

(271) Družba SOGEAAL poudarja, da zaradi lokacije letališča Alghero v otoški regiji, kakršna je Sardinija:

(a) za letališče Alghero ni mogoče šteti, da se prekriva z letališči v drugih državah članicah ali celinski Italiji;

(b) letališče Alghero ne konkurira drugim letališčem na otoku (zlasti letališču Mario Mameli v Cagliari-Elmasu in letališču Olbia-Costa Smeralda). Zadevnih treh sardinskih letališč ni mogoče šteti za medsebojno zamenljiva, saj imajo vsaka svoje ciljno območje. Ključni razlogi za njihovo nezamenljivost so: topografija otoka, razpršenost prebivalstva na ozemlju, dolge razdalje med njimi in pomanjkanje hitrih cestnih povezav med različnimi območji otoka.

(272) Poleg tega zračni promet na letališču Alghero ne konkurira drugim načinom prevoza s Sardinije in na njo. Sardinijo je mogoče doseči le po zraku ali po morju, vendar so časi potovanja po morju precej daljši.

5.4.1.1 ***Ukrepi, ki jih je družba SOGEAAL sprejela za izvajanje zakona št. 10 iz leta 2010***

(273) Družba SOGEAAL je Sardiniji predložila akcijske načrte za leto 2010 in za triletno obdobje 2011–2013, skupaj z ustreznimi zahtevki za financiranje. Sardinija je dodelitev financiranja za navedena obdobja odobrila s sklepoma št. 43/37 z dne 6. decembra 2010 in št. 52/117 z dne 23. decembra 2011.

(274) Družba SOGEAAL je menila, da je pri izvajanju dejavnosti 1, 2 in 3, kakor so določene v zakonu št. 10 iz leta 2010, upoštevala možnosti prihodnjega donosa, ocenjene v gospodarsko-finančnem načrtu.

**Dejavnost 1**

(275) Družba SOGEAAL je po objavi, da namerava skleniti pogodbe za razvoj rut na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, za obdobje 2010–2013 sklenila sporazuma z družbama Ryanair in easyJet, s katerima sta se letalska prevoznika zavezala, da bosta dosegla določene cilje glede prometa, ko bi jih dosegla, pa bi od družbe SOGEAAL v imenu Sardinije prejela neki znesek plačila v obliki nagrade za uspešnost.

**Dejavnost 2**

(276) Upravljavec letališča je na svojem spletišču objavil, da namerava skleniti pogodbe za trženje in oglaševanje na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010. Družba SOGEAAL je nato sklenila pogodbe za trženje in oglaševanje z družbami AMS, Meridiana, Alitalia in WizzAir. Pogodbe so temeljile na pogoju, da zadevni letalski prevozniki opravljajo lete na zadevnih notranjih rutah ali rutah EU na letališče Alghero in z njega. Navedena zahteva je bila povezana s promocijo Sardinije kot turistične destinacije, ki jo izvajajo letalski prevozniki.

(277) Dejavnosti za trženje in promocijo destinacije, ki jih prevozniki izvedejo s prispevkom, zagotovljenim s pogodbo, vključujejo: (i) „klasično“ oglaševanje (tj. v mestu, medijih, revijah letalskih prevoznikov itd.) in (ii) „spletno“ oglaševanje na spletišču letalskega prevoznika.

**Dejavnost 3**

(278) Družba SOGEAAL je tretje osebe v imenu Sardinije pooblastila za izvajanje več pobud za promocijo Sardinije kot destinacije, vključno z vzpostavitvijo spletne strani za promocijo turizma na Sardiniji, klasičnimi in spletnimi oglaševalskimi akcijami ter promocijo destinacije prek potovalnih paketov, ki jih ponujajo turistične agencije.

**Finančni tokovi**

(279) Plačilo za ukrepe, izvedene v okviru dejavnosti 1, 2 in 3, upravljavci letališč v obliki predplačila izplačajo letalskim prevoznikom in drugim zadevnim ponudnikom storitev. Družba SOGEAAL je Sardiniji predložila poročila o dejavnostih, ki so se izvedle v obdobju 2010–2012, in dejansko nastalih stroških. Sardinija mora nato povrniti zneske, ki jih je posredoval upravljavec letališča.

(280) Največji delež sredstev, ki ga je Sardinija izplačala na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, je povezan z dejavnostmi 1 in 2 ter krije plačila, ki jih je družba SOGEAAL v zameno izplačala letalskim prevoznikom na podlagi pogodb o trženju in oglaševanju, kot je prikazano v preglednici 12.

*Preglednica 12*

**Finančni tokovi letališča Alghero**

*(v EUR)*

| | 2010 | 2011 | 2012 | SKUPAJ |
|---|---|---|---|---|
| Dejavnost 1 | […] | […] | […] | […] |
| Dejavnost 2 | […] | […] | […] | […] |
| Dejavnost 3 | — | […] | […] | […] |

*(v EUR)*

| | 2010 | 2011 | 2012 | SKUPAJ |
|---|---|---|---|---|
| Skupni znesek, ki ga je upravljavec letališča sporočil Sardiniji | 8 517 962 | 9 041 162 | 9 062 413 | 26 621 538 |
| Pravica do prispevkov na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 | 8 517 962 | 9 041 162 | 9 062 413 | 26 621 538 |
| Skupni prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, povrnjeni upravljavcu letališča | 8 517 962 | 9 041 162 | 9 062 413 | 26 621 538 |

5.4.1.2 ***Presoja v skladu s členom 107(1) Pogodbe***

(281) Družba SOGEAAL ni dejanska upravičenka dejavnosti 1, 2 in 3. Trdi, da je bila v sklepu o začetku postopka storjena napaka, ker je bila družba SOGEAAL vključena med prejemnike državne pomoči, določene z zakonom št. 10 iz leta 2010.

(282) Družba SOGEAAL ni bila prejemnica gospodarske prednosti, ki je izvirala iz pomoči: prispevke, ki jih je Sardinija dodelila na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, so upravljavci letališč le „prenesli“ na končne prejemnike, tj. letalske prevoznike, ki so opravljali lete na letalskih povezavah na letališčih, ki se preiskujejo. To velja tudi za turistično promocijo Sardinije, ki so jo upravljavci letališč naročili pri drugih družbah.

(283) Po mnenju družbe SOGEAAL nadomestilo, dodeljeno na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, ne pomeni državne pomoči. Trije pogoji od štirih za opredelitev državne pomoči na podlagi člena 107(1) Pogodbe niso izpolnjeni. Dejavnosti 1, 2 in 3 ne vplivajo na trgovino in ne izkrivljajo konkurence: letališče Alghero zaradi svoje posebne lokacije deluje na lokalni ravni in ne konkurira drugim nacionalnim ali evropskim letališčem. Upravljanje letališča Alghero, čeprav le delno, je bilo družbi SOGEAAL dodeljeno leta 1989, torej precej pred sodbo v zadevi Aéroport de Paris z dne 12. decembra 2000, s katero se je uporaba pravil o državni pomoči razširila na upravljanje letališč.

(284) Dejavnosti 1, 2 in 3 ne dodeljujejo nobene gospodarske prednosti. Družba SOGEAAL meni, da so sredstva, zagotovljena z zakonom št. 10 iz leta 2010, v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu: zneski, ki jih je Sardinija plačala v zvezi z vsemi tremi dejavnostmi, obsegajo plačilo za opravljeno storitev in plačilo stroškov, ki so jih tretje osebe dejansko imele. Družba SOGEAAL ugotavlja tudi, da je plačilo letalskim prevoznikom (dejavnost 2) in drugim ponudnikom storitev (dejavnost 3) v skladu s sedanjimi tržnimi cenami.

(285) Sredstva, ki jih je Sardinija dodelila na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, so Sardiniji zagotovila finančni donos v srednje- in dolgoročnem obdobju. Za znesek, ki ga je Sardinija pridobila z večjimi prihodki od davkov, se lahko šteje, da je višji od njenih stroškov zaradi financiranja dejavnosti, ki se preiskujejo. Posojila, ki jih je dodelila družba SFIRS, so se prav tako izplačala pod tržnimi pogoji.

(286) Družba SOGEAAL je sklenila, da prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 v skladu s členom 107(1) Pogodbe ne pomenijo državne pomoči.

5.4.1.3 ***Presoja združljivosti v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe***

(287) Družba SOGEAAL podredno trdi, da so prispevki, izplačani na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v vsakem primeru združljivi z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe. Združljivost je treba oceniti v skladu s točko 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 ([92]):

(a) pomoči so plačane letalskim prevoznikom z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008;

(b) zadevno financiranje je bilo namenjeno zmanjšanju sezonskosti zračnega prometa in je v skladu s tem spodbujalo uvedbo novih rut ali novih voznih redov, ni pa bilo namenjeno letalskim prevoznikom z obveznostmi javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1008/2008;

([92]) Komisija je zadevna merila proučila v točki 133 in naslednjih točkah „sklepa o začetku postopka“.

(c) za zadevne letalske prevoznike je bila subvencionirana povezava donosna;

(d) spodbude na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 so se ustrezno oglaševale med različnimi letalskimi prevozniki, ki jih je zanimala ponudba njihovih storitev;

(e) pogodbe vključujejo sistem sankcij, ki bi se uvedle, če letalski prevoznik ne bi izpolnil svojih obveznosti do letališča.

(288) Družba SOGEAAL ugotavlja, da se subvencije, ki se izplačajo na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, letalskim prevoznikom dodelijo za nekoliko daljše obdobje (štiri leta namesto treh) in so intenzivnejše od zneskov, ki so dovoljeni v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2005, vendar dodaja, da trajanje vseh pogodb, sklenjenih z letalskimi prevozniki, ni takšno, kot je določeno v zakonu št. 10 iz leta 2010; poudarja zlasti, da smernice omogočajo odstopanje od meril glede vključenih intenzivnosti za ekonomsko prikrajšane regije, ki prejemajo pomoč, kot je Sardinija.

(289) Dejavnosti, ki se preiskujejo, so primerne za spodbujanje razvojnih ciljev, ki so v skladu z interesi Unije, in ne vplivajo na trgovino med državami članicami v obsegu, ki je v nasprotju s skupnimi interesi. V zvezi s tem družba SOGEAAL navaja Resolucijo Evropskega parlamenta z dne 10. maja 2012 o prihodnosti regionalnih letališč in storitev zračnega prevoza v EU, v kateri je bil poudarjen pomen regionalnih letališč v EU.

(290) Družba SOGEAAL meni, da bi bilo treba pri presoji združljivosti ukrepov, ki se preiskujejo, z notranjim trgom upoštevati ključno vlogo, ki jo ima letališče Alghero pri zagotavljanju ozemeljske kontinuitete otoške regije, kakršna je Sardinija.

5.4.1.4 ***Presoje v skladu s členom 106 Pogodbe***

(291) Družba SOGEAAL ugotavlja, da zneski, izplačani na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, ne pomenijo državne pomoči na podlagi meril iz sodbe v zadevi *Altmark*, in tudi če bi, bi bili združljivi na podlagi člena 106(2) Pogodbe.

**Upoštevanje meril iz sodbe v zadevi Altmark**

(292) Kar zadeva prvi pogoj iz sodbe v zadevi Altmark, družba SOGEAAL poudarja, da so dejavnosti, ki se preiskujejo, del širše geografske in prometne politike Sardinije, katere namen je zagotoviti najmanjše število letalskih povezav med otokom in preostalo Unijo skozi vse leto.

(293) Po njenem mnenju sta drugi in četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark izpolnjena: parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, so bili določeni vnaprej ter objektivno in pregledno, in ni nobenega tveganja za čezmerno nadomestilo, saj je družba SOGEAAL za nastale stroške prejela le delno nadomestilo.

(294) Stroške, ki so se upoštevali, so imela zasebna, dobro vodena podjetja, zato je izpolnjen tudi četrti pogoj iz sodbe v zadevi Altmark.

**Združljivost na podlagi člena 106(2) Pogodbe**

(295) Družba SOGEAAL meni, da bi bilo treba to združljivost oceniti ob upoštevanju odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005, podredno in smiselno pa ob upoštevanju okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena iz leta 2011.

(296) Družba SOGEAAL ugotavlja, da je prag iz člena 2(1)(a) odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005 izpolnjen, saj je znesek javnega prispevka znašal približno 4 milijone EUR letno, promet družbe SOGEAAL pa je bil manjši od 100 milijonov EUR. Izpolnjeni so tudi pogoji iz členov 4, 5 in 6 odločbe o storitvah splošnega gospodarskega pomena iz leta 2005.

(297) Kar zadeva uporabo okvira za storitve iz leta 2011, družba SOGEAAL poudarja, da:

(a) se je nadomestilo dodelilo za resnično in pravilno opredeljeno storitev splošnega gospodarskega pomena;

(b) se je odgovornost za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena podelila ustreznim podjetjem v skladu z enim ali več akti;

(c) znesek nadomestila ne presega zneska, ki je potreben za kritje neto stroškov izpolnjevanja obveznosti javne službe, vključno z zmernim dobičkom.

5.4.2 PRIPOMBE, PREDLOŽENE GLEDE UPORABE SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014 ZA ZADEVNE UKREPE

(298) Družba SOGEAAL poudarja, da je bila domnevna zadevna pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014 in da je v oddelku 8.6 smernic za letalski sektor iz leta 2014 navedeno, od katerega datuma se uporabljajo merila glede združljivosti, ki so določena v zadevnih smernicah. Komisija mora zato načelo iz točke 172 smernic uporabiti za vse zadeve o pomoči za tekoče poslovanje (nerešene prijave in nezakonita nepriglašena pomoč) letališčem, tudi če je bila pomoč dodeljena pred 4. aprilom 2014. Oddelek 5 smernic za letalski sektor iz leta 2014 določa tudi merila glede združljivosti pomoči za tekoče poslovanje, ki je bila izplačana pred 4. aprilom 2014. Po drugi strani se smernice za letalski sektor iz leta 2014 ne uporabljajo za pomoč za naložbe in zagonsko pomoč, ki je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe pred 4. aprilom 2014. Komisija mora za te vrste pomoči uporabiti „pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči“ (točki 173 in 174 smernic).

(299) Da bi družba SOGEAAL dokazala, da ni prejela državne pomoči, se sklicuje na pripombe, ki jih je Komisiji predložila 29. julija 2013. Če bi Komisija kljub temu sprejela sklep, da je javno financiranje, izplačano na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, pomoč za tekoče poslovanje, družba SOGEAAL pa je bila njen dejanski prejemnik, upravljavec letališča trdi, da morebitna dodeljena pomoč izpolnjuje merila glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(300) Družba SOGEAAL ugotavlja, da se na podlagi točke 137 smernic „[p]omoč za tekoče poslovanje, dodeljena pred začetkom prehodnega obdobja“, vključno s pomočjo, izplačano pred 4. aprilom 2014, „lahko razglasi za združljivo“ v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe, „v celotnem znesku nepokritih stroškov poslovanja“. Dodatni pogoj za združljivost take pomoči je, da so

(a) „izpolnjeni pogoji iz oddelka 5.1.2., z izjemo točk 115, 119, 121, 122, 123, 126 do 130, 132, 133 in 134“;

(b) zlasti se bo upoštevalo „izkrivljanje konkurence“.

(301) Družba SOGEAAL meni, da so izpolnjeni vsi pogoji glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014, in ugotavlja, da je 8. maja 2014 že predložila pripombe o združljivosti s smernicami za letalski sektor iz leta 2014 v postopku SA.23098-*Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1 ***Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa (točki 113 in 114 letalskih smernic iz leta 2014)***

(302) Družba SOGEAAL ugotavlja, da je morebitna pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, zagotovo prispevala k „doseganju cilja skupnega interesa“. To potrjujejo cilji „krepitve ekonomske, socialne in teritorialne kohezije referenčne skupnosti“, za katere si je Sardinija nameravala prizadevati s sprejetjem zakona št. 10 iz leta 2010. Dodeljeni javni prispevek naj bi dejansko spodbujal razvoj letalskih povezav med otokom in preostalo Unijo ter zmanjšal njihovo sezonskost, omogočil pa je tudi, da so se preprečile „motnje v zračnem prometu ter povezljivosti“ (točka 113).

(303) Družba SOGEAAL trdi, da je zakon št. 10 iz leta 2010 dejansko prispeval k „poveča[nju] mobilnost[i] državljanov Unije in povezljivost[i] regij z vzpostavitvijo točk za dostop za polete znotraj Unije“ (točka 113(a)).

(304) ta upravljavec dodaja, da je zakon št. 10 iz leta 2010 „spodbuja[l] regionalni razvoj“ (točka 113(c)); to velja zlasti za ciljno območje letališča Alghero, severozahodno Sardinijo, ki krepko zaostaja v razvoju.

5.4.2.2 ***Potreba po posredovanju države (točke 116, 117 in 118 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(305) Po mnenju družbe SOGEAAL je tudi ta zahteva izpolnjena, ker letališče Alghero spada v kategorijo iz točke 118 smernic, tj. med letališča, ki ne morejo kriti svojih stroškov poslovanja. Natančneje, letališče Alghero spada pod točko (d), tj. „letališča z letnim potniškim prometom med 1 in 3 milijoni potnikov“.

5.4.2.3 ***Ustreznost državne pomoči kot instrumenta politike (točka 120 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(306) Družba SOGEAAL meni, da ni bilo nobenih instrumentov politike ali instrumentov pomoči, ki bi bili manj izkrivljajoči in bi omogočili doseganje istega cilja, tj. zagotavljanje letalskih povezav na severozahodno Sardinijo, ki so bile takrat v glavnem zgoščene v poletnem obdobju, ter tako pomagali odpraviti zaostanek v razvoju, ki vpliva na zadevno območje zaradi njegove obrobne lokacije in izolacije. Morebitna prejeta pomoč se je uporabila za ohranjanje in razvoj komercialnega prometa in zagotavljanje dobrih povezav med državami članicami.

5.4.2.4 ***Obstoj spodbujevalnega učinka (točka 124 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(307) Družba SOGEAAL poudarja, da se je morebitna pomoč, ki ji je bila dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v vsakem primeru uporabila izključno za omogočanje razvoja obsega prometa in letališke dejavnosti, za katere se šteje, da so v skladu s cilji splošnega interesa, za katere si prizadeva. Brez javnega posredovanja se navedeni cilji ne bi dosegli in stopnja dejavnosti letališča Alghero bi se čez leto precej zmanjšala.

5.4.2.5 ***Sorazmernost zneska pomoči (pomoč, omejena na najmanjšo potrebno) (točka 125 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(308) Upravljavec letališča glede te točke navaja ustrezne elemente, ki so Komisiji že na voljo, in navaja, da naj bi dodeljena javna sredstva upravljavcu povrnila stroške, ki jih je ta dejansko imel zaradi pobud, izvedenih na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010.

5.4.2.6 ***Izogibanje neupravičenim negativnim učinkom na konkurenco in trgovino (točka 131 smernic za letalski sektor iz leta 2014)***

(309) Družba SOGEAAL ugotavlja, da morebitna pomoč za tekoče poslovanje nikakor ni vplivala na konkurenco. Upravljavec ugotavlja, da je letališče Alghero zaradi svoje geografske lokacije otoška dejavnost z geografsko omejenim obsegom, ki ni izpostavljena konkurenci drugih nacionalnih letališč ali letališč Unije. Poleg tega zaradi svojih značilnosti tudi ne konkurira drugim letališčem na Sardiniji. Prav tako letališče Alghero ne konkurira drugim načinom prevoza.

(310) Družba SOGEAAL nazadnje poudarja, da je letališče Alghero „odprto za vse morebitne uporabnike in [ni] namenjeno le enemu določenemu uporabniku“, kar je spet v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 2014. Ob upoštevanju navedenega družba meni, da je morebitna pomoč za tekoče poslovanje, dodeljena na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, v celoti združljiva z merili iz točke 5.1.2 smernic za letalski sektor iz leta 2014, zato bi jo bilo treba šteti za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe.

5.5 *PRIPOMBE DRUŽBE SOGAER (UPRAVLJAVCA LETALIŠČA CAGLIARI)*

5.5.1 PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

(311) Družba SOGAER se ne strinja s pristopom Komisije, saj je načelo iz sodbe v zadevi Altmark očitno uporabila za družbo SOGAER namesto za prevoznike: Sardinija od družbe SOGAER ni nikoli zahtevala opravljanja kakršne koli storitve splošnega pomena. Družba SOGAER meni, da Sardinija dokumenta, v katerem bi bile jasno opisane obveznosti javne službe, ki so jih naložila letališča, ni mogla predložiti ravno zato, ker se domnevne obveznosti niso nikoli razumele kot obveznosti.

5.5.1.1 ***Napačna opredelitev upravičenca***

(312) Družba SOGAER se ne strinja s sklepom Komisije, da je družba SOGAER prejemnica državne pomoči na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010. Družba SOGAER meni, da shema pomoči, ki se preiskuje, ne pomeni pomoči družbi SOGAER za tekoče poslovanje ali nadomestila, ki se je družbi SOGAER izplačalo za storitev, ki jo je zahtevala Sardinija, tj. da izbere letalske prevoznike, ki lahko dosežejo navedene letne cilje glede pogostosti letov in števila potnikov na strateških rutah na letališče Cagliari in z njega.

(313) Družba SOGAER trdi, da Sardinija v okviru navedene sheme zagotavlja nadomestilo, ki je le usmerjeno prek družbe SOGAER v okviru načrta, ki ga določi, financira in spremlja Sardinija, in se letalskim prevoznikom plača v zamenjavo za opravljanje letov na novih rutah ali razvoj obstoječih rut na Sardinijo in z nje. Če se ne bi uvedle nove rute ali razširile obstoječe rute, družba SOGAER ne bi prejela plačila za opravljeno storitev.

(314) Družba SOGAER je opozorila na obveznost glede računovodenja, ki ji je bila naložena: Sardinija je družbi SOGAER sredstva, ki jih je ta posredovala letalskim prevoznikom, povrnila šele po tem, ko je sprejela računovodske izkaze družbe SOGAER, iz katerih je moralo biti razvidno, da so letalski prevozniki prejeli celotne deželne prispevke. Zato družba SOGAER trdi, da ni bila prejemnica zadevne pomoči in da je napačno govoriti o finančni podpori, ki jo je Sardinija dodelila družbi SOGAER. Družba SOGAER ni seznanjena z nobenim precedensom, v katerem bi Komisija ugotovila, da je stran prejemnica državne pomoči, ko je njena vloga omejena na prenos javnih sredstev, ki jih je prejela, na tretje osebe. Storitev, za katero je Sardinija plačevala nadomestilo, je zagotovil letalski prevoznik, ne pa upravljavec letališča. Družba SOGAER dodaja, da predplačilo, ki ga je dodelila družba SFIRS, ni vključevalo nobenega elementa državne pomoči. Bilo je posojilo z obrestmi pod tržnimi pogoji.

5.5.1.2 ***Finančni tokovi***

(315) Upravljavec letališča plačilo za dejavnosti 2 in 3 posreduje letalskim prevoznikom in drugim zadevnim ponudnikom. Družba SOGEAAL je Sardiniji predložila poročila o dejavnostih, izvedenih v obdobju 2010–2012, iz katerih so razvidni dejansko nastali stroški. Sardinija bi nato morala povrniti zneske, ki jih je posredoval upravljavec letališča. V preglednici 13 so prikazani povezani finančni tokovi.

*Preglednica 13*

**Finančni tokovi letališča Alghero**

*(v EUR)*

| | 2010 | 2011 | 2012 | SKUPAJ |
|---|---|---|---|---|
| Dejavnosti 1 in 2 | […] | […] | […] | […] |
| Dejavnost 3 | […] | […] | […] | […] |
| Skupni znesek, plačan letalskim prevoznikom | 4 537 447 | 4 941 510 | 4 262 250 | 13 741 207 |
| Skupni znesek, ki ga je upravljavec letališča sporočil Sardiniji | 4 657 311 | 4 977 945 | 4 869 410 | 14 504 666 |
| Pravica do prispevkov na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 | 5 000 000 | 4 777 320 | 8 405 080 | 18 182 401 |
| Skupni prispevki na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, povrnjeni upravljavcu letališča | 4 250 000 | 4 060 722 | 0 | 8 310 722 |

5.5.1.3 ***Upravičenci zadevnih ukrepov***

(316) Družba SOGAER meni, da sta bila dejanska upravičenca zadevnih treh dejavnosti, opredeljenih na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, turistična industrija otoka in zaradi večjih prihodkov od davkov zaradi povečanja turizma posredno sama Sardinija.

(317) Letališča so morala, da bi prejela nepovratna sredstva Sardinije, prejeta sredstva prenesti, zato jih ni mogoče šteti za dejanske prejemnike. To velja tudi za oba glavna nizkocenovna prevoznika, ki uporabljata letališče Cagliari, tj. družbi Ryanair in easyJet, tuji družbi, ki jima je Sardinija dodelila pomoč, da bi izpolnili regionalne cilje.

5.5.1.4 ***Neobstoj državne pomoči***

(318) Družba SOGAER je analizirala sestavne elemente ukrepa državne pomoči in proučila zlasti vprašanje, ali je izvedeno plačilo podelilo konkurenčno prednost. Trdi, da deželno nadomestilo nikoli ni krilo več kot del dodatnih stroškov, ki so jih imeli letalski prevozniki z uvedbo novih rut ali razširitvijo obstoječih. Kot primer navaja družbo Ryanair, ki ji je nadomestilo, ki ga je plačala Sardinija in ga je nanjo prenesla družba SOGAER, pokrilo približno desetino ocenjenih stroškov zaradi opravljanja letov na zahtevanih rutah.

(319) Družba SOGAER poudarja, da vzpostavljeni mehanizem prinaša rešitev, ki je ugodna za vse: potniki lahko po konkurenčnih cenah letijo na otok in z njega, Sardinija pa prejme dodatni prihodek od turizma. Zaradi tega imajo korist tudi regionalni turizem in gostinstvo ter letalski prevozniki in letališča. Zato nasprotuje pristopu Komisije, katerega cilj je očitno prekiniti to pozitivno dinamiko.

(320) Družba SOGAER je prevoznike vedno izbrala po objavi povabila na svojem spletišču. Možnost uporabe letališča Cagliari je bila na voljo vsem zainteresiranim prevoznikom pod enakimi ekonomskimi pogoji. Če zadevni letalski prevozniki zaradi svojih posebnih poslovnih modelov ustvarijo večji dobiček kot drugi letalski prevozniki, tega po njenem mnenju ni mogoče pripisati državni pomoči, ki jo dodeli upravljavec letališča ali Sardinija. Prevoznikov zaradi tega tudi ni mogoče kaznovati.

(321) Nazadnje družba SOGAER meni, da ne gre za državno pomoč, ker (i) prevoznikom ni dodeljena neupravičena prednost, ki bi bila za to potrebna; (ii) je načelo zasebnega vlagatelja v gospodarstvu izpolnjeno zaradi dobička deželne blagajne, ki je večji od odhodkov na podlagi člena 3 zakona št. 10 iz leta 2010, ter (iii) je pomoč namenjena turizmu in gostinstvu na otoku in ni tako obsežna, da bi lahko vplivala na trgovino v Uniji.

5.5.1.5 ***Storitve splošnega gospodarskega pomena***

(322) Družba SOGAER meni, da je analiza selektivnosti prednosti, ki jo je izvedla Komisija, prestroga. Komisija trdi, da zakon št. 10 iz leta 2010 ne navaja posebnih rut, ampak splošni cilj razvoja zračnega prevoza. Ugovarja, da je to v nasprotju s prvim merilom iz sodbe v zadevi Altmark, v skladu s katerim je treba jasno opredeliti zahteve, ki jih mora upravičeno podjetje izpolniti, da pridobi nadomestilo za storitev splošnega gospodarskega pomena.

(323) Po mnenju družbe SOGAER je bilo iz besedila deželne zakonodaje jasno, da bi nadomestilo prejeli le letalski prevozniki, ki bi uvedli nove rute ali razširili obstoječe. Meni, da je navedena obveznost kot cilj dovolj natančna.

(324) Pristop Komisije k opredelitvi parametrov za izračun nadomestila je podobno strog. Družba SOGAER trdi, da se je obseg nadomestila, izplačanega prevoznikom, izračunal po merilih, strožjih od tistih, ki jih je določila Sardinija, in da bi to moralo zadoščati za izpolnjevanje drugega merila iz sodbe v zadevi Altmark.

(325) Kar zadeva tretje in četrto merilo iz sodbe v zadevi Altmark, družba SOGAER trdi, da je leta 2003 objavila posebno obvestilo v *Uradnem listu Evropske unije*, junija in avgusta istega leta pa še oglas v glavnem evropskem dnevnem časopisu. Odzval se ni noben ponudnik in objavila je stalno obvestilo na svojem spletišču. Vedno se je izogibala vsakršnemu čezmernemu nadomestilu za zahtevane storitve, tudi takrat, ko se je odzval le en prevoznik in je bil zato njen manevrski prostor za pogajanja manjši.

(326) Družba SOGAER ni seznanjena z nobenim pravnim aktom, s katerim je Sardinija upravljavcem letališč naložila opravljanje obveznosti javne službe. Prizadevanja Komisije, da bi ugotovila, ali je bila raven nadomestila, ki se je dodelilo upravljavcem letališč, sorazmerna, so zato obsojena na neuspeh.

5.5.1.6 ***Načelo zasebnega vlagatelja v gospodarstvu in smernice za letalski sektor iz leta 2014***

(327) Družba SOGAER navaja, da je v odnosu z nizkocenovnimi prevozniki, zlasti družbo Ryanair, ravnala, kot ravnajo letališča v zasebnem upravljanju. To trditev je podprla s poročilom svetovalne družbe z dne 28. junija 2013, ki deluje v imenu družbe Ryanair.

(328) Trdi, da so v zadevnem primeru dejansko izpolnjena številna merila glede združljivosti iz smernic za letalski sektor iz leta 2014: (i) družba SOGAER je pomoč ali nadomestilo za uvedbo novih rut ali razširitev obstoječih upravljala v imenu Sardinije; (iii) nadomestilo je zajemalo približno eno desetino povprečnih stroškov poslovanja, in (iii) vsi letalski prevozniki, ki so imeli korist od ocenjevanih dejavnosti, so imeli veljavno operativno licenco. Družba SOGAER zato meni, da se lahko ob vsebinski namesto formalistični razlagi smernic ugotovi, da je zadevna pomoč združljiva.

5.5.2 PRIPOMBE GLEDE UPORABE SMERNIC ZA LETALSKI SEKTOR IZ LETA 2014 ZA ZADEVNE UKREPE

(329) Družba SOGAER ugotavlja, da bi bilo treba v primeru letališča Cagliari uporabiti izjemo iz točke 137 smernic za letalski sektor, čeprav ima letališče več kot tri milijone potnikov. V nasprotnem primeru bi se letališče Cagliari obravnavalo drugače kot drugi dve letališči na Sardiniji, na kateri se nanašajo ocenjevane dejavnosti.

(330) Družba SOGAER poudarja, da je bila zadevna pomoč namenjena olajšanju mobilnosti državljanov Unije na letališče Cagliari in z njega ter je precej povečala število letov znotraj Unije v glavno mesto otoka ali iz njega.

(331) Kar zadeva potrebo po posredovanju Sardinije, družba SOGAER trdi, da bi brez deželnih prispevkov za izravnavo sredstev, ki jih je prenesla na letalske prevoznike in druge ponudnike storitev, njeni računovodski izkazi pokazali izgubo. Cilja izboljšanja povezav med Sardinijo in preostalo Unijo ni bilo mogoče doseči na drug način, ki bi morda manj izkrivljal konkurenco.

(332) Družba SOGAER poudarja, da je Sardinija pomoč vedno omejila na najmanjšo in jo plačala le za postavke, ki jih je upravljavec letališča pravilno obračunal.

(333) Kar zadeva preprečevanje negativnih učinkov na konkurenco in trgovino v Uniji, družba SOGAER ugotavlja, da se je shema uporabljala za vsa druga regionalna letališča, čeprav so si medsebojno konkurirala, kar je omogočalo kritje zadevnih razlik med stroški poslovanja in prihodki.

(334) Nazadnje družba SOGAER trdi, da bi bilo treba pomoč, če bi Komisija menila, da ocenjevana shema pomeni pomoč družbi SOGAER za tekoče poslovanje, v vsakem primeru šteti za združljivo z notranjim trgom, saj je v skladu z merili in pogoji iz točke 5.1.2 smernic za letalski sektor.

## 6. **PRIPOMBE ITALIJE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

### 6.1 *PRIPOMBE ITALIJE NA PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR*

(335) Deželni organi nasprotujejo trditvam družbe Ryanair glede tega, da so letališča ravnala v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, ko so ohranjala poslovne odnose z letalskimi prevozniki, da bi povečala potniški promet in posledično prihodke. Družbe za upravljanje letališč so bile v resnici le posrednice, ki so zgolj prenašale sredstva letalskim prevoznikom.

(336) Po mnenju Sardinije je bila vlagateljica v tržnem gospodarstvu v tem primeru Sardinija, ki je pretehtala naložbe glede pozitivnega ekonomskega učinka za ozemlje.

(337) Italija je predložila sporočilo italijanske nacionalne uprave za civilno letalstvo ([93]), v katerem je navedeno, da bi možnost oglaševanja regionalnih letališč na spletiščih nizkocenovnih prevoznikov pomenila prednost za turizem in gospodarske sektorje, saj regionalna letališča nimajo koristi od usklajenih položajev na trgu in stopnje zagotovljene prepoznavnosti, kot jih imajo velika letališča.

(338) Italija in ENAC nasprotujeta trditvi družbe Ryanair, da je položaj na Sardiniji posledica neustreznih predpisov o rutah z obveznostjo javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1008/2008, ki jih izvršujejo italijanski organi. Italija opozarja, da je cilj ozemeljske kontinuitete zagotoviti, da se lahko vsi državljani gibajo na nacionalnem ozemlju ali ozemlju Unije pod enakimi pogoji, kar zadeva kakovost in ceno. Obveznosti javne službe, ki so odobrene z Uredbo (ES) št. 1008/2008, omogočajo vsakemu prevozniku Unije, da pogoje navedenih obveznosti sprejme brez finančnega nadomestila. Če se noben prevoznik ne strinja z opravljanjem storitve, se izvede evropski razpis, ki zagotavlja finančno nadomestilo. V zvezi s tem italijanski organi poudarjajo, da so letališča tista, ki morajo ohranjati poslovne odnose z letalskimi prevozniki; odločitev države glede zagotavljanja, da se ozemeljska kontinuiteta ohrani z obveznostmi javne službe, pa je povsem druga zadeva.

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

### 6.2 *PRIPOMBE ITALIJE NA PRIPOMBE DRUŽBE EASYJET*

(339) Italija je odgovorila na pripombe družbe easyJet in svetovalne družbe, ki deluje v njenem imenu. Ne strinja se s splošnim pristopom in ugotovitvami svetovalne družbe v njenem poročilu z naslovom „Economic MEOP assessment of the agreements between easyJet and Olbia airport“ (Gospodarska presoja načela udeleženca v tržnem gospodarstvu v zvezi s sporazumi med družbo easyJet in letališčem Olbia).

(340) Italija trditev družbe easyJet zavrača iz treh razlogov:

(a) meni, da se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu ne bi smelo uporabiti za letališče Olbia, ker je upravljavec letališča zasebni subjekt, družba GEASAR, ne pa javni subjekt v smislu pravil Unije o državni pomoči. Njeni odločitve in ukrepi zato temeljijo na tržnih merilih, razen če so navedene odločitve predpisane z začasnimi javnimi predpisi.

(b) Vendar v tem primeru Italija domneva, da družba GEASAR zadevnih tržnih pogodb v nasprotju s trditvami svetovalne družbe ni podpisala zaradi domnevne, vendar neobstoječe donosnosti, ampak le zato, ker jih je zahteval in urejal poseben javni ukrep. Zakon št. 10 iz leta 2010 je namenjen zlasti spodbujanju zračnega prevoza z dodelitvijo prispevkov letališčem. Od njegove razveljavitve se navedene dejavnosti ne izvajajo več.

(c) Po mnenju Italije so prispevki, ki jih je Sardinija plačala upravljavcu letališča za kritje stroškov zadevnih dejavnosti, le „prehajali“ prek družbe za upravljanje letališča, ki je njihov celoten znesek prenesla na dejanskega upravičenca, tj. zadevnega letalskega prevoznika.

(341) Če bi se trditve svetovalne družbe sprejele, Italija ocenjuje, da so izračuni družbe napačni. Poročilo svetovalne družbe temelji na podatkih iz računovodskih izkazov družbe GEASAR od leta 2004, iz katerih so razvidni prihodki od prometa na letališču in glavni ekonomski podatki, ki sestavljajo poslovne prihodke za zadevno leto, niso pa razvidni podatki analitičnega računovodstva, ki so potrebni za pravilno izvedbo analize donosnosti. Svetovalna družba zato precenjuje prihodke na podlagi pogodb, zlasti prihodke iz neletalskih dejavnosti. Kar zadeva Italijo, je bilanca zadevnih pogodb o trženju negativna, ne pozitivna, kar je v nasprotju s presojo svetovalne družbe. To velja za pogodbe o trženju, podpisane z družbo easyJet, in pogodbe, podpisane z vsemi drugimi zadevnimi letalskimi prevozniki. Po mnenju Italije to potrjuje, da so bili navedeni sporazumi podpisani na podlagi neposrednega izvajanja zakona št. 10 iz leta 2010.

(342) Nazadnje Italija zavrača vključitev pogodb o oskrbi, ki jih je družba GEASAR podpisala z zadevnimi letalskimi prevozniki, v analizo, ki jo je izvedla svetovalna družba. Pogodbe o oskrbi so običajne pogodbe, ki se dogovorijo in izvajajo na poslovni podlagi in se nanašajo na zagotavljanje storitev proti denarnemu nadomestilu, ki ga plača letalski prevoznik. Niso povezane z zakonom št. 10 iz leta 2010 in dejavnostmi, ki so se izvedle na podlagi navedenega zakona. Nadomestilo, ki je razvidno iz navedenih pogodb, temelji na običajni poslovni praksi upravljavca letališča, ki zajema uporabo tarif in popustov na podlagi obsega in drugih dejavnikov. Te pogodbe so veljale tudi po razveljavitvi zakona št. 10 iz leta 2010 in po podobnih ali celo nižjih cenah kot v letih pred tem.

## 7. **OCENA POMOČI**

### 7.1 *UVOD IN OBSEG SKLEPA*

(343) Najprej je treba oceniti, ali financiranje, ki so ga upravljavci letališč letalskim družbam zagotovili v zvezi z dejavnostma 1 in 2 na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 v obdobju 2010–2013, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(344) Kot je navedeno v oddelku 2, je bilo v sklepu o začetku postopka ugotovljeno, da Komisija preiskuje morebitno nezakonito pomoč, dodeljeno upravljavcu letališča Alghero v zadevi SA.23098 ([94]), zato so v tem primeru zajeti le ukrepi pomoči, ki se niso proučili v navedeni zadevi ([95]).

(345) Vsa plačila družbe SOGEAAL za dejavnosti 1 in 2 se niso izvedla na podlagi pogodb, ki so se proučile v zadevi SA.23098, vendar je bila v navedeni zadevi ocenjena velika večina teh plačil. Poleg tega v vseh primerih jasno

([94]) Sklep Komisije (EU) 2015/1584 z dne 1. oktobra 2014 o državni pomoči SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ki jo je Italija izvedla za Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. in več letalskih prevoznikov, ki delujejo na letališču Alghero (UL L 250, 25.9.2015, str. 38).

([95]) Glej uvodne izjave 51 do 54.

razlikovanje ni mogoče, saj so lahko finančni odnos med družbo SOGEAAL in zadevnim letalskim prevoznikom v zadevnem obdobju urejale različne pogodbe, v zadevi SA.23098 pa so se proučile le nekatere od teh pogodb. Komisija zato meni, da je treba iz tega postopka izključiti vse sporazume, ki jih je družba SOGEAAL z letalskimi prevozniki sklenila v skladu z ocenjevano shemo ([96]).

(346) Poleg tega v obseg sklepa o začetku postopka ni bila vključena morebitna pomoč, ki so jo upravljavci letališč ponudnikom storitev, ki niso letalski prevozniki, dodelili za dejavnost 3. Komisija zato ne more zavzeti stališča o navedenem ukrepu. Drugo vprašanje, o katerem je treba presoditi, je, ali so upravljavci letališč od Sardinije prejeli pomoč.

### 7.2 *OBSTOJ POMOČI*

(347) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(348) Merila iz člena 107(1) Pogodbe so kumulativna. Da bi zadevni ukrepi pomenili pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. Namreč:

(a) ukrepe bi morala dodeliti država ali pa bi morali biti zagotovljeni iz državnih sredstev;

(b) dajati bi morali prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga;

(c) izkrivljati bi morali konkurenco ali ustvarjati možnost izkrivljanja konkurence;

(d) vplivati bi morali na trgovino med državami članicami.

(349) Komisija ugotavlja, da prijavljeni ukrepi pomenijo shemo pomoči v smislu točke (d) člena 1 Uredbe (EU) 2015/1589. Na podlagi pravnega okvira, opisanega v oddelku 2 tega sklepa, je mogoče brez nadaljnjih izvedbenih ukrepov poleg že opisanih dodeliti individualno pomoč podjetjem (kot so letalski prevozniki), opredeljenim v zakonu št. 10 iz leta 2010 na splošen in abstrakten način (tj. niso imenovana posamezna podjetja).

#### 7.2.1 FINANCIRANJE, KI SO GA UPRAVLJAVCI LETALIŠČ ZAGOTOVILI LETALSKIM DRUŽBAM V ZVEZI Z DEJAVNOSTMI 1 IN 2 (ZAKON ŠT. 10 IZ LETA 2010) V OBDOBJU 2010–2013 – OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V KORIST LETALSKIM DRUŽBAM

(350) V tem pododdelku se bo ocenilo, ali financiranje, ki ga je Sardinija zagotovila letalskim družbam prek upravljavcev sardinskih letališč na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, pomeni državno pomoč letalskim družbam.

##### 7.2.1.1 ***Pojem podjetje in gospodarska dejavnost***

(351) V skladu s členom 107(1) Pogodbe se pravila o državni pomoči uporabljajo le, kadar je prejemnik „podjetje“. Sodišče dosledno opredeljuje podjetja kot subjekte, ki opravljajo gospodarsko dejavnost, ne glede na njihov pravni status ali lastništvo in način financiranja ([97]). Vsaka dejavnost, v okviru katere se na trgu ponujajo blago in storitve, je gospodarska dejavnost ([98]).

(352) Letalski prevozniki na trgu ponujajo redne storitve zračnega prevoza potnikov. Navedene storitve ustrezajo tistim, ki so opredeljene za dejavnost 1 (glej uvodno izjavo 44) in zajemajo opravljanje komercialnih letov in prevoz potnikov po zraku. Očitno opravljajo gospodarsko dejavnost.

([96]) Kar zadeva izvajanje sheme, Komisija ugotavlja, da je Italija že v formalnem postopku v zadevi SA.23098 navedla, da je bila odločitev glede sklenitve poslovnih sporazumov med družbo SOGEAAL in letalskimi prevozniki sprejeta v skladu s Sardinijo kot obvladujočim delničarjem družbe SOGEAAL (glej zlasti uvodno izjavo 383).

([97]) Glej Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), točka 2.1 in s tem povezano sodno prakso, zlasti sodbo Sodišča z dne 12. septembra 2000 v združenih zadevah C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 in C-184/98, Pavlov in drugi, EU:C:2000:428.

([98]) Sodba z dne 16. junija 1987 v zadevi 118/85, Komisija proti Italiji, EU:C:1987:283, točka 7; sodba z dne 18. junija 1998 v zadevi C-35/96, Komisija proti Italiji, EU:C:1998:303, točka 36; sodba v zadevi Pavlov in drugi, EU:C:2000:428, točka 75.

(353) Družba AMS, ki sicer ni letalski prevoznik, ampak je prejela financiranje v zvezi z dejavnostjo 2, je odvisno podjetje v stoodstotni lasti družbe Ryanair. Zato je mogoče predvidevati, da je družba Ryanair odločilno vplivala na ravnanje družbe AMS. Za namene uporabe pravil o državni pomoči v tej zadevi in v skladu s prakso Komisije ([99]) se družbi AMS in Ryanair štejeta za eno podjetje v smislu člena 107(1) Pogodbe. Zaradi večje preglednosti se bo družba AMS, ki se skupaj z družbo Ryanair šteje za eno podjetje, prav tako štela za letalskega prevoznika.

(354) Zato letalske družbe, ki so imele korist od sredstev, ki jih je Sardinija zagotovila prek upravljavcev letališč, opravljajo gospodarsko dejavnost in se štejejo za podjetja za namene člena 107(1) Pogodbe.

7.2.1.2 ***Državna sredstva in pripisljivost državi***

(355) Pojem državne pomoči se uporablja za vsako prednost, ki jo iz državnih sredstev dodeli država sama ali posrednik, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil. Za uporabo člena 107 Pogodbe so sredstva lokalnih organov državna sredstva.

(356) Shema izhaja iz deželnega zakona in se financira s sredstvi, ki jih zagotovi Sardinija. Za namene člena 107 Pogodbe so sredstva regionalnih lokalnih organov državna sredstva, za odločitve takih organov pa bi bilo treba šteti, da so „dodeljene od države“ ([100]). Shemo kot tako je torej mogoče pripisati državi in je za namene zakonodaje o državni pomoči financirana iz državnih sredstev.

(357) To velja tudi za finančne tokove med upravljavci letališč in letalskimi prevozniki.

(358) Letalski prevozniki so prejeli financiranje Sardinije prek upravljavcev sardinskih letališč za uvedbe novih rut ali povečanje pogostosti letov ali podaljšanje obdobja opravljanja letov na obstoječih rutah, kot je opisano zlasti v preglednici 8, ter zagotavljanje tržnih storitev.

(359) Ravnanje upravljavcev letališč je Sardinija določila z zakonom št. 10 iz leta 2010 in načrtov dejavnosti, ki jih je morala odobriti pred izvajanjem. Mehanizem, vzpostavljen z zakonom št. 10 iz leta 2010, določa, da Sardinija javna sredstva prenese na upravljavce letališč, ki bi jih morali nato prenesti na upravljavce letališč v skladu s podrobnimi zahtevami iz načrtov dejavnosti, ki jih je odobrila Sardinija. Načrte dejavnosti so pripravili in predlagali upravljavci letališč, vendar jih je Sardinija pregledala, odobrila in določila znesek financiranja, ki se na tej podlagi zagotovi upravljavcu letališča. Sardinija je z odobritvijo podrobnih načrtov dejavnosti natančno določila, kako bi moral posamezni upravljavec letališča financiranje, ki ga je prejel od Regije, dodeliti letalskim prevoznikom. Kot je opisano v oddelku 2.7.3, vzpostavljeni postopek spremljanja (ki določa plačilo zadnjega obroka upravljavcem letališč) prav tako zagotavlja skladnost z navedenimi obveznostmi.

(360) Zato se lahko upravljavci letališč štejejo za posrednike med Sardinijo in letalskimi družbami. Izvajali so shemo pomoči in na letalske prevoznike v celoti prenesli financiranje, ki so ga prejeli od Sardinije. Pri tem so ravnali v skladu z navodili, ki so jih od Sardinije prejeli z odobrenimi načrti dejavnosti.

(361) Ob upoštevanju navedenega se plačila upravljavcev letališč letalskim prevoznikom za financiranje dejavnosti 1 in 2 financirajo iz državnih sredstev (če so upravljavci letališč sredstva za financiranje navedenih dejavnosti prejeli od Sardinije ([101])) in se lahko pripišejo državi.

([99]) Glej Sklep Komisije (EU) 2015/1227 z dne 23. julija 2014 o državni pomoči SA.22614 (C 53/07), ki jo je Francija odobrila Gospodarski zbornici Pau-Béarn ter družbam Ryanair, Airport Marketing Services in Transavia (UL L 201, 30.7.2015, str. 109), zlasti uvodno izjavo 290). Glej tudi sklep Komisije o letališču Altenburg, ki še ni objavljen.

([100]) Sodba z dne 12. maja 2011, Région Nord-Pas-de-Calais proti Komisiji, zadevi T-267/08 in T-279/08, EU:T:2011:209.

([101]) Manjši znesek, s katerim so upravljavci letališč sami financirali ukrepe, ni posledica odločitve po lastni presoji, ampak dejstva, da je Sardinija naknadno znižala raven javnega financiranja, ki ga je usmerila upravljavcem letališč, čeprav so ti že imeli ustrezne stroške zaradi financiranja letalskih prevoznikov. Glej oddelek 2.7, zlasti uvodne izjave 83, 86 in 89.

7.2.1.3 ***Gospodarska prednost***

(362) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je katera koli gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. v odsotnosti posredovanja države. Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države. Kadar javni organ podjetju zagotovi financiranje, s katerim podjetje razbremeni stroškov, ki bi jih to navadno imelo, se zagotovi gospodarska prednost.

(363) Vendar se prednost ne zagotovi, če se lahko financiranje šteje za nadomestilo za javno službo v skladu z merili iz sodbe v zadevi Altmark. Poleg tega se prednost ne dodeli, kadar država članica ravna v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(364) Najprej je treba proučiti naravo financiranja, ki ga je Sardinija zagotovila letalskim prevoznikom v okviru dejavnosti 1 in 2, in v kakšnem obsegu financira njihove dejavnosti oziroma jih razbremeni stroškov, ki bi jih navadno imeli.

(365) Sardinija v okviru dejavnosti 1 od upravljavcev letališč zahteva, naj z letalskimi prevozniki sklenejo sporazume, ki jim zagotavljajo finančne spodbude za povečanje zračnega prometa (zlasti pred glavno sezono in po njej). Letalski prevozniki morajo izpolniti cilje glede prometa; če jih izpolnijo, prejmejo finančno nadomestilo, če jih ne izpolnijo, pa se jim naložijo sankcije. Ustrezna plačila izhajajo iz sheme financiranja, Sardinija pa jih prek upravljavcev letališč usmeri letalskim prevoznikom in izravna del stroškov, ki jih imajo navedeni letalski prevozniki pri opravljanju letov na zadevnih rutah.

(366) Sardinija v okviru dejavnosti 2 prek upravljavcev letališč letalskim prevoznikom plača za tržne storitve, ki jih zagotovijo zadevni letalski prevozniki. Navedenih plačil ni mogoče šteti za resnično nadomestilo za tržne storitve, ampak so tudi plačila letalskim prevoznikom za povečanje njihove dejavnosti na Sardiniji. Kot bo pojasnjeno v uvodni izjavi 368 in naslednjih uvodnih izjavah, je shema oblikovana tako, da so tržne storitve, ki jih zagotovijo letalski prevozniki v okviru dejavnosti 2, zlasti namenjene promociji storitev zračnega prevoza, ki jih ti isti letalski prevozniki zagotavljajo na Sardinijo in z nje.

(367) Italija je v dokumentu o priglasitvi ([102]) poudarila, da morajo v skladu s shemo ukrepe za trženje, ki jih Sardinija financira v okviru dejavnosti 2, izvesti letalski prevozniki, namenjeni pa so povečanju števila potnikov na rutah, ki so se uvedle ali razširile zaradi sheme ([103]).

(368) Dejstvo, da tržne storitve v okviru dejavnosti 2 zagotavljajo letalski prevozniki namesto katera druga vrsta družb, ki lahko ponudijo take storitve, je samo po sebi dejavnik, ki seveda vpliva na to, da navedene tržne storitve oglašujejo zlasti storitve zračnega prevoza, ki jih ponujajo zadevni letalski prevozniki. Letalski prevozniki zlasti na svojih spletiščih navadno oglašujejo regije in mesta, kadar opravljajo lete v take regije ali na ozemlja, da bi morebitne kupce spodbudili k uporabi njihovih storitev za let na navedena območja. Poleg tega je na spletiščih letalskih prevoznikov oglaševanje nekaterih regij in mest navadno neločljivo povezano z oglaševanjem letov, ki jih letalski prevozniki opravljajo v navedeno regijo, ali vsaj z informacijami o obstoju in značilnostih navedenih letov. Družba Ryanair, na primer, eden od evropskih prevoznikov, ki je najbolj razvil promocijo regij in mest na svojem spletišču, na spletnih straneh, ki so namenjene promociji regij in namembnih krajev, precej sistematično navaja tudi informacije o letih, ki jih družba Ryanair opravlja v navedene regije in namembne kraje ([104]).

(369) Poleg tega zakon št. 10 iz leta 2010, ki opredeljuje vsebino načrtov dejavnosti letališč ([105]), določa, da se ukrepi za trženje na podlagi dejavnosti 2 izvedejo, „če se uvedejo nove rute ali podaljša obdobje opravljanja letov“ ([106]). Ta določba vzpostavlja jasno povezavo med ukrepi za trženje, ki se izvedejo v okviru dejavnosti 2, in uvedbo

([102]) Dokument z naslovom „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 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“, ki ga je Italija priglasila 30. novembra 2011.

([103]) „Definizione, attraverso gli ***stessi*** ‚Piani di attività', di adeguate strategie di marketing e pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (poudarek je dodan), str. 7.

([104]) Glej na primer spletno stran družbe Ryanair o Milanu (https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan, obiskana 6. julija 2016).

([105]) Deliberazione št. 29/36 z dne 29. julija 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**“ (poudarek je dodan), str. 3.

novih rut ali razširitvijo dejavnosti na obstoječih rutah. To pomeni, da bi morale tržne storitve, ki se predlagajo v načrtih dejavnosti, same oglaševati nove ali obstoječe storitve zračnega prevoza, da bi se povečalo število potnikov, ki uporabljajo zadevne storitve. Kot je navedeno v uvodni izjavi 367, je Italija izrecno potrdila to razlago.

(370) Poleg tega bi bilo malo verjetno, da bi zadevne tržne storitve, ki jih lahko opravljajo le letalski prevozniki, zagotavljali letalski prevozniki, ki ne bi izvajali novih ali razširjenih storitev zračnega prevoza, na katere naj bi bile vezane tržne storitve. Letalski prevoznik ima zelo omejeno motivacijo za oglaševanje storitev konkurenta, tudi v zameno za povračilo.

(371) Oglaševanje lastnih namembnih krajev je del običajnih dejavnosti letalskega prevoznika. Namembni kraji in regije, v katere opravljajo lete, so ena od značilnosti njihovih storitev prevoza, ki jih navadno oglašujejo, skupaj z vrsto drugih vidikov (cene, udobje na krovu, storitve med letom, zanesljivost, prilagodljivost letalske vozovnice, program zvestobe itd.).

(372) Ob upoštevanju navedenega je mogoče skleniti, da plačila, ki jih je Sardinija zagotovila letalskim prevoznikom v okviru dejavnosti 2, subvencionirajo stroške trženja, ki bi jih letalski prevozniki navadno imeli v okviru svojih dejavnosti zračnega prevoza. Poleg tega navedena plačila, kolikor so povezana z uvedbo novih rut ali razširitvijo dejavnosti na obstoječih rutah, delujejo kot finančne spodbude letalskim prevoznikom za povečanje zračnega prometa na Sardinijo. V tem smislu so podobna plačilom v okviru dejavnosti 1, s to razliko, da se nanašajo na določeni vidik storitev zračnega prevoza, ki jih izvajajo letališča, tj. oglaševanje navedenih storitev.

(373) Kot je Italija poudarila v dokumentu o priglasitvi ([107]), morajo biti poleg tega v skladu s shemo ukrepi za trženje, ki jih Sardinija financira v okviru dejavnosti 2, del istih načrtov dejavnosti, navedenih v okviru dejavnosti 1 ([108]). S tem se vzpostavi dodatna povezava med uvedbo in razširitvijo rut (ciljem dejavnosti 1) in sporazumi o trženju, ki se sklenejo v okviru dejavnosti 2. To še utrdi sklep, da so si plačila Sardinije letalskim prevoznikom prek upravljavcev letališč v okviru dejavnosti 1 in 2 po naravi podobna: v bistvu so to finančne spodbude, s katerimi se subvencionira del stroškov letalskih prevoznikov v zameno za razširitev dejavnosti zračnega prevoza teh letalskih prevoznikov na Sardinijo in z nje.

(374) Poleg tega se v skladu s shemo jasno razlikuje med tržnimi storitvami, ki se zagotovijo v okviru dejavnosti 2, tj. jih zagotovijo letalski prevozniki, in tržnimi storitvami, ki se zagotovijo v okviru dejavnosti 3, tj. jih zagotovijo druge vrste družb, kar potrjuje ugotovitev, da imajo storitve, ki se izvedejo v okviru dejavnosti 2, poseben namen, ki se razlikuje od namena dejavnosti 3 in je nujno povezan z dejstvom, da se ponudniki ukvarjajo z dejavnostmi zračnega prevoza. Ta namen seveda skoraj ne more biti kaj druga kot povečanje zračnega prometa zadevnih letalskih prevoznikov na Sardinijo in z nje.

(375) To je razvidno iz pregleda sporazumov, sklenjenih med upravljavci letališč in letalskimi prevozniki v okviru sheme, ki ga je izvedla Komisija. V sporazumih družbe easyJet so na primer letališke storitve neposredno povezane s tržnimi storitvami. V točki 3 sporazuma z letališčem Olbia upravljavec letališča navaja, da namerava prevoznik okrepiti svoje dejavnosti na letališče Olbia in z njega, in da je prevoznik zaradi razširitve takih letalskih dejavnosti razvil program trženja in oglaševanja za promocijo namembnih krajev in razvoj tranzitnih prometnih tokov zlasti na mednarodnih trgih.

(376) Iz pregleda različnih sporazumov o trženju, ki so jih v okviru sheme sklenili upravljavci letališč in letalski prevozniki, je razvidno, da so tržne storitve neposredno povezane z leti, ki jih opravljajo navedeni letalski prevozniki. Tržne storitve so torej neposredno usmerjene v potnike, ki bi lahko morda uporabili prevozne storitve, ki jih ponujajo letalski prevozniki iz sporazumov o trženju.

([107]) Dokument z naslovom „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, n. 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", ki ga je Italija priglasila 30. novembra 2011.

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

(377) Plačila, ki jih Sardinija prek upravljavcev letališč zagotovi letalskim prevoznikom v okviru dejavnosti 1 in 2, je treba šteti za subvencije letalskim prevoznikom za opravljanje večjega števila letov na Sardinijo in z nje.

(378) Treba je še analizirati, ali plačila, ki jih Sardinija prek upravljavcev letališč zagotovi letalskim prevoznikom za okrepitev njihovih dejavnosti zračnega prevoza na Sardinijo, pomenijo nadomestilo za obveznost javne službe v skladu z merili iz sodbe v zadevi Altmark in ali so v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu.

(379) Prvo merilo iz sodbe v zadevi Altmark je, da je upravičeno podjetje pristojno za izvajanje obveznosti javne storitve in da so navedene obveznosti jasno opredeljene. Kot je navedeno v točki 70 smernic za letalski sektor iz leta 2014: „V zvezi s storitvami zračnega prevoza se lahko obveznosti javne službe naložijo le v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008. Zlasti se take obveznosti lahko naložijo le v zvezi s posebno ruto ali skupino rut in ne v zvezi s katero koli splošno ruto z odhodi z danega letališča, mesta ali regije. Poleg tega se obveznosti javne službe v zvezi z ruto lahko uvedejo le, da se izpolnijo prevozne potrebe, ki jih obstoječa zračna ruta ali drug način prevoza ne more ustrezno zadostiti“ (opombe so izpuščene). V sektorju zračnega prevoza se je zakonodajalec Unije odločil, da bo z uvedbo pogojev iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 omejil široko polje proste presoje, ki jo imajo države članice navadno pri odločanju, katere dejavnosti so storitve splošnega gospodarskega pomena. Vendar so rute na Sardiniji ([109]), za katere veljajo obveznosti javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008, izrecno izključene iz področja uporabe zakona št. 10 iz leta 2010, ki je očitno zasnovan kot sistem, ki je vzporeden sistemu obveznosti javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1008/2008. Zato financiranja, ki so ga upravljavci letališč zagotovili letalskim prevoznikom na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, ni mogoče šteti za nadomestilo, ki se je letalskim prevoznikom zagotovilo za opravljanje resničnih storitev splošnega gospodarskega pomena. Zato eden od štirih kumulativnih pogojev iz sodbe v zadevi Altmark, tj. prvi pogoj, ni izpolnjen.

(380) Kar zadeva uporabo načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, je treba najprej opozoriti, da se Italija ni sklicevala na to načelo ([110]). Prav tako nič ne kaže na to, da je Sardinija pri vzpostavitvi sheme ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu; pravzaprav je jasno, da si je kot lastnica letališča namesto za dobiček prizadevala za doseganje ciljev javne politike, zlasti za krepitev regionalnega gospodarstva s privabljanjem večjega pritoka turistov.

(381) Sardinija zagotavlja financiranje letalskim prevoznikom prek različnih upravljavcev letališč v okviru regionalne sheme, ki se uporablja za več letališč. Ni je mogoče šteti za upravljavca letališča, zlasti ker nadzoruje le enega od zadevnih upravljavcev letališč. Zato „predhodne analize dodatne dobičkonosnosti“, navedene v točkah od 61 do 66 smernic za letalski sektor iz leta 2014, v tem primeru ni mogoče uporabiti. Da bi se v skladu z navedeno metodo ocenilo, ali je upravljavec letališča pri sklenitvi dogovorov z letalskim prevoznikom ravnal, kot bi v podobnih okoliščinah ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa, bi bilo treba oceniti, ali bi se lahko za zadevne dogovore ob njihovi sklenitvi pričakovalo, da bodo dodatno prispevali k donosnosti letališča in ali so del splošne strategije, ki vodi k dolgoročni donosnosti. Vendar tega preskusa v tem primeru ni mogoče uporabiti, ker so ocenjevani ukrepi shema, ki jo je zaradi javne politike vzpostavil javni organ in vključuje več letališč, ne pa posamezni dogovor med letališčem in letalskim prevoznikom.

(382) Sardinija pri dodelitvi zadevnega financiranja letalskim prevoznikom v okviru dejavnosti 1 in dejavnosti 2 ni mogla pričakovati nobenega donosa, ki bi ga v podobnih okoliščinah upošteval dobičkonosno usmerjen udeleženec v tržnem gospodarstvu. Pričakovani učinek financiranja je bilo povečanje števila potnikov, ki po zraku potujejo na Sardinijo, to pa samo po sebi ne pomeni dividend, kapitalskega dobička ali katere koli druge oblike dobička za Sardinijo. Italija ni opredelila nobenega elementa donosnosti, ki bi ga lahko Sardinija pričakovala zaradi zadevnega financiranja. Glavni učinek povečanja zračnega prometa je spodbujanje gospodarskega razvoja v regiji, zlasti na ravni nekaterih sektorjev, kot so turizem, prodaja na drobno, restavracije itd., s pozitivnimi učinki na regionalni gospodarski razvoj in zaposlovanje. Vendar v skladu z ustaljeno sodno prakso ([111]) dobičkonosno usmerjen udeleženec v tržnem gospodarstvu takih „koristi javne politike“ ne bi upošteval, zato se pri uporabi načela udeleženca v tržnem gospodarstvu ne smejo upoštevati.

([109]) Od leta 2000 so se obveznosti javne službe uvedle na notranjih rutah med sardinskimi letališči in letališči na celinski Italiji v skladu s predpisi Unije glede zračnega prevoza.
([110]) Glej sodbo Sodišča z dne 5. junija 2012 v zadevi C-124/10, Komisija proti EDF, EU:C:2012:318, točka 82.
([111]) Glej sodbo v zadevi Komisija proti EDF, EU:C:2012:318, točka 79.

(383) Iz teh razlogov v tem primeru ni relevantno niti izvajanje primerjalne analize, kakor je opisano v točkah od 54 do 60 smernic za letalski sektor iz leta 2014.

(384) Italija ni predložila nobenega poslovnega načrta, predhodne analize dobičkonosnosti ali internih dokumentov, iz katerih bi bilo jasno razvidno, da je analiza, ki se je izvedla pred dodelitvijo javnega financiranja, pokazala, da bi lahko Sardinija zaradi zadevnega financiranja pričakovala tak finančni donos, kot bi ga upošteval dobičkonosno usmerjen udeleženec v tržnem gospodarstvu. Sardinija ni izvedla niti primerjalne analize, kakor je opredeljena v točkah od 54 do 60 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Italija zlasti ni predložila primerjave letaliških pristojbin brez vseh ugodnosti, zagotovljenih letalskemu prevozniku (npr. podpora za trženje, popusti ali vsaka druga spodbuda), na ustreznem številu „primerljivih letališč“, katerih upravljavci ravnajo kot udeleženci v tržnem gospodarstvu.

(385) To potrjuje, da Sardinija glede na letalske prevoznike ni ravnala kot udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki se ravna po možnostih donosa.

(386) Poleg tega kljub določbam zakona št. 10 iz leta 2010 ni bil vzpostavljen noben postopek za oddajo javnega naročila, da bi se izbrali letalski prevozniki in financirali načrti dejavnosti. Letalski prevozniki so objavili obvestila na svojih zadevnih spletiščih in izbrali najboljšo ponudbo, kar pomeni, da finančna podpora, zagotovljena letalskim prevoznikom, ni bila dodeljena z odprtim in preglednim postopkom za oddajo javnega naročila. Kot je bilo že pojasnjeno, je bila poleg tega shema zasnovana zlasti za razdelitev javnih sredstev letalskim prevoznikom, to financiranje pa ne ustreza nadomestilu za resnične obveznosti javne službe ali povračilu za proizvode ali storitve, ki izpolnjujejo resnične potrebe Sardinije. Zato se tudi ob ustreznih postopkih za oddajo javnega naročila za izbor letalskih prevoznikov s tem ne bi mogel izključiti obstoj prednosti.

(387) V teh okoliščinah tudi ni mogoče oceniti posameznega finančnega razmerja med letališči in letalskimi prevozniki, ki so posledica uporabe sheme na način, predviden v točkah od 53 do 66 smernic za letalski sektor iz leta 2014. Navedene točke zagotavljajo smernice za določanje, ali so cene, ki jih zaračunava letališče, ki ima javna sredstva, v skladu z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Vendar je v tem primeru jasno, da upravljavci letališč, ko so sklenili različne pogodbe z letalskimi prevozniki, niso ravnali kot udeleženci v tržnem gospodarstvu. Izvajali so shemo pomoči, ki jo je oblikovala Sardinija, da bi povečala zračni prevoz v splošno korist ozemlja.

(388) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da se je s financiranjem, ki ga je Sardinija prek upravljavcev letališč zagotovila letalskim prevoznikom za financiranje dejavnosti 1 in 2 v okviru zadevne sheme, zadevnim letalskim prevoznikom dodelila gospodarska prednost.

#### 7.2.1.4 ***Selektivnost***

(389) V tem primeru sheme, ki jo je financirala Sardinija, ni mogoče šteti za splošno shemo. Komisija namreč meni, da je bila shema oblikovana in se izvajala tako, da je dajala prednost izključno nekaterim podjetjem ali nekaterim sektorjem dejavnosti, tj. letalskim prevoznikom, ki jih je Sardinija v skladu s shemo, ki se preiskuje, financirala prek upravljavcev letališč ([112]). Letalski prevozniki, ki opravljajo lete na Sardinijo in niso sklenili teh sporazumov, niso imeli koristi od iste finančne podpore Sardinije ali na podlagi pogojev, določenih z zakonom št. 10 iz leta 2010. Ker so prejemniki zadevne gospodarske prednosti omejeni na nekatera podjetja iz le enega sektorja (zračni prevoz), so ukrepi selektivni.

#### 7.2.1.5 ***Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino***

(390) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba ta podjetja obravnavati kot podjetja, na katera vpliva navedena pomoč. V skladu z ustaljeno sodno prakso je za to, da ukrep izkrivlja konkurenco, dovolj, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco.

(391) Nadomestilo, ki se je letalskim prevoznikom plačalo prek upravljavcev letališč, je gospodarska prednost za zadevne letalske prevoznike, ki bi lahko okrepila njihov položaj na trgu. Za sektor zračnega prevoza je značilna ostra konkurenca med upravljavci iz različnih držav članic, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije zračnega

([112]) V zvezi s tem glej sodbo z dne 30. junija 2016 v zadevi C-270/15, Belgija proti Komisiji, EU:C:2016:489, zlasti točko 50.

prometa („tretji sveženj“) 1. januarja 1993. Iz tega sledi, da ukrepi vplivajo na trgovino med državami članicami in izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco v sektorju zračnega prevoza.

(392) Finančno nadomestilo, ki se je prek upravljavcem letališč zagotovilo letalskim družbam za financiranje dejavnosti 1 in 2 (zakon št. 10 iz leta 2010) v obdobju 2010–2013, izkrivlja ali bi lahko izkrivljalo konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

7.2.1.6 ***Sklepna ugotovitev***

(393) Komisija ugotavlja, da financiranje, ki ga je Sardinija prek upravljavcev letališč zagotovila letalskim prevoznikom za financiranje dejavnosti 1 in 2, pomeni državno pomoč letalskim družbam v smislu člena 107(1) Pogodbe.

7.2.2 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V KORIST UPRAVLJAVCEM LETALIŠČ

(394) V tem pododdelku se obravnava vprašanje, ali financiranje, ki ga je Sardinija zagotovila upravljavcem sardinskih letališč na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, pomeni državno pomoč navedenim letališčem. Komisija bo zdaj ocenila, ali je izpolnjeno merilo v zvezi s prisotnostjo gospodarske prednosti.

(395) Prednost v smislu člena 107(1) Pogodbe je katera koli gospodarska korist, ki je podjetje ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. v odsotnosti posredovanja države. Pomemben je le učinek ukrepov na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države. Prednost pomeni vsako izboljšanje finančnega položaja podjetja zaradi posredovanja države.

(396) Kot je bilo pojasnjeno v oddelku 7.2.1, so upravljavci letališč na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010 vsa sredstva, ki so jih prejeli od Sardinije, prenesli za financiranje finančnih pobud za razširitev storitev zračnega prevoza in tržne sporazume, ki so jih sofinancirali z lastnimi sredstvi. Upravljavci letališč so bili torej posredniki in niso zadržali sredstev, ki so jih prejeli od Sardinije. Zato se ne morejo šteti za neposredne upravičence sheme pomoči.

(397) Ker pa so bile finančne spodbude in plačila za trženje letalskim prevoznikom namenjena povečanju zračnega prometa, kar se je tudi doseglo, je treba oceniti, ali povečanje zračnega prometa zadevnim letališčem dodeljuje posredno prednost.

(398) Komisija je v nedavnem obvestilu o pojmu državne pomoči ([113]) navedla, da „[…] posredne prednosti bi bilo treba razlikovati od zgolj sekundarnih gospodarskih učinkov, ki so neločljivo povezani s skoraj vsakim ukrepom državne pomoči (na primer prek povečanja proizvodnje). V ta namen bi bilo treba predvidene učinke ukrepa proučiti z vidika predhodnega stanja. Posredna prednost je prisotna, če [so] ukrep[i] zasnovan[i] tako, da so [njihovi] sekundarni učinki usmerjeni v določljiva podjetja ali skupine podjetij. Primer takšne posredne prednosti je, če je neposredna pomoč dejansko ali pravno odvisna od nakupa blaga ali storitev, ki jih proizvajajo samo nekatera podjetja (npr. samo podjetja s sedežem na določenih območjih)“.

(399) V obvestilu v opombi ([114]) k navedeni točki sledi še: Po drugi strani pa je prisoten le sekundarni gospodarski učinek v obliki povečane proizvodnje (ki se ne šteje za posredno pomoč), če je pomoč preprosto usmerjena prek podjetja (na primer finančni posrednik), ki jo v celoti prenese na upravičenca pomoči.

(400) Dejavnosti, ki se v tem primeru ocenjujejo, niso bile zasnovane, da bi svoje sekundarne učinke usmerile v sardinska letališča. Zasnovane so bile, da bi koristile veliki skupini podjetij v regiji, zlasti tistim, ki ponujajo storitve turistom.

([113]) Točka 116 Obvestila Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) PDEU, objavljenega 19. maja 2016, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0719(05).

([114]) Opomba 181.

(401) Kot je bilo ugotovljeno, je namen sheme usmerjanje javnih sredstev več letalskim prevoznikom in drugim ponudnikom storitev, da bi se odprle nove rute (ali povečale pogostosti letov), Sardinija pa bi se oglaševala kot turistična destinacija, ki je dostopna z zračnim prevozom. Sardinija na podlagi mehanizma, ki ga je vzpostavila z zakonom št. 10 iz leta 2010 (kot je opisano v oddelku 2.7.2), prenese ustrezna javna sredstva na upravljavce letališč, ki bi jih morali nato prenesti na tretje osebe v skladu s podrobnimi zahtevami iz načrtov dejavnosti, ki jih je odobrila Sardinija. Kot je opisano v oddelku 2.7.3, vzpostavljeni postopek spremljanja (ki določa plačilo zadnjega obroka upravljavcem letališč) prav tako zagotavlja skladnost z navedenimi obveznostmi.

(402) Komisija zato ugotavlja, da je pomoč usmerjena prek upravljavcev letališč, ki jo v celoti prenesejo na letalske prevoznike, ki so edini dejanski upravičenci sheme. Upravljavce letališč bi bilo treba pravno (zaradi določb zakona št. 10 iz leta 2010) in dejansko (zaradi dejanskih finančnih tokov, ki jih je analizirala Komisija) šteti za nosilce, ki so se uporabili za prenos javnega financiranja na letalske prevoznike.

(403) Komisija ugotavlja, da lahko imajo upravljavci letališč zaradi pomoči letalskim prevoznikom v skladu s shemo korist od povečanja zračnega prometa. Vendar so taki učinki podobni pozitivnim učinkom na gospodarske subjekte v drugih sektorjih, katerih prihodki so povezani s številom letalskih potnikov, zlasti turizmu (najem avtomobila, restavracije in druge gostinske storitve, prodaja goriva, prodaja na drobno itd.). Navedeni sektorji so zelo odvisni od števila potnikov, ki prihajajo na sardinska letališča in z njih odhajajo. Komisija zato meni, da shema ni bila zasnovana tako, da so njeni sekundarni učinki usmerjeni v upravljavce letališč, ampak tako, da koristijo številnim sektorjem na Sardiniji, ki so povezani s turizmom.

(404) Poleg tega je učinek ukrepov na letališča neločljivo povezan z naravo in ciljem sheme, tj. povečanje zračnega prometa na Sardiniji z zagotavljanjem ustrezne spodbude letalskim prevoznikom. Dejstvo, da letalski prevozniki kupijo letališke storitve od upravljavcev zadevnih treh sardinskih letališč, je značilnost, ki je neločljivo povezana s shemo in je od nje ni mogoče ločiti, saj shema zajema zagotavljanje finančnih spodbud letalskim prevoznikom za povečanje zračnega prometa. Torej ni dodatni, neodvisni pogoj v zvezi s pridobivanjem blaga ali storitev, ki ga je Sardinija dodala shemi pri njenem oblikovanju, da bi se poleg glavnega pričakovanega učinka sheme, tj. povečanja zračnega prometa na Sardinijo, dosegel dodatni učinek.

(405) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da dejavnosti 1, 2 in 3 upravljavcem letališč ne dodeljujejo posredne prednosti. Ker eden od kumulativnih pogojev za prisotnost državne pomoči ni izpolnjen, Komisija ugotavlja tudi, da dejavnosti 1 in 2 ne pomenita državne pomoči.

(406) Iz navedenih razlogov se sklene, da zadevni upravljavci letališč niso prejeli državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe.

### 7.3 *ZAKONITOST POMOČI LETALSKIM PREVOZNIKOM*

(407) Ukrepi so bili Komisiji priglašeni 30. novembra 2011. Vendar je Italija shemo izvedla brez odobritve Komisije. Financiranje v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010, ki ga je Sardinija zagotavljala upravljavcem letališč, upravljavci letališč pa letalskim prevoznikom, se je izvajalo v obdobju 2010–2013 ([115]).

(408) Poleg tega zadevna shema ni zajeta v nobeni uredbi o skupinskih izjemah. Zlasti se ne uporablja sklep o storitvah splošnega gospodarskega pomena, saj se financiranje letalskih prevoznikov v skladu s shemo ne more šteti za nadomestilo za resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, za katere so bili pooblaščeni letalski prevozniki ([116]).

(409) Italija torej ni izpolnila svoje obveznosti na podlagi člena 108 Pogodbe in zato se financiranje letalskih prevoznikov v skladu s shemo šteje za nezakonito v skladu s členom 108(3) Pogodbe.

([115]) Glej preglednico 6 v oddelku 2.8.1.
([116]) Glej uvodno izjavo 379.

### 7.4 *ZDRUŽLJIVOST POMOČI LETALSKIM PREVOZNIKOM*

(410) Dokazno breme glede združljivosti pomoči z notranjim trgom na podlagi odstopanja od člena 107(1) Pogodbe nosi zlasti zadevna država članica. Italija opozarja ([117]), da zakon št. 10 iz leta 2010 ni bil zasnovan kot shema za podporo na novo uvedenim rutam in da shema ne izpolnjuje vseh meril za združljivost za zagonsko pomoč, kakor je opredeljena v točki 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005. Italija kljub temu predlaga, da bi morala Komisija v tem primeru uporabiti točko 81 smernic za letalski sektor iz leta 2005, v kateri je navedeno, da bo „Komisija […] lahko za vsak primer posebej preverila pomoč ali shemo, ki ne spoštuje v celoti prej omenjenih meril [iz točke 79], a je njen rezultat primerljiv“ ([118]).

#### 7.4.1 VELJAVNI PRAVNI OKVIR

(411) Ker za dejavnosti ni mogoče šteti, da so nadomestilo letalskim prevoznikom za resnične storitve splošnega gospodarskega pomena, v tem primeru ni mogoče uporabiti okvira za storitve splošnega gospodarskega pomena na podlagi člena 106(2) Pogodbe.

(412) Kar zadeva zagonsko pomoč, je v smernicah za letalski sektor iz leta 2014 navedeno, da bo „Komisija […] v zvezi z zagonsko pomočjo letalskim prevoznikom uporabila načela iz teh smernic za vse priglašene ukrepe zagonske pomoči, v zvezi s katerimi je pozvana k sprejetju sklepa od 4. aprila 2014 dalje, tudi kadar so bili ukrepi priglašeni pred tem datumom. Komisija bo v skladu s svojim obvestilom o določitvi veljavnih pravil za ocenjevanje nezakonite državne pomoči za nezakonito zagonsko pomoč letalskim prevoznikom uporabila pravila, ki so veljala v času dodelitve pomoči. V skladu s tem teh smernic ne bo uporabila v primeru nezakonite zagonske pomoči letalskim prevoznikom, dodeljene pred 4. aprilom 2014“ ([119]).

(413) V smernicah za letalski sektor iz leta 2005 je po drugi strani navedeno, da bo „Komisija […] združljivost […] zagonske pomoči, ki je bila dodeljena brez njene odobritve in ki torej krši člen 88(3) Pogodbe [zdaj člena 108(3) Pogodbe], preverila na podlagi teh smernic, če je bila pomoč dodeljena po njihovi objavi v Uradnem listu Evropske unije“ ([120]).

(414) Deželno financiranje je bilo dodeljeno med letoma 2010 in 2013, pred objavo smernic za letalski sektor iz leta 2014. Zato bo Komisija za oceno finančnega nadomestila, ki so ga upravljavci letališč letalskim družbam v obdobju 2010–2013 zagotovili za financiranje dejavnosti 1 in 2 (zakon št. 10 iz leta 2010), uporabila smernice za letalski sektor iz leta 2005.

#### 7.4.2 PRESOJA ZDRUŽLJIVOSTI FINANČNEGA NADOMESTILA, KI SO GA UPRAVLJAVCI LETALIŠČ LETALSKIM DRUŽBAM V OBDOBJU 2010–2013 ZAGOTOVILI ZA FINANCIRANJE DEJAVNOSTI 1 IN 2 (ZAKON ŠT. 10 IZ LETA 2010)

(415) Ob upoštevanju, da so pogoji za združljivost zagonske pomoči iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 kumulativni, je treba za opredelitev pomoči letališčem kot nezdružljive dokazati le, da eden od zadevnih pogojev ni izpolnjen. Kljub temu bo Komisija v okviru presoje združljivosti zadevnih ukrepov pomoči pregledala več meril iz smernic za letalski sektor iz leta 2005.

(416) V točki 79(d) smernic za letalski sektor iz leta 2005 se zahtevata dolgoročna donosnost in postopno zmanjševanje zadevnih ukrepov: „proga, ki prejema pomoč, se mora izkazati za donosno na dolgi rok, kar pomeni, da mora brez javnega financiranja pokriti vsaj svoje stroške. Zato se morajo zagonske pomoči postopno zmanjševati in biti časovno omejene“. Dejavnosti, opredeljene na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, niso bile opredeljene tako, da bi bile usmerjene v dolgoročno donosnost zadevnih rut, in v sistemu, vzpostavljenim z zakonom št. 10 iz leta 2010, ni ničesar, kar bi zagotavljalo, da se je znesek pomoči zmanjševal v obdobju 2010–2013 ([121]). Nič ne kaže na to, da bi bile zadevne rute brez javnega financiranja donosne za letalske prevoznike.

([117]) Sporočilo dežele Sardinije z dne 18. maja 2015, točka 10, str. 12.
([118]) Sporočilo Italije z dne 18. maja 2015 (referenčna številka 4812) v odgovor na zahtevo Komisije, str. 12 in 13.
([119]) Smernice za letalski sektor iz leta 2014, točka 174.
([120]) Smernice za letalski sektor iz leta 2005, točka 85.
([121]) Glej preglednico 5 v uvodni izjavi 69.

(417) Točka 79(e) smernic za letalski sektor iz leta 2005 dodaja merilo nadomestila za dodatne stroške zagona: „znesek pomoči mora biti strogo povezan z dodatnimi stroški zagona, ki so povezani z uvedbo nove rute ali dodatnega leta in ki jih prevoznik ne bo več imel, ko bo njeno obratovanje ustaljeno“. Deželno financiranje ni povezano s posebnimi zagonskimi stroški in v sistemu, vzpostavljenim z zakonom št. 10 iz leta 2010, ni ničesar, kar bi zagotavljalo, da je pomoč omejena na take stroške. Italija ni predložila nobenih dokazov, iz katerih bi bilo razvidno, da se je znesek sredstev, ki ga je Sardinija zagotovila v zvezi z dejavnostma 1 in 2, izračunal na podlagi zagonskih stroškov letalskih prevoznikov ali da je omejen na take stroške. Sardinija je nameravala s financiranjem upravljavcev letališč razviti zračni promet z uvedbo novih rut, povečanjem pogostosti letov na obstoječih rutah in zmanjšanjem sezonskosti obstoječih rut ter izboljšati regionalni razvoj in turizem z ukrepi za trženje, ki bi jih izvedli letalski prevozniki. Sardinija torej ni nikoli nameravala letalskim prevoznikom nadomestiti dodatnih zagonskih stroškov. Zato to merilo ni izpolnjeno.

(418) Poleg tega točka 79(f) smernic za letalski sektor iz leta 2005 določa pogoje za intenzivnost in trajanje: „znesek pomoči na leto ne sme preseči 50 % zneska skupnih upravičenih stroškov v navedenem letu, pomoč skupaj pa ne sme preseči 30 % upravičenih stroškov“. Italija ni nikoli omenila pojma „upravičeni stroški“, kot je pojasnjen v smernicah, ali pragov za take stroške. Upravljavci letališč so Sardiniji predložili svoje načrte dejavnosti, v katerih je bil naveden celotni znesek stroškov, ki so jih imeli z izvajanjem ukrepov. Sardinija je nato določila znesek, ki se letno dodeli posameznemu upravljavcu letališča, vendar navedeni znesek ni bil nikoli omejen na 50 % stroškov, nastalih v enem letu. Nobenega dokaza ni, da je bila javna poraba v zvezi z dejavnostmi 1 in 2 dvakrat višja od zneska pomoči. Zato to merilo ni izpolnjeno.

(419) Točka 79(h) smernic za letalski sektor iz leta 2005 dodaja merilo nediskriminatorne dodelitve: „vsak javni organ, ki načrtuje dodelitev zagonske pomoči za novo progo družbi, prek letališča ali ne, mora objaviti svoj projekt v zadostnem roku in z zadostnim oglaševanjem, da se vsem zainteresiranim letalskim prevoznikom omogoči, da ponudijo svoje storitve. To sporočilo mora zlasti vsebovati opis proge in objektivna merila v obliki zneska in trajanja pomoči. Kadar je to ustrezno, je treba upoštevati pravila in načela glede javnih naročil in koncesij“. Sardinija ali upravljavci letališč niso organizirali ustreznih razpisov v skladu s predpisi o javnem naročanju, da bi izbrali letalske prevoznike za izvajanje dejavnosti 1 in 2. V dokumentu Italije o priglasitvi je navedeno, da bi morala Sardinija odobriti razpisni postopek, ki ga upravljavci letališč organizirajo, da bi izbrali zainteresirane letalske prevoznike. Komisija ni bila obveščena o nobenem razpisu, ki bi ga organizirali upravljavci letališč, po navedbah Italije pa se letalski prevozniki izberejo na podlagi najprivlačnejših komercialnih ponudb, ki jih upravljavci letališč prejmejo po objavi obvestil na svojih spletiščih. Zato to merilo ni izpolnjeno.

(420) Komisija zato meni, da v tem primeru ni mogoče uporabiti točke 81 smernic za letalski sektor iz leta 2005, saj ni izpolnjenih več meril iz točke 79. Skladnost z navedenimi merili je bistvena, da se zagonska pomoč šteje za združljivo. Ker merila za združljivost iz točke 79 niso izpolnjena, pomoč ni združljiva z notranjim trgom.

### 7.4.3 SKLEPNA UGOTOVITEV

(421) Finančnega nadomestila, ki so ga upravljavci letališč letalskim družbam v obdobju 2010–2013 zagotovili za financiranje dejavnosti 1 in 2 na podlagi zakona št. 10 iz leta 2010, ni mogoče šteti za združljivega z notranjim trgom, saj merila za združljivost iz točke 79 smernic za letalski sektor iz leta 2005 niso izpolnjena. Državna pomoč, ki jo je Sardinija dodelila letalskim prevoznikom, je zato nezakonita državna pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom.

## 8. **VRAČILO**

(422) V skladu s Pogodbo in ustaljeno sodno prakso Sodišča lahko Komisija od zadevne države članice zahteva, naj ukine ali spremeni pomoč, ko ugotovi, da je nezdružljiva z notranjim trgom ([122]). Sodišče je dosledno menilo tudi, da je obveznost države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da je nezdružljiva z notranjim trgom, namenjena ponovni vzpostavitvi predhodnega stanja ([123]).

([122]) Glej sodbo Sodišča z dne 12. julija 1973 v zadevi 70/72, Komisija proti Nemčiji, EU: C:1973:87, točka 13.
([123]) Glej sodbo z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, Španija proti Komisiji, EU: C: 1994:325, točka 75.

(423) V tem okviru je Sodišče odločilo, da je ta cilj dosežen, če prejemnik vrne zneske, ki so bili dodeljeni z nezakonito pomočjo, in se tako odpove ugodnostim, ki jih je užival v primerjavi s konkurenti na trgu, ter če se ponovno vzpostavi stanje pred plačilom pomoči ([124]).

(424) V skladu s sodno prakso člen 16(1) Uredbe (EU) 2015/1589 določa, da „če se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč […]".

(425) Zato je treba, glede na to, da so bili zadevni ukrepi izvedeni v nasprotju s členom 108 Pogodbe ter jih je treba šteti za nezakonito in nezdružljivo pomoč, pomoč vrniti, da se ponovno vzpostavijo razmere, kakršne so bile na trgu pred dodelitvijo pomoči. Vračilo pomoči bi moralo zato zajeti obdobje od datuma, ko je bila upravičencu dodeljena prednost, tj. ko mu je bila pomoč dana na voljo, do datuma njenega dejanskega vračila, zneskom, ki jih je treba vrniti, pa se prištejejo obresti do datuma dejanskega vračila.

(426) Kar zadeva zneske, ki jih je treba vrniti, bo Komisija upoštevala zneske, ki jih je Sardinija dejansko izplačala, družbi GEASAR in SOGAER pa prenesli na letalske prevoznike za izvajanje ukrepov 1 in 2 v obdobju 2010–2013. Kot je razvidno iz preglednice 6 v uvodni izjavi 89, so upravljavci letališč dejansko zagotovili večji znesek financiranja, kot so ga prejeli od Sardinije: upravljavci letališč so od Sardinije prejeli prenizko nadomestilo, ker morajo plačati obresti na prejeta finančna predplačila ([125]) in ker se deželni prispevki za leto 2014 še niso izplačali upravljavcem letališč Cagliari in Olbia. Te ugotovitve so povzete v preglednici 14.

*Preglednica 14*

**Razlika med zneskom, ki se je dejansko plačal letalskim prevoznikom za ukrepa 1 in 2 ter financiranjem, ki sta ga prejeli in prenesli družbi GEASAR in SOGAER**

*(v EUR)*

| | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | Neto znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli od Sardinije (B) | Skupni znesek, ki so ga upravljavci letališč plačali letalskim prevoznikom za ukrepa 1 in 2 (C) | Razlika (B) – (C) |
|---|---|---|---|---|
| Cagliari | 19 250 617 | 13 607 197 | 19 018 170 | – 5 410 973 |
| Olbia | 13 742 651 | 9 341 744 | 12 683 623 | – 3 341 879 |
| **SKUPAJ** | **32 993 268** | **22 948 941** | **31 701 793** | **– 8 752 852** |

(427) V preglednici 15 so prikazane podrobnosti o letnih plačilih družb GEASAR in SOGAER letalskim prevoznikom v štiriletnem obdobju 2010–2013. Italija je Komisiji predložila vse datume plačil.

([124]) Glej sodbo Sodišča z dne 17. junija 1999 v zadevi C-75/97, Belgija proti Komisiji, EU: C:1999:311, točki 64 in 65.
([125]) Glej oddelek 2.7.4.

*Preglednica 15*

**Plačila, ki so jih letalski prevozniki prejeli od upravljavcev letališč Olbia in Cagliari**

*(v EUR)*

| | RYANAIR/AMS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **CAGLIARI** | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 6. marec 2012 | […] | 24. junij 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 12. april 2012 | […] | 24. junij 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 2. maj 2012 | […] | 24. junij 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 7. junij 2012 | […] | 13. avgust 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 6. september 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 2. avgust 2012 | […] | 6. september 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 18. oktober 2011 | […] | 14. september 2012 | […] | 18. oktober 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 18. oktober 2011 | […] | 2. oktober 2012 | […] | 11. november 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 3. november 2011 | […] | 6. november 2012 | […] | 9. december 2013 | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 6. december 2011 | […] | 5. december 2012 | […] | 15. januar 2014 | |
| | […] | 11. avgust 2010 | […] | 4. januar 2012 | […] | 7. januar 2013 | […] | 13. avgust 2013 | |
| | […] | 11. avgust 2010 | […] | 31. januar 2012 | […] | 5. februar 2013 | […] | 14. maj 2013 | |
| | […] | 7. oktober 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 14. maj 2013 | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 24. junij 2013 | […] | 2. julij 2013 | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 12. julij 2011 | […] | 2. julij 2013 | […] | 13. avgust 2013 | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. marec 2012 | […] | 6. september 2013 | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 17. april 2012 | […] | 6. september 2013 | |
| | […] | 12. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 8. maj 2012 | […] | 18. oktober 2013 | |
| | […] | 12. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 10. julij 2012 | […] | 11. november 2013 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 6. september 2012 | […] | 9. december 2013 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 6. september 2012 | […] | 15. januar 2014 | |

*(v EUR)*

| | RYANAIR/AMS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 4. november 2011 | […] | 19. oktober 2012 | […] | 13. avgust 2013 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 14. november 2011 | […] | 19. oktober 2012 | […] | 13. februar 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 13. december 2011 | […] | 14. november 2012 | […] | 13. marec 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 14. november 2012 | […] | 3. september 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 21. december 2012 | […] | 13. februar 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 8. februar 2013 | […] | 13. marec 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 10. julij 2012 | […] | 3. september 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 2. julij 2013 | […] | 14. april 2014 | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 10. julij 2012 | | | | | |
| | […] | 11. julij 2011 | […] | 11. julij 2011 | | | | | |
| | […] | 2. april 2010 | | | | | | | |
| | […] | 2. april 2010 | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | |

*(v EUR)*

| RYANAIR/AMS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| | […] | 5. oktober 2010 | | | | | | | |
| | […] | 2. februar 2011 | | | | | | | |
| | […] | 2. februar 2011 | | | | | | | |
| | […] | 5. april 2011 | | | | | | | |
| | […] | 5. april 2011 | | | | | | | |
| | […] | 22. julij 2011 | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | | [8–20 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| EASYJET | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 21. oktober 2010 | […] | 17. avgust 2012 | […] | 19. julij 2013 in | […] | 13. september 2013 in | |
| | […] | 21. oktober 2010 | | | | 13. september 2013 | | 2. maj 2014 | |
| | […] | 30. maj 2011 | | | | | | | |
| | […] | 30. maj 2011 | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | [0–10 milijonov EUR] |
| **CAGLIARI** | […] | 29. oktober 2010 | […] | 6. oktober 2011 | […] | 16. november 2012 | […] | 24. september 2013 | |
| | […] | 29. oktober 2010 | […] | 6. april 2012 | […] | 16. oktober 2013 | | | |
| | […] | 17. avgust 2011 | […] | 17. avgust 2012 | […] | 24. september 2013 | | | |
| | […] | 6. oktober 2011 | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | [0–10 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| AIR BERLIN | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **CAGLIARI** | | | | | | | […] | 7. april 2014 | |
| | | | | | | | […] | 13. maj 2014 | |
| | | | | | | | […] | 6. junij 2014 | |
| Skupaj | | | | | | | […] | | [0–1 milijon] |
| **OLBIA** | […] | 11. januar 2011 | […] | 4. januar 2012 | […] | 6. februar 2013 | […] | 4. december 2013 in | |
| | […] | 11. januar 2011 | | | | 12. marec 2013 | | 26. junij 2014 | |
| | | | | | | 4. december 2013 | | | |
| | […] | 1. julij 2011 in 12. julij 2011 | | | | | | | |
| | […] | 12. julij 2011 in 4. november 2011 | | | | | | | |
| | […] | 4. november 2011 in 4. januar 2012 | | | | | | | |
| Skupaj | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | | [2–10 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| MERIDIANA | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 1. april 2015 | […] | 31. december 2011 | […] | 30. maj 2013 | […] | 30. junij 2014 | |
| | […] | 1. april 2015 | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | | [0–7 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| AIR ITALY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 17. maj 2011, 23. maj 2011 in 2. avgust 2011 | […] | 23. maj 2011 | |
| **SKUPAJ** | […] | […] | […] | | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| VUELING | | |
|---|---|---|
| | 2013 | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA |
| **OLBIA** | […] | 5. februar 2014 |
| **CAGLIARI** | […] | 17. marec 2014 |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | |

*(v EUR)*

| VOLOTEA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| **OLBIA** | […] | 29. oktober 2012 in<br>16. januar 2013 in<br>30. september 2013 | […] | 15. julij 2013 in<br>30. september 2013 in<br>29. januar 2014 in<br>30. januar 2014 | […] |
| **CAGLIARI** | […] | 23. april 2015 | […] | 23. april 2015 | […] |
| **SKUPAJ** | […] | […] | […] | | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| JET2.COM | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 20. december 2011 | […] | 16. januar 2013 | […] | 16. maj 2013 in<br>7. avgust 2014 | |
| **SKUPAJ** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| AIR BALTIC | | |
|---|---|---|
| | 2013 | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA |
| **OLBIA** | […] | 15. oktober 2013 in<br>6. december 2013 in<br>3. februar 2014 |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | |

*(v EUR)*

| NORWEGIAN | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […]<br>[…] | 19. april 2011<br>19. april 2011 | […] | 31. maj 2012 | […] | 31. december 2013 | […] | 19. december 2014 | |
| **SKUPAJ** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| NIKI | | |
|---|---|---|
| | 2012 | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA |
| **OLBIA** | […] | 25. september 2012 |
| SKUPAJ | [0–1 milijon EUR] | |

*(v EUR)*

| TOURPARADE | | |
|---|---|---|
| | 2012 | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA |
| **CAGLIARI** | […] | 22. avgust 2013 |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | |

*(v EUR)*

| GERMANWINGS | | |
|---|---|---|
| | 2012 | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA |
| **CAGLIARI** | […] | 18. april 2013 |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | |

(428) Skupni znesek, ki sta ga oba upravljavca letališč prejela od Sardinije, se je uporabil za financiranje zadevnih treh ukrepov 1, 2 in 3. Komisija od Italije ni prejela nobenih informacij glede natančne dodelitve regionalnih sredstev za posamezni ukrep in za posameznega letalskega prevoznika. Zato predlaga dodelitev za posamezni ukrep in za posameznega letalskega prevoznika na podlagi odstotkov, ki se odštejejo od zneskov iz preglednice 16. Kot je prikazano v preglednici 7 v uvodni izjavi 91 in ponovljeno v preglednici 16, je razporeditev med ukrepa 1 in 2 (sredstva, izplačana letalskim prevoznikom) in ukrep 3 (sredstva, izplačana tretjim ponudnikom storitev) prikazana kot odstotek celotnega zneska.

*Preglednica 16*

**Finančni tokovi med družbama GEASAR in SOGAER in letalskimi prevozniki ter tretjimi ponudniki storitev za financiranje ukrepov 1, 2 in 3**

SOGAER – CAGLIARI

*(v EUR)*

| **Referenčno obdobje dejavnosti** | **Financiranje dejavnosti** | | |
|---|---|---|---|
| | **Dejavnosti 1 in 2** | **Dejavnost 3** | **Skupaj (A)** |
| 2010 | […] | […] | 4 657 311 |
| 2011 | […] | […] | 4 977 946 |
| 2012 | […] | […] | 4 869 410 |

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Financiranje dejavnosti | | |
|---|---|---|---|
| | Dejavnosti 1 in 2 | Dejavnost 3 | Skupaj (A) |
| 2013 | […] | […] | 4 946 576 |
| **Skupaj** | […] | […] | **19 451 243 (100 %)** |

GEASAR – OLBIA

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Financiranje dejavnosti | | |
|---|---|---|---|
| | Dejavnosti 1 in 2 | Dejavnost 3 | Skupaj (A) |
| 2010 | […] | […] | 3 972 223 |
| 2011 | […] | […] | 2 945 500 |
| 2012 | […] | […] | 3 029 160 |
| 2013 | […] | […] | 3 795 935 |
| **Skupaj** | […] | […] | **13 742 818 (100 %)** |

(429) Komisija za vsakega upravljavca letališča odstotke, ki pomenijo delež ukrepov 1 in 2 v celotnem znesku financiranja, ki so ga zagotovili upravljavci letališč, odšteje od neto zneska, ki sta ga zadevna upravljavca letališč prejela od Sardinije. Dobljeni rezultat bi moral okvirno navajati dejanski znesek javnega financiranja, ki ga je zagotovila Sardinija in se je porabil za ukrepa 1 in 2 (glej preglednico 17).

*Preglednica 17*

**Okvirni znesek, ki ga je zagotovila Sardinija in se je porabil za ukrepa 1 in 2**

*(v EUR)*

| | Prispevek, ki ga je določila Sardinija (A) | Neto znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli od Sardinije (B) | Neto znesek, ki so ga upravljavci letališč dejansko prejeli od Sardinije in porabili za ukrepa 1 in 2 |
|---|---|---|---|
| Cagliari | 19 250 617 | […] | 13 303 757–[…] |
| Olbia | 13 742 651 | […] | 8 621 496–[…] |
| **SKUPAJ** | **32 993 268** | **22 948 941** | **21 925 253** |

(430) Letna razdelitev financiranja po letališčih in del financiranja, ki ga je Sardinija zagotovila za izvajanje dejavnosti 1 in 2, sta prikazana v naslednjih preglednicah:

*Preglednica 18*

**Letna razdelitev financiranja po upravljavcih letališč za dejavnosti 1 in 2**

SOGAER – CAGLIARI

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | Financiranje dejavnosti 1 in 2 | Del financiranja dejavnosti, prejetega od Sardinije (v %) |
|---|---|---|---|
| 2010 | 4 306 635 | […] | 94,94 |
| 2011 | 4 426 733 | […] | 89,56 |

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | Financiranje dejavnosti 1 in 2 | Del financiranja dejavnosti, prejetega od Sardinije (v %) |
|---|---|---|---|
| 2012 | 4 570 389 | […] | 96,27 |
| 2013 | 0 | […] | 0,00 |
| **Skupaj** | **13 303 757** | **19 018 170** | |

GEASAR – OLBIA

*(v EUR)*

| Referenčno obdobje dejavnosti | Neto znesek, ki ga je upravljavec letališča dejansko prejel (D) | Financiranje dejavnosti 1 in 2 | Del financiranja dejavnosti, prejetega od Sardinije (v %) |
|---|---|---|---|
| 2010 | 3 360 349 | […] | 88,48 |
| 2011 | 2 577 381 | […] | 96,44 |
| 2012 | 2 683 765 | […] | 98,74 |
| 2013 | 0 | […] | 0,00 |
| **Skupaj** | **8 621 496** | **12 683 623** | |

(431) Komisija bo te odstotke odštela od zneska sredstev, ki ga je posamezni upravljavec letališča zagotovil letalskim prevoznikom, upravičenim do financiranja, kot je prikazano v preglednici 15, da bi dobila znesek, ki ga je treba izterjati od posameznega letališča in posamezne letalske družbe. Okvirni zneski, ki jih mora Italija izterjati od različnih letalskih prevoznikov, so navedeni v preglednici 19 in temeljijo na informacijah, ki so bile dane na voljo Komisiji.

*Preglednica 19*

**Okvirni zneski, ki jih je treba izterjati od letalskih prevoznikov**

*(v EUR)*

| | RYANAIR/AMS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** | **SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **CAGLIARI** | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 6. marec 2012 | […] | 24. junij 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 12. april 2012 | […] | 24. junij 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 2. maj 2012 | […] | 24. junij 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 7. junij 2012 | […] | 13. avgust 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 6. september 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 26. september 2011 | […] | 2. avgust 2012 | […] | 6. september 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 18. oktober 2011 | […] | 14. september 2012 | […] | 18. oktober 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 18. oktober 2011 | […] | 2. oktober 2012 | […] | 11. november 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 3. november 2011 | […] | 6. november 2012 | […] | 9. december 2013 | | |
| | […] | 13. julij 2010 | […] | 6. december 2011 | […] | 5. december 2012 | […] | 15. januar 2014 | | |
| | […] | 11. avgust 2010 | […] | 4. januar 2012 | […] | 7. januar 2013 | […] | 13. avgust 2013 | | |
| | […] | 11. avgust 2010 | […] | 31. januar 2012 | […] | 5. februar 2013 | […] | 14. maj 2013 | | |
| | […] | 7. oktober 2010 | […] | 22. julij 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 14. maj 2013 | | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 17. julij 2012 | […] | 24. junij 2013 | […] | 2. julij 2013 | | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 12. julij 2011 | […] | 2. julij 2013 | […] | 13. avgust 2013 | | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. marec 2012 | […] | 6. september 2013 | | |
| | […] | 10. februar 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 17. april 2012 | […] | 6. september 2013 | | |
| | […] | 12. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 8. maj 2012 | […] | 18. oktober 2013 | | |
| | […] | 12. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 10. julij 2012 | […] | 11. november 2013 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 6. september 2012 | […] | 9. december 2013 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 30. september 2011 | […] | 6. september 2012 | […] | 15. januar 2014 | | |

*(v EUR)*

| RYANAIR/AMS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | **SKUPAJ** | **SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI** |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 4. november 2011 | […] | 19. oktober 2012 | […] | 13. avgust 2013 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 14. november 2011 | […] | 19. oktober 2012 | […] | 13. februar 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 13. december 2011 | […] | 14. november 2012 | […] | 13. marec 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 14. november 2012 | […] | 3. september 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 21. december 2012 | […] | 13. februar 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 8. februar 2013 | […] | 13. marec 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 12. januar 2012 | […] | 10. julij 2012 | […] | 3. september 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | […] | 2. julij 2013 | […] | 14. april 2014 | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 26. julij 2011 | | | | | | |
| | […] | 26. julij 2011 | […] | 10. julij 2012 | | | | | | |
| | […] | 11. julij 2011 | […] | 11. julij 2011 | | | | | | |
| | […] | 2. april 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 2. april 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 6. julij 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 30. avgust 2010 | | | | | | | | |

*(v EUR)*

| RYANAIR/AMS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| | […] | 5. oktober 2010 | | | | | | | | |
| | […] | 2. februar 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 2. februar 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 5. april 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 5. april 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 22. julij 2011 | | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | [8–20 milijonov EUR] | [8–20 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| EASYJET | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **OLBIA** | […] | 21. oktober 2010 | […] | 17. avgust 2012 | […] | 19. julij 2013 in | […] | 13. september 2013 in | | |
| | […] | 21. oktober 2010 | | | | 13. september 2013 | | 2. maj 2014 | | |
| | […] | 30. maj 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 30. maj 2011 | | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | | […] | | […] | | […] | | [0–10 milijonov EUR] | [0–10 milijonov EUR] |
| **CAGLIARI** | […] | 29. oktober 2010 | […] | 6. oktober 2011 | […] | 16. november 2012 | […] | 24. september 2013 | | |
| | […] | 29. oktober 2010 | […] | 6. april 2012 | […] | 16. oktober 2013 | | | | |
| | […] | 17. avgust 2011 | […] | 17. avgust 2012 | […] | 24. september 2013 | | | | |
| | […] | 6. oktober 2011 | | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | | […] | | […] | | […] | | [0–10 milijonov EUR] | [0–10 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| AIR BERLIN | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **CAGLIARI** | | | | | | | […] | 7. april 2014 | | |
| | | | | | | | […] | 13. maj 2014 | | |
| | | | | | | | […] | 6. junij 2014 | | |
| Skupaj | | | | | | | […] | | [0–1 milijon EUR] | **Še ni določeno.** |
| **OLBIA** | […] | 11. januar 2011 | […] | 4. januar 2012 | […] | 6. februar 2013 | […] | 4. december 2013 in | | |
| | […] | 11. januar 2011 | | | | 12. marec 2013 | | 26. junij 2014 | | |
| | | | | | | 4. december 2013 | | | | |
| | […] | 1. julij 2011 in 12. julij 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 12. julij 2011 in 4. november 2011 | | | | | | | | |
| | […] | 4. november 2011 in 4. januar 2012 | | | | | | | | |
| Skupaj | […] | | […] | […] | […] | […] | […] | | [2–10 milijonov EUR] | [2–10 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| MERIDIANA | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **OLBIA** | […] | 1. april 2015 | […] | 31. december 2011 | […] | 30. maj 2013 | […] | 30. junij 2014 | | |
| | […] | 1. april 2015 | | | | | | | | |
| **Skupaj** | […] | | […] | […] | […] | […] | […] | | [0–7 milijonov EUR] | [0–7 milijonov EUR] |

*(v EUR)*

| AIR ITALY | | | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | SKUPAJ | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| OLBIA | […] | 17. maj 2011, 23. maj 2011 in 2. avgust 2011 | […] | 23. maj 2011 | […] | […] |
| SKUPAJ | […] | | […] | | [0–1 milijon EUR] | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| VOLOTEA | | | | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **OLBIA** | […] | 29. oktober 2012 in<br>16. januar 2013 in<br>30. september 2013 | […] | 15. julij 2013 in<br>30. september 2013 in<br>29. januar 2014 in<br>30. januar 2014 | [0–1 milijon EUR] | [0–1 milijon EUR] |
| **CAGLIARI** | […] | 23. april 2015 | […] | 23. april 2015 | [0–1 milijon EUR] | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| AIR BALTIC | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|
| | 2013 | | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 15. oktober 2013 in<br>6. december 2013 in<br>3. februar 2014 | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | Še ni določeno. |

*(v EUR)*

| | VUELING | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|
| | 2013 | | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 5. februar 2014 | Še ni določeno. |
| **CAGLIARI** | […] | 17. marec 2014 | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | Še ni določeno. |

*(v EUR)*

| | NORWEGIAN | | | | | | | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **OLBIA** | […] | 19. april 2011 | […] | 31. maj 2012 | […] | 31. december 2013 | […] | 19. december 2014 | | |
| | […] | 19. april 2011 | | | | | | | | […] |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| | JET2.COM | | | | | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | SKUPAJ | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | ZNESEK | DATUM PLAČILA | | |
| **OLBIA** | […] | 20. december 2011 | […] | 16. januar 2013 | […] | 16. maj 2013 in 7. avgust 2014 | | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| NIKI | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|
| | 2012 | | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **OLBIA** | […] | 25. september 2012 | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| TOURPARADE | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|
| | 2012 | | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **CAGLIARI** | […] | 22. avgust 2013 | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] |

*(v EUR)*

| GERMANWINGS | | | SKUPNI ZNESEK, KI GA JE TREBA IZTERJATI |
|---|---|---|---|
| | 2012 | | |
| | ZNESEK | DATUM PLAČILA | |
| **CAGLIARI** | […] | 18. april 2013 | |
| **SKUPAJ** | [0–1 milijon EUR] | | [0–1 milijon EUR] |

(432) Da bi se upoštevala dejanska prednost, ki so jo lahko izkoristili letalski prevozniki, se lahko zneski, navedeni v preglednici 19, prilagodijo v skladu z dokazili, ki jih je predložila Italija, zlasti točnim datumom vseh plačil.

(433) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 353, se za namene uporabe pravil o državni pomoči v tem primeru družbi AMS in Ryanair štejeta za eno podjetje. Zato bi morali biti družbi Ryanair in AMS solidarno odgovorni za vračilo skupnega zneska, ki sta ga prejeli.

(434) Poleg tega bi morala Italija znesku pomoči prišteti obresti za vračilo, izračunane od datuma, ko je bila nezakonita pomoč na voljo upravičencu, do datuma njenega vračila ([126]), v skladu poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ([127]).

## 9. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

### 9.1 *FINANCIRANJE, KI SO GA UPRAVLJAVCI LETALIŠČ ZAGOTOVILI LETALSKIM DRUŽBAM V ZVEZI Z DEJAVNOSTMI 1 IN 2 (ZAKON ŠT. 10 IZ LETA 2010) V OBDOBJU 2010–2013 – OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V KORIST LETALSKIM DRUŽBAM*

(435) Italija je nezakonito izvedla pomoč, ki se je letalskim družbam, ki uporabljata zadevni letališči, v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 zagotovila za financiranje dejavnosti 1 in 2 v obdobju 2010–2013, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe.

([126]) Glej člen 16(2) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589, ki je bila že navedena.
([127]) Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

(436) Pomoč, ki se je letalskim družbam, ki uporabljata zadevni letališči, v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010 zagotovila za financiranje dejavnosti 1 in 2 v obdobju 2010–2013, ni združljiva z notranjim trgom. Nezdružljivo pomoč bi bilo treba izterjati od letalskih družb, ki so uporabljale letališči Olbia in Cagliari ter imele korist od financiranja dejavnosti 1 in 2 v skladu z zakonom št. 10 iz leta 2010. Italija bi morala zagotoviti, da se sprejmejo vsi nacionalni ukrepi za zagotovitev, da prejemniki pomoči vrnejo to neupravičeno prejeto prednost.

9.2 *FINANČNO NADOMESTILO, KI GA JE SARDINIJA ZAGOTOVILA UPRAVLJAVCEM LETALIŠČ ZA FINANCIRANJE DEJAVNOSTI 1, 2 IN 3 (ZAKON ŠT. 10 IZ LETA 2010) V OBDOBJU 2010–2013 – OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI V KORIST UPRAVLJAVCEV LETALIŠČ*

(437) Komisija meni, da v skladu s shemo, vzpostavljeno z zakonom št. 10 iz leta 2010 v obdobju 2010–2013, zadevni trije upravljavci letališč SOGEAAL, SOGAER in GEASAR niso prejeli državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe v skladu s shemo, vzpostavljeno z zakonom št. 10 iz leta 2010 v obdobju 2010–2013 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

*Člen 1*

1. Shema, ki jo je Italija vzpostavila z deželnim zakonom Sardinije št. 10 z dne 13. aprila 2010, *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe v korist družb SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., upravljavca letališča Cagliari-Elmas, in GEASAR S.p.A., upravljavca letališča Olbia.

2. Shema, ki jo je Italija vzpostavila z zakonom št. 10 iz leta 2010, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe v korist družb Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic in Vueling, kolikor se nanaša na dejavnosti navedenih letalskih prevoznikov na letališču Cagliari-Elmas in letališču Olbia.

3. Državno pomoč iz odstavka 2 je Italija izvedla v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe.

4. Državna pomoč iz odstavka 2 ni združljiva z notranjim trgom.

*Člen 2*

1. Italija od upravičencev zahteva vračilo državne pomoči iz člena 1(2).

2. Ob upoštevanju, da družbi Ryanair in AMS za namene tega sklepa sestavljata en gospodarski subjekt, sta skupaj odgovorni za vračilo državne pomoči, ki jo je prejela katera od njiju.

3. Zneskom, ki jih je treba izterjati, se prištejejo obresti za obdobje od dneva, ko so bili dani na voljo upravičencem, do njihove dejanske izterjave.

4. Obresti se izračunajo na podlagi obrestnoobrestnega računa v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 in Uredbo Komisije (ES) št. 271/2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004.

5. Italija prekliče vsa neporavnana plačila pomoči iz člena 1(2) z začetkom od datuma sprejetja tega sklepa.

*Člen 3*

1. Vračilo pomoči iz člena 1(2) je takojšnje in učinkovito.

2. Italija zagotovi izvršitev tega sklepa v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

*Člen 4*

1. Italija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu predloži naslednje informacije:

— seznam upravičencev, ki so prejeli pomoč v skladu s shemo pomoči iz člena 1(2), in skupni znesek pomoči, ki ga je vsak od njih prejel v skladu s shemo,

— skupni znesek (glavnica in obresti vračila), ki jih je treba izterjati od posameznega upravičenca,

— natančen opis ukrepov, ki so že sprejeti in načrtovani za uskladitev s tem sklepom,

— dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičencev zahtevalo vračilo pomoči.

2. Italija obvešča Komisijo o napredku glede sprejetih nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa, dokler se vračanje pomoči iz člena 2 ne konča. Na zahtevo Komisije takoj predloži vse informacije o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Zagotovi tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki so jih upravičenci že povrnili.

*Člen 5*

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 29. julija 2016

*Za Komisijo*
Margrethe VESTAGER
*Članica Komisije*