

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/1861

(2016. gada 29. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itālija – Kompensācija Sardīnijas lidostām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SGEI)*(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 4862)***(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾ un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Itālija 2011. gada 30. novembrī paziņoja par kompensācijas shēmu par labu Sardīnijas lidostu ekspluatantiem saistībā ar viņu sabiedrisko pakalpojumu saistībām (turpmāk “SPS”), lai nostiprinātu un attīstītu gaisa transportu. Šis paziņojums tika iesniegts, izmantojot Komisijas elektroniskās paziņošanas sistēmu.
- (2) Komisija 2012. gada 30. janvāra, 24. aprīļa un 12. jūlija vēstulē lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju par šo paziņojumu. Itālija atbildēja uz šiem lūgumiem 2012. gada 24. februāra, 30. maija un 9. augusta vēstulē.
- (3) Pamatojoties uz saņemto informāciju, ka Itālija varētu būt īstenojusi šo pasākumu, pirms Komisija bija pieņēmusi lēmumu par tā atļaušanu, Komisija nolēma izmeklēt šo pasākumu saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽²⁾ III nodaļu attiecībā uz nelikumīgu valsts atbalstu.
- (4) Itālija 2012. gada 30. novembrī lūdza Komisiju noteikt termiņu lēmumam un vairākiem paskaidrojumiem par procedūru. Komisija atbildēja vēstulē, kas nosūtīta Itālijai 2012. gada 7. decembrī.
- (5) Komisija 2013. gada 23. janvāra vēstulē informēja Itāliju, ka ir nolēmusi sākt Līguma 108. panta 2. punktā noteikto procedūru (“lēmums par procedūras sākšanu”) attiecībā uz paziņoto shēmu.

⁽¹⁾ OV C 152, 30.5.2013., 30. lpp.⁽²⁾ Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

- (6) Itālija 2013. gada 21. martā iesniedza savas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu (ar pielikumiem, kas tika saņemti 2013. gada 22. martā).
- (7) Lēmums par procedūras sākšanu 2013. gada 30. maijā tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iespējamiem atbalsta pasākumiem.
- (8) Komisija 2013. gada 10. aprīlī saņēma piezīmes par šo lietu no *Ryanair Ltd*, kas bija ieinteresētā persona. Komisija nosūtīja šīs piezīmes Itālijai 2013. gada 3. maija vēstulē. Itālija nav iesniegusi nekādus komentārus attiecībā uz *Ryanair* piezīmēm.
- (9) Komisija pēc tam saņēma piezīmes no šādām ieinteresētajām personām:
- a) no *Ryanair* un konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas tā vārdā, – 2013. gada 28. jūnijā;
 - b) no *GEASAR S.p.A.*, Olbijas lidostas ekspluatanta, – 2013. gada 1. jūlijā;
 - c) no *SOGEAAL S.p.A.*, Algēro lidostas ekspluatanta, – 2013. gada 29. jūlijā;
 - d) no *SOGAER S.p.A.*, Kaljāri lidostas ekspluatanta, – 2013. gada 30. jūlijā un 2. augustā;
 - e) no *easyJet* – 2013. gada 30. jūlijā.
- (10) Komisija 2013. gada 31. jūlijā nosūtīja *GEASAR* un *SOGEAAL* piezīmju nekonfidenciālās versijas Itālijai, kurai tika dota iespēja sniegt atbildi. *SOGAER* un *Ryanair* piezīmes Komisija nosūtīja Itālijai 2. augustā, bet *easyJet* piezīmes – 7. augustā.
- (11) Itālija 2013. gada 27. septembrī informēja Komisiju, ka tai nav komentāru attiecībā uz minēto triju lidostas ekspluatantu piezīmēm. Itālija 2013. gada 20. un 21. novembrī nosūtīja Komisijai savus komentārus attiecībā uz *Ryanair* piezīmēm. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz *easyJet* piezīmēm.
- (12) *Ryanair* 2013. gada 20. decembrī iesniedza papildu piezīmes, kas tika nosūtītas Itālijai 2014. gada 9. janvārī. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (13) *Ryanair* 2014. gada 17. janvārī un 31. janvārī iesniedza papildu piezīmes, kas tika nosūtītas Itālijai 2015. gada 12. janvārī. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (14) Komisija 2014. gada 25. februāra vēstulē informēja Itāliju par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu ⁽³⁾ pieņemšanu 2014. gada 20. februārī un par to, ka šīs pamatnostādnes būs piemērojamas šajā lietā no to publicēšanas dienas *Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija deva Itālijai iespēju izteikt piezīmes par pamatnostādnēm un to piemērošanu 20 darbdienās pēc to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (15) Komisija 2014. gada 24. februāra vēstulēs informēja arī ieinteresētās personas par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu pieņemšanu un par to, ka šīs pamatnostādnes būs piemērojamas šajā lietā no to publicēšanas dienas *Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija deva ieinteresētajām personām iespēju izteikt piezīmes par pamatnostādnēm un to piemērošanu 20 darbdienās pēc to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (16) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes tika publicētas *Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī. Ar tām aizstāja 1994. gada Aviācijas pamatnostādnes ⁽⁴⁾ un 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes ⁽⁵⁾.
- (17) *Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 15. aprīlī tika publicēts paziņojums, kurā dalībvalstis un ieinteresētās personas tika aicinātas viena mēneša laikā pēc 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas dienas iesniegt piezīmes par to piemērošanu šajā lietā ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

⁽⁴⁾ EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

⁽⁵⁾ Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

- (18) SOGAER 2014. gada 13. jūnijā iesniedza piezīmes šajā lietā saistībā ar jauno pamatnostādņu pieņemšanu. GEASAR un SOGEAAL iesniedza piezīmes 2014. gada 16. jūnijā, bet *easyJet* – 2014. gada 4. jūlijā. SOGAER, GEASAR, SOGEAAL un *easyJet* piezīmes Komisija nosūtīja Itālijai 2014. gada 9. jūlijā. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (19) *Ryanair* 2014. gada 12. un 26. septembrī iesniedza papildu piezīmes šajā lietā. Komisija nosūtīja šīs piezīmes Itālijai 2014. gada 28. oktobrī. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (20) *Ryanair* un konsultāciju uzņēmums, kas darbojas tā vārdā, 2015. gada 26. janvārī iesniedza papildu piezīmes, kas tika nosūtītas Itālijai 2015. gada 4. februārī. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (21) *Ryanair* un konsultāciju uzņēmums, kas darbojas tā vārdā, 2015. gada 27. februārī un 2. martā iesniedza papildu piezīmes, kas tika nosūtītas Itālijai 2015. gada 24. martā. Itālija neiesniedza nekādus komentārus attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (22) Komisija 2015. gada 18. martā lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju šajā lietā. Itālija atbildēja 2015. gada 11., 18. un 19. maijā.
- (23) *EasyJet* 2015. gada 31. martā iesniedza papildu piezīmes, papildinot savu sākotnējo iesniegumu, kas tika iesniegts 2013. gada 30. jūlijā. *EasyJet* un konsultāciju uzņēmums, kas darbojas tā vārdā, 2015. gada 1. un 14. maijā iesniedza papildu piezīmes šajā lietā. *EasyJet* 2015. gada 1. jūnijā iesniedza papildu piezīmes šajā lietā. Visas šīs piezīmes tika nosūtītas Itālijai 2015. gada 6. jūlijā. Itālija 2015. gada 17. septembrī iesniedza komentārus attiecībā uz *easyJet* un konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas tā vārdā, piezīmēm.
- (24) Komisija 2015. gada 29. jūnijā lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju. Itālija daļēji atbildēja 2015. gada 14. jūlijā un nosūtīja šīs atbildes pielikumus 2015. gada 10. septembrī.
- (25) Komisija 2015. gada 17. jūlijā lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju. Itālija atbildēja 2015. gada 11. septembrī.
- (26) Komisija 2015. gada 8. un 14. oktobrī lūdza Itāliju sniegt papildu informāciju. Itālija atbildēja 2015. gada 5. novembrī.
- (27) Itālija 2015. gada 24. novembrī iesniedza papildu informāciju šajā lietā.
- (28) Komisija 2015. gada 24. novembrī lūdza Itāliju sniegt papildu paskaidrojumus. Itālija atbildēja 2015. gada 27. novembrī.
- (29) *Ryanair* un konsultāciju uzņēmums, kas darbojas tā vārdā, 2015. gada 4. decembrī iesniedza papildu informāciju šajā lietā, kas tika nosūtīta Itālijai 2015. gada 8. decembrī. Itālija atbildēja 2015. gada 16. decembrī, norādot, ka tai nav nekādu komentāru attiecībā uz šiem dokumentiem.
- (30) Itālija 2015. gada 11., 16. un 17. decembrī iesniedza papildu piezīmes šajā lietā.

2. ATBALSTA DETALIZĒTS APRAKSTS

2.1. PASĀKUMA DARBĪBAS JOMA UN MĒRĶI

- (31) Paziņotā shēma nodrošina kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām Sardīnijas lidostu ekspluatantiem ar mērķi nostiprināt un attīstīt gaisa transportu. Itālija apgalvo, ka šīs sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecas uz pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (turpmāk "VTNP"). Šī shēma tika izveidota ar Sardīnijas 2010. gada 13. aprīļa Reģionālā likuma Nr. 10 ⁽⁷⁾ (turpmāk "Likums 10/2010") 3. pantu.
- (32) Šajā pantā definēti minētās shēmas ieviešanas mērķi, kas paredz pastiprināt gaisa transportu uz Sardīniju un no tās, paplašinot lidojuma operācijas, proti, palielinot gan lidojumu biežumu ziemas periodā, gan apkalpoto jauno galamērķu skaitu. Šai nolūkā Sardīnijas lidostām bija jānovirza valsts finansējums aviosabiedrībām kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

⁽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) Plašāks šīs shēmas ieviešanas mērķis ir reģiona ekonomikas nostiprināšana, palielinot tūristu plūsmas, jo īpaši ārpus vasaras sezonas.

2.2. PIEŠĶIRĒJA IESTĀDE

- (34) Piešķirēja iestāde ir Sardīnijas reģions (turpmāk "reģions"). Reģionam ir īpašs statuss kā Itālijas autonomajam apgabalam.

2.3. TIESISKAIS REGULĒJUMS

- (35) Likuma 10/2010 3. pants nosaka finansējumu Sardīnijas lidostu ekspluatantiem kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam. Likumu 10/2010 īsteno ar lēmumiem, ko pieņem reģiona pārvaldnieks.
- (36) 2010. gada 17. maija Reģionālais dekrēts Nr. 122/347 ⁽⁸⁾ nosaka, ka summas, kas noteiktas Likumā 10/2010, sedz no reģiona budžeta.
- (37) Sardīnijas reģiona pārvaldnieks ir pieņēmis vairākus īstenošanas aktus, kuros definēti nosacījumi un mehānismi saistībā ar finansējuma pieejamību saskaņā ar Likumu 10/2010, proti:
- a) Sardīnijas 2010. gada 29. jūlija Lēmumā Nr. 29/36 ⁽⁹⁾ definēts, kādi kritēriji piemērojami transporta pakalpojumiem, kuriem var piešķirt šo finansējumu, kā arī minēto pakalpojumu raksturs un ilgums, un sniegtas norādes par to, kā sagatavot un novērtēt lidostu darbības plānus (*programmi di attività*);
 - b) Sardīnijas 2010. gada 6. decembra Lēmumā Nr. 43/37 ⁽¹⁰⁾ apstiprināti lidostu ekspluatantu iesniegtie darbības plāni 2010. gadam un konkrētas summas, kas jāpiešķir katram no tiem par 2010. gadu;
 - c) Sardīnijas 2011. gada 23. decembra Lēmumā Nr. 52/117 ⁽¹¹⁾ noteiktas ikgadējās summas, kas reģionam jāpiešķir lidostu ekspluatantiem par 2011.–2013. gada periodu, pamatojoties uz darbības plāniem, ko lidostu ekspluatanti iesnieguši 2011. gadā.
- (38) Ar 2011. gada 19. janvāra Reģionālo likumu Nr. 1 ⁽¹²⁾ tika samazinātas iemaksas, kas reģionam jāpiešķir lidostām, kā noteikts ar Likumu 10/2010, nosakot tās EUR 21 100 000 apmērā par 2011. gadu un EUR 21 500 000 apmērā par 2012. un 2013. gadu.
- (39) Ar 2011. gada 30. jūnija Reģionālo likumu Nr. 12 ⁽¹³⁾ tika izveidots finansiālu avansu mehānisms, kas darbojas ar *ad hoc* finansiāla fonda starpniecību SFIRS ⁽¹⁴⁾ ietvaros. SFIRS ir Sardīnijas reģiona iekšēja finanšu sabiedrība, kurai kā finansiālam starpniekam un reģiona funkcionālai struktūrai ir uzticēts izveidot un pārvaldīt reģionālu fondu, kura mērķis ir uz procentiem piešķirt finansiālus avansus kā akcionāru finansējumu ⁽¹⁵⁾. Reģions tieši kontrolē SFIRS un īsteno tā pārvaldību. SFIRS uzdevums ir pārvaldīt plānus, politikas un programmas, ko reģions izstrādājis teritorijas ekonomiskajai un sociālajai attīstībai. SFIRS direktoru valdi ieceļ reģions. Ar 2011. gada 9. augusta Pilnvarojuma aktu Nr. 15 ⁽¹⁶⁾ SFIRS tiek piešķirts pilnvarojums izveidot un pārvaldīt "lidostu reģionālo fondu" ⁽¹⁷⁾ (turpmāk "reģionālais fonds"), kura mērķis ir piešķirt finansiālus avansus reģiona iemaksu veikšanai. Ar 2011. gada 9. augusta Lēmumu Nr. 500 ⁽¹⁸⁾ tika apstiprināti detalizēti noteikumi attiecībā uz reģionālā fonda īstenošanu. Ar 2012. gada 30. janvāra Lēmumu Nr. 22 ⁽¹⁹⁾ tika papildināti 2011. gada 9. augusta Lēmumā Nr. 500 definētie noteikumi.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n. 122 del 17.5.2010.

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 29.7.2010. – Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 6.12.2010. – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione No 52/117 del 23.12.2011. – Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011–2013.

⁽¹²⁾ Legge Regionale 19 gennaio 2011, n. 1 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

⁽¹³⁾ Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12 Art. 4, commi 32 e 33.

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – finanšu starpnieks saskaņā ar 1993. gada 1. septembra Leģislatīvā dekrēta Nr. 385 106. un 107. pantu.

⁽¹⁵⁾ "Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso".

⁽¹⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione No 22 del 30.1.2012. – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

- (40) Ar 2012. gada 7. augusta Reģionālo likumu Nr. 15 ⁽²⁰⁾ groza 2011. gada 30. jūnija reģionālo likumu. Ar 2012. gada 2. oktobra Lēmumu Nr. 694 ⁽²¹⁾ īsteno 2012. gada 7. augusta reģionālo likumu un papildina un groza noteikumus par reģionālā fonda īstenošanu, nosakot, ka 2011. gada 30. jūnija likuma piemērošanas termiņš tiek pagarināts, ietverot arī 2012. un 2013. gadu.
- (41) Ar 2014. gada 5. februāra Lēmumu Nr. 4/34 ⁽²²⁾ izmaina reģiona iemaksu piešķiršanu par 2013. gadu, ņemot vērā reģiona iemaksu samazinājumu, par kuru tika pieņemts lēmums saistībā ar reģiona budžetu, kas piešķirts darbību finansēšanai saskaņā ar Likumu 10/2010, un faktiskās izmaksas, kas radušās trim lidostu ekspluatantiem.

2.4. SHĒMA

- (42) Paziņotā shēma paredzēta, lai attīstītu gaisa transportu un padarītu gaisa savienojumus uz Sardīniju un no tās mazāk atkarīgus no sezonas, tādējādi atbalstot visaptverošo mērķi – piesaistīt tūristus un nostiprināt reģiona ekonomiku. Šajā nolūkā Likums 10/2010 nosaka finansējumu Sardīnijas lidostu ekspluatantiem kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam.
- (43) Īstenošanas lēmumos paskaidrots, ka Likuma 10/2010 mērķis – samazināt sezonālītāti – atspoguļo vēlmi pagarināt periodu, kurā tiek veikti reisi. Tas ir saistīts ar reisu biežuma palielināšanu tā sauktajā starpsezona (proti, mēnešos, kas papildina vasaras sezonu – aprīlī, maijā, septembrī un oktobrī) vai ziemas sezonā, kā arī ar jaunu maršrutu atklāšanu uz/no vietām, ar kurām Sardīnijai vēl nav savienojumu. Šīs shēmas pamatā ir tādas reģiona gaisa transporta politikas veicināšana, kas nostiprina attiecīgo kopienu ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju, novēršot ar pieejamību saistītos trūkumus, kas raksturīgi Sardīnijai kā salai.
- (44) Lēmumi, kas minēti 2.3. punktā, nosaka trīs darbības, kuras aprakstītas tālāk šajā apsvērumā.
- a) *Aviosabiedrības intensificē gaisa satiksmi ("1. darbība")*. Aviosabiedrībām un lidostu ekspluatantiem detalizētajos darbības plānos jādefinē stratēģijas, kā intensificēt gaisa satiksmi un sekmēt tūristu plūsmas ārpus sezonas, izstrādājot stratēģiski nozīmīgus maršrutus, reisu biežuma stratēģiju, jaudas piedāvājumu un turpmākus mērķus satiksmes jomā. Ja šie mērķi tiek sasniegti, piešķir finansiālu kompensāciju, pretējā gadījumā ir jāmaksā naudas sodi.
- b) *Aviosabiedrības popularizē Sardīniju kā tūrisma galamērķi ("2. darbība")*. Iepriekš minētajos darbības plānos aviosabiedrībām un lidostu ekspluatantiem jādefinē arī īpašas tirgvedības un reklāmas darbības, kuru mērķis ir pasažieru skaita palielināšana un lidostas apkalpotās teritorijas popularizēšana.
- c) *Papildu veicināšanas pasākumi, kurus lidostu ekspluatanti reģiona vārdā nodod trešām personām – pakalpojumu sniedzējiem, kas nav aviosabiedrības ⁽²³⁾ ("3. darbība")*.
- (45) Pēc tam, kad reģions ir apstiprinājis darbības plānus, izvērtējot tajos piedāvātos pasākumus pēc to ekonomiskās ietekmes uz lidostu un Sardīnijas saimniecisko darbību kopumā, tas attiecīgi sadala finanšu līdzekļus, kas pieejami katru gadu un katrai lidostai.
- (46) Kompensācijas lidostu ekspluatantiem aprēķina, pamatojoties uz aplēstajām izmaksām, kas rodas aviosabiedrībām saistībā ar lidošanu stratēģiski svarīgos valsts vai starptautiska mēroga maršrutos un saistībā ar mērķu izpildi, nodrošinot pasažieru skaitu attiecīgajā gadā. Pēc mērķu noteikšanas attiecībā uz pasažieru skaitu lidostu ekspluatanti atlasa aviosabiedrības, kas var nodrošināt attiecīgos pakalpojumus. Atlasītie pārvaldītāji saņem kompensācijas, kas sedz starpību starp ekspluatācijas izmaksām, kas radušās, un faktiskajiem vai plānotajiem ieņēmumiem no pasažieru biļetēm.
- (47) Itālijas paziņojuma dokumentā norādīts, ka reģionam ir jāapstiprina konkursa process, ko organizējuši lidostu ekspluatanti, lai atlasītu ieinteresētās aviosabiedrības. Komisija nav informēta ne par vienu konkursu, ko būtu

⁽²⁰⁾ Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.

⁽²¹⁾ Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, No 15, art. 2 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.

⁽²²⁾ Deliberazione No 4/34 del 5.2.2014. – Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.

⁽²³⁾ Piemēram, reklāmas vai tūrisma aģentūrām.

organizējuši lidostu ekspluatanti. Kā apgalvo Itālija, aviosabiedrības tika atlasītas, pamatojoties uz izdevīgāko komerciālo piedāvājumu, kas tika iesniegts lidostu ekspluatantiem pēc uzaicinājumu publicēšanas viņu tīmekļa vietnēs. Attiecībā uz lidostām ir iecerēts, ka atbalsta shēma koordinēs reģionālo lidostu sistēmas attīstību tā, lai reģionālās lidostas papildinātu viena otras darbību ⁽²⁴⁾.

2.5. AVIOSABIEDRĪBU VEIKTIE TIRGVEDĪBAS PASĀKUMI

- (48) Likums 10/2010 nosaka, ka saistībā ar 2. darbību lidostu ekspluatantiem ir jānoslēdz tirgvedības līgumi ar aviosabiedrībām, lai popularizētu Sardīniju kā tūrisma galamērķi. Tādēļ darbības plānos jādefinē īpašas tirgvedības un reklāmas stratēģijas, kuru mērķis ir pasažieru skaita palielināšana un lidostas apkalpotās teritorijas popularizēšana.
- (49) Lidostu ekspluatanti ir noslēguši divu dažādu veidu līgumus atkarībā no konkrētās aviosabiedrības – vai nu vienotu līgumu, kas ietver gan lidostas pakalpojumus, gan tirgvedības pakalpojumus, vai arī divus atsevišķus līgumus, kā tas ir *Ryanair* gadījumā, kad ar *Ryanair* tika noslēgts līgums par lidostas pakalpojumiem, bet par tirgvedības pakalpojumiem līgums tika noslēgts ar *Ryanair* pilnībā piederošu tirgvedības uzņēmumu AMS (*Airport Marketing Services*). Šie līgumi apvieno un sasaista satiksmes intensificēšanu ar tirgvedības pasākumiem, un to pamatā ir prēmiju shēma, kas ir atkarīga no satiksmes intensificēšanas pasākumu sekmēm. Līgumi nosaka, ka pārvadātājam ir jānodrošina noteikta reisu programma un vienlaikus jāizstrādā tirgvedības un reklāmas plāns.
- (50) Tirgvedības pamatā ir tādas īpašas lappuses ievietošana pārvadātāja tīmekļa vietnē, kurā norādīti lidostas galamērķi, dažkārt pievienojot arī ceļvedi. Tirgvedības mērķis ir veicināt tūrisma un uzņēmējdarbības pievilcību reģionā un maksimāli palielināt ienākošo ārzemju izcelsmes ceļotāju īpatsvaru.

2.6. ATTIECĪGĀS LIDOSTAS

- (51) Sardīnijā 2010. gadā darbojās piecas lidostas:
- a) Algēro, kuras ekspluatants ir SO.GE.A.AL S.p.A. (“SOGEAAL”);
 - b) Kaljāri-Elmasas, kuras ekspluatants ir So.G.Aer. S.p.A. (“SOGAER”);
 - c) Olbijas, kuras ekspluatants ir GEASAR S.p.A. (“GEASAR”);
 - d) Tortoli, kuras ekspluatants ir GE.AR.TO. S.p.A. (“GEARTO”);
 - e) Oristāno, kuras ekspluatants ir SO.GE.A.OR. S.p.A. (“SOGEAOR”).
- (52) Visi šie uzņēmumi ir sabiedrības ar ierobežotu atbildību. SOGEAAL un SOGAER pieder valstij. GEASAR kontrolē aviopārvadātājs *Meridiana*.
- (53) Itālija apstiprina, ka, lai gan Likums 10/2010 attiecas uz visām Sardīnijas lidostām, divas mazsvarīgākas šīs salas lidostas Oristāno un Tortoli-Arbataksa (ar mazāk nekā 200 000 pasažieriem gadā ⁽²⁵⁾) nav saņēmušas nekādu finansējumu saskaņā ar Likumu 10/2010.
- (54) Algēro atrodas Sardīnijas ziemeļrietumu daļā, Olbija – ziemeļaustrumu daļā un Kaljāri – dienvidu daļā. Attālums un brauciena ilgums pa autoceļiem starp šīm lidostām ir šādi ⁽²⁶⁾:

Kaljāri–Algēro 247 km – 2 h 40 min;

Kaljāri–Olbija 273 km – 2 h 51 min;

Olbija–Algēro 136 km – 1 h 53 min.

⁽²⁴⁾ *Deliberazione* Nr. 29/36, 2010. gada 29. jūlijs, 1. lpp.

⁽²⁵⁾ Oristāno lidostai, kuras darbība 2011. gadā tika apturēta, 2010. gadā bija aptuveni 7 000 pasažieru un 2011. gadā – aptuveni 1 300 pasažieru. Tortoli-Arbataksas lidostai 2010. gadā bija aptuveni 13 500 pasažieru un 2011. gadā – aptuveni 2 800 pasažieru.

⁽²⁶⁾ Avots: Google Maps.

2.6.1. KALJĀRI LIDOSTA

- (55) Lidostas ekspluatants SOGAER pieder valstij, jo Kaljāri Tirdzniecības kamerai (C.C.I.A. Cagliari) pieder akciju vairākums, kā norādīts 1. tabulā. Reģions nekontrolē Kaljāri Tirdzniecības kameru ⁽²⁷⁾, kas pati sevi finansē no savu biedru gada maksām. Tirdzniecības kamera ir patstāvīga valsts struktūra, kas atbild par dažādu pakalpojumu sniegšanu saviem biedriem ⁽²⁸⁾.

1. tabula

SOGAER ⁽¹⁾ akcionāru struktūra

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

(1) Lidostas galvenais akcionārs vēlas ļoti tuvā nākotnē pārdot 40 % savu akciju (avots: 2013. gada pārskats).

- (56) Šī lidosta 2014. gadā apkalpoja 3 639 627 pasažierus ⁽²⁹⁾. Tā atrodas salas dienvidu daļā un ir salas galvenā lidosta satiksmes apjoma ziņā. No 2007. gada SOGAER pieder visa koncesija lidostas apsaimniekošanai. Lidosta apkalpo iekšzemes un starptautiskus reisus, un galvenās aviosabiedrības, kas izmanto tās pakalpojumus, ir Ryanair, Meridiana, Alitalia, CAI, Airone, easyJet, Volotea un AirBerlin. Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam 69 % no pasažieru plūsmas šajā lidostā tika reģistrēti laikā no aprīļa līdz oktobrim.
- (57) SOGAER uz 2013. gada 31. decembri reģistrēja apgrozījumu EUR 26,8 miljonu apmērā un pozitīvu neto rezultātu EUR 1,7 miljonu apmērā. Aktīvu kopsumma bija EUR 125,5 miljoni.

2.6.2. ALGĒRO LIDOSTA

- (58) Algēro lidostas ekspluatanta SOGEAAL īpašnieki ir Sardīnijas reģions (80,20 %) un SFIRS SpA (iekšējs uzņēmums, kas pieder reģionam) (19,80 %) ⁽³⁰⁾. SOGEAAL sāka savu darbību 1995. gadā ar daļēju un pagaidu rakstura koncesiju, kas tika pārveidota par pilnu koncesiju 2007. gadā ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Avots: Itālijas 2016. gada 5. maija paziņojums Komisijai.

⁽²⁸⁾ Tirdzniecības kameru statusu Itālijā regulē 1993. gada 29. decembra Likums Nr. 580.

⁽²⁹⁾ Avots: Vikipēdija.

⁽³⁰⁾ Šī SOGEAAL akcionāru struktūra atspoguļo izmaiņas, kas notika 2010. gadā. Šī lidosta pašlaik tiek privatizēta.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Lidosta atrodas salas ziemeļrietumu daļā. Kā apkalvo Itālija, tās apkalpotā zona aptver aptuveni 35 % no salas teritorijas un ietver 450 000–600 000 iedzīvotāju Sasāri (*Sassari*), Oristāno (*Oristano*) un Nuoro provincē. Komerčiālo pasažieru plūsmas ziņā Algēro ir trešajā vietā starp Sardīnijas lidostām, un tās pasažieru kopskaits 2014. gadā bija 1 639 374 pasažieri ⁽³²⁾.
- (60) Lidostā darbojas triju veidu aviosabiedrības – tradicionālās (piem., *Alitalia*, *Meridiana*, *Iberia* un *Lufthansa*), zemo cenu sabiedrības (piem., *easyJet* un *Ryanair*) un čarterpārvadātāji (piem., *Tui Fly* un *Jet Time*). Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam 75 % no pasažieru plūsmas šajā lidostā tika reģistrēti laikā no aprīļa līdz oktobrim.
- (61) SOGEAAL uz 2013. gada 31. decembri reģistrēja apgrozījumu EUR 15,9 miljonu apmērā un negatīvu neto rezultātu EUR 1,5 miljonu apmērā. Aktīvu kopsumma bija EUR 42,0 miljoni.

2.6.3. OLBIJAS LIDOSTA

- (62) Olbijas lidostas ekspluatanta GEASAR akcionāru lielākā daļa ir privāti akcionāri ⁽³³⁾, kā norādīts 2. tabulā.

2. tabula

GEASAR akcionāru struktūra

	(%)
<i>Meridiana S.p.A.</i>	79,79
<i>C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)</i>	10,00
<i>C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)</i>	8,42
Sardīnijas reģions	1,59
<i>Consorzio Costa Smeralda</i>	0,20

- (63) GEASAR sāka savu darbību 1989. gadā ar daļēju koncesiju Olbijas lidostas apsaimniekošanai. Olbija atrodas Sardīnijas ziemeļaustrumu daļā. Lidosta apkalpo tradicionālās aviosabiedrības (piem., *Alitalia* un *Lufthansa*), zemo cenu sabiedrības (piem., *easyJet* un *Vueling*) un čarterpārvadātājus (piem., *Smartwings* un *Mistral Air*).
- (64) Lidosta 2014. gadā apkalpoja 2 127 718 pasažierus ⁽³⁴⁾. Lielākoties tā ir paredzēta iekšzemes un starptautiskiem pasažieru komerciāliem pārvadājumiem. Lidosta specializējas tūrisma jomā, jo apkalpo lielu tūrisma uzņēmumu *Costa Smeralda*. Tādēļ satiksme galvenokārt notiek laikā no maija līdz oktobrim, piemēram, laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam 84 % no pasažieru plūsmas šajā lidostā tika reģistrēti laikā no aprīļa līdz oktobrim.
- (65) GEASAR uz 2013. gada 31. decembri reģistrēja apgrozījumu EUR 27,0 miljonu apmērā un pozitīvu neto rezultātu EUR 2,8 miljonu apmērā. Aktīvu kopsumma bija EUR 57,3 miljoni.

2.7. SARDĪNIJAS REĢIONA IZVEIDOTĀS FINANSĒŠANAS SHĒMAS MEHĀNISMS UN STRUKTŪRA

2.7.1. SARDĪNIJAS REĢIONA VEICAMO IEMAKSU KOPĒJAIS APJOMS

- (66) Sākotnēji ar Likuma 10/2010 3. pantu reģionam tika atļauts piešķirt lidostu operatoriem EUR 19 700 000 par 2010. gadu un EUR 24 500 000 par katru turpmāko gadu – 2011., 2012. un 2013. gadu.

⁽³²⁾ Avots: lidostas oficiālā tīmekļa vietne.

⁽³³⁾ *Società per azioni costituita nel 1985.*

⁽³⁴⁾ Avots: Vikipēdija.

- (67) Visā šajā laikposmā, ņemot vērā pašu resursus un darbības plānus, ko iesniedza lidostas, reģions pakāpeniski samazināja summas, kas sākotnēji bija piešķirtas šīs shēmas finansēšanai, kā norādīts 3. tabulā.

3. tabula

Kompensācijas, kas piešķirtas Sardīnijas lidostām laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam

(EUR)

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

- (68) Ar 2014. gada 5. februāra Lēmumu Nr. 4/34 tika izmainītas reģiona iemaksas par 2013. gadu un tika noteikta kopsumma EUR 17 500 000 apmērā par 2013. gadu trim lidostu ekspluatantiem, kā norādīts 4. tabulā.

4. tabula

Kompensācijas, kas piešķirtas Sardīnijas lidostām par 2013. gadu (saskaņā ar 2014. gada 5. februāra Lēmumu Nr. 4/34)

(EUR)

	2013. gads
Algēro	8 235 603
Kaljāri	5 264 397
Olbija	4 000 000
Kopā	17 500 000

- (69) Galīgās iemaksas pēc dažādu izmaiņu veikšanas, kuras Sardīnijas reģions faktiski piešķir šīm trim lidostām, ir norādītas 5. tabulā ⁽³⁵⁾.

5. tabula

Finansiālās kompensācijas, kas piešķirtas Sardīnijas lidostām laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Kopā
Algēro	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Kaljāri	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbija	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristāno	300 000	—	—	—	300 000
Kopā	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Kā paskaidrots 53. apsvērumā, finansiālās kompensācijas sākotnēji bija paredzētas visām Sardīnijas lidostām, tostarp Oristāno lidostai, bet pēc tam tās tika atceltas.

- (70) Šis pasākums izpaužas kā reģiona tiesas subsīdijas Sardīnijas lidostu ekspluatantiem, kuri pēc tam pārskaita attiecīgas summas aviosabiedrībām un citām iesaistītajām struktūrām. Šīs subsīdijas tieši finansē no reģiona budžeta. Lidostu ekspluatantiem ir jāpārvalda atsevišķi konti, lai varētu izsekot saņemtajām summām.

2.7.2. DARBĪBAS PLĀNI UN STRATĒGISKI NOZĪMĪGI MARŠRUTI

- (71) Sardīnijas lidostu ekspluatantiem ir jā sagatavo darbības plāni un jā iesniedz tie reģionam apstiprināšanai. Šajos darbības plānos jā iekļauj darbības, kas paredzētas, lai attīstītu gaisa savienojumus "no punkta uz punktu" ar galamērķiem valstī un Eiropā uz un no Sardīnijas lidostām, un kuras var nodrošināt, slēdzot līgumus ar aviosabiedrībām. Šai nolūkā pašā plānā jā norāda, kuras no sarakstā uzskaitītajām iniciatīvām ⁽³⁶⁾ lidostu ekspluatanti uzskata par tādām, kas veicamas, lai izpildītu uzdevumu veicināt un nodrošināt to, ka gaisa transports kļūst mazāk atkarīgs no sezonas, kā paredzēts Likumā 10/2010.
- (72) Plānos jā norāda stratēģiski nozīmīgie (iekšzemes un starptautiskie) maršruti un katra gada mērķi attiecībā uz reisu biežumu, piepildījumu, jauniem maršrutiem, pasažieru skaitu un tirgvedības pasākumiem.
- (73) Izstrādājot darbības plānus, jā ievēro šādi principi:
- a) stratēģiski nozīmīgie maršruti nedrīkst pārklāties ar maršrutiem, kas jau tiek nodrošināti SPS režīmā ⁽³⁷⁾, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 ⁽³⁸⁾;
 - b) finansiālajām iemaksām par katru subsidēto maršrutu laika gaitā jā samazinās;
 - c) finanšu nolīgumā ar aviosabiedrībām jā iekļauj plāns, kā reklamēt vietējo teritoriju, un tam ir jā atbilst reģiona komunikācijas stratēģijai tūrisma jomā;
 - d) ja lidostu pieprasītā kopējā kompensācija pārsniedz kopsummu, kas atļauta reģiona budžetā, priekšroka tiek dota starptautiskiem savienojumiem iepretī iekšzemes maršrutiem (izņemot attiecībā uz galamērķiem, kuros apkalpo vairāk nekā trīs miljonus iedzīvotāju), maršrutiem, kas savieno lielus satiksmes mezglus, maršrutiem ar lielu satiksmes potenciālu, maršrutiem, kuros pakalpojumi jā sniedz visu gadu, nevis tikai sezonas laikā, un uzņēmumiem, kas nolēmuši izveidot darbības bāzi vietējā lidostā.
- (74) Stratēģiski nozīmīgu maršrutu ekspluatācija ir uzskatāma par VTNP, kas aviosabiedrībām jā nodrošina apmaiņā pret kompensāciju (ar nosacījumu, ka tiek sasniegti mērķi attiecībā uz pasažieru plūsmu). Darbības plāni ir jā pamato ar attiecīgām ekonomiskām un finanšu prognozēm, kas ilustrē attiecīgo iniciatīvu peļņas perspektīvas un norāda finansiālās prasības, kas saistītas ar šīm darbībām, par katru attiecīgo gadu. Šajās prasībās iekļauj norādi par to pašu resursu līmeni, kurus lidostas ekspluatants ieguldīs, kā arī par to trešo personu ieguldījumu līmeni, kuras gūs labumu no satiksmes pieauguma.
- (75) Faktiskie darbības plāni, kurus Itālija iesniedza formālās izmeklēšanas procedūras laikā, atbilst 73. apsvērumā noteiktajām prasībām. Tajos ir iekļauta obligātā informācija, ko pieprasa reģions, piemēram, subsidētā transporta piedāvājuma izklāsts, piešķiramās kompensācijas detalizēti aprēķini un plānotie ekonomiskie ieguvumi no valsts atbalsta.
- (76) Pēc darbības plānu apstiprināšanas reģions pieņem attiecīgu lēmumu piešķirt ikgadējos finanšu līdzekļus katrai lidostai, novērtējot jau paveiktās darbības, pamatojoties uz vērtējumu par to ekonomisko ietekmi uz saimniecisko darbību Sardīnijā.

⁽³⁶⁾ Sk. 44. apsvērumu.

⁽³⁷⁾ No 2000. gada SPS jā izmanto iekšzemes maršrutos starp Sardīnijas lidostām un kontinentālās Itālijas lidostām saskaņā ar Savienības gaisa transporta noteikumiem.

⁽³⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

(77) Minētos plānus finansē šādi:

- a) saņēmējs lidostas ekspluatants saņem pirmo iemaksu kā avansa maksājumu 20 % apmērā no kopsummas, kas paredzēta plānos;
- b) 60 % no kopējā finansējuma izmaksā kā starpmaksājumu pēc ceturkšņa ziņojuma saņemšanas;
- c) pēdējo finansējuma daļu izmaksā 60 dienās pēc attiecīgo dokumentu saņemšanas, kad reģions ir pārbaudījis veikto darbību, sasniegtos rezultātus un radušās izmaksas.

(78) Darbības plāni tika apstiprināti ar diviem reģiona lēmumiem:

- a) ar Sardīnijas 2010. gada 6. decembra Lēmumu Nr. 43/37 tika apstiprināti darbības plāni 2010. gadam, ko iesniedza Kaljāri, Olbijas, Algēro un Oristāno lidostu ekspluatanti, un konkrētas summas, kas jāpiešķir katram no tiem ⁽³⁹⁾;
- b) ar Sardīnijas 2011. gada 23. decembra Lēmumu Nr. 52/117 tika apstiprināti darbības plāni, ko Kaljāri, Olbijas un Algēro lidostu ekspluatanti iesniedza par 2011.–2013. gadu. Ir norādīti ikgadējie mērķi katrai lidostai attiecībā uz pasažieru skaitu un kompensācijas sadalījums starp šīm trim lidostām. Lēmumā arī paskaidrots, ka plāni par 2011. gadu jāuzskata par galīgiem, jo attiecas uz darbībām, kas jau ir veiktas, bet plānus par nākamajiem diviem gadiem, 2012. un 2013. gadu, var mainīt.

2.7.3. PĀRRAUDZĪBAS PROCESS

- (79) Lidostu ekspluatantiem ir jāsagatavo darbības plāni saskaņā ar Likuma 10/2010 un tā daudzo īstenošanas aktu prasībām. Šajā sagatavošanas procesā viņiem jāsadarbības ar aviosabiedrībām, bet galīgais plāns ir jāapstiprina reģionam. Ja reģions nepiekrīt vai konstatē neatbilstību Likuma 10/2010 prasībām, tas var pieprasīt darbības plānu mainīt.
- (80) Reģions prasa, lai lidostu ekspluatanti uzraudzītu aviosabiedrību darbu un piemērotu sankcijas, ja netiek sasniegti *ex ante* noteiktie mērķi, jo īpaši attiecībā uz reisu biežumu un pasažieru skaitu. Šis sodīšanas mehānisms jāparedz nolīgumos ar aviosabiedrībām.
- (81) Reģiona pārvaldnieka lēmumi, ar ko īsteno Likumu 10/2010, nosaka, ka reģions izveido pārraudzības mehānismu, lai novērstu kompensācijas pārmaksu par ikgadējām izmaksām, kas prognozētas saistībā ar attiecīgo darbību veikšanu. Reģionam jādefinē *ex ante* pasākumi, lai kontrolētu, pārbaudītu un, ja nepieciešams, atgūtu jebkuru pārmaksāto kompensāciju, jo īpaši uzraugot faktisko reisu un pasažieru skaitu.
- (82) Reģions uzrauga reālās izmaksas, kas rodas lidostu ekspluatantiem, veicot attiecīgās darbības, pārbaudot apliecinātos dokumentus un pārskatus par ikgadējām izmaksām (rēķinus, ko aviosabiedrības iesniegušas lidostu ekspluatantiem). Lidostu ekspluatantiem jāsniedz reģionam pārskati par darbību finansēšanu, pamatojoties uz rēķiniem, kas saņemti no apakšuzņēmējiem (no aviosabiedrībām par 1. un 2. darbību un no citiem uzņēmumiem par 3. darbību). Reģions arī pārbauda, vai maršruts, kas tiek kompensēts, nav SPS maršruts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008.
- (83) Reģiona finansējumu saskaņā ar Likumu 10/2010 var piešķirt tikai saistībā ar iepriekš minētajiem darbības plāniem, kuri jāapstiprina reģionam. Tā kā šie plāni tika sagatavoti pirms tam, kad tika veiktas Likumā 10/2010 paredzētās darbības, to īstenošanas gaitā ir pieļaujamas dažas izmaiņas. Tāpēc reģiona organizētajā mehānismā ir paredzēts, ka reģionam galīgā iemaksa ir jāpielāgo izmaiņām, kas rodas darbību īstenošanas gaitā, vai lidostu izmaksām ⁽⁴⁰⁾. Tāpēc reģiona lēmumā par galīgo iemaksu ņem vērā darbības plānu faktisko īstenošanu un

⁽³⁹⁾ Attiecībā uz Tortoli-Arbataksu šajā aktā norādīts, ka minētās lidostas ekspluatants iesniedza plānu tikai *par triju gadu periodu* (bet ne par 2010. gadu).

⁽⁴⁰⁾ Itālija 2015. gada 11. septembra vēstulē Komisijai (14. apsvēruma) kā piemēru min GEASAR, kas 2013. gadā samazināja savus tirgvedības pasākumus, salīdzinot ar sākotnējām prognozēm (reģiona finansētās 2. darbības ietvaros). Tā rezultātā reģions samazināja galīgo iemaksu.

darbību, kurām pieprasa finansējumu, atbilstību Likuma 10/2010 mērķiem un reģiona tirgvedības plānam tūrisma jomā. Ja tiek konstatētas neatbilstības, reģions galīgo iemaksu pielāgo ⁽⁴¹⁾).

- (84) Itālijas iesniegtie dokumenti liecina, ka lidostu ekspluatanti patiesi ziņoja reģionam par saņemto valsts finansējumu (pievienojot apliecinājumus, piem., rēķinus par faktiskajām izmaksām) un iesniedza pierādījumus par tirgvedības un veicināšanas pasākumiem. Reģions pārbaudīja minēto informāciju un izmaksāja atlikušos maksājumus lidostu ekspluatantiem.

2.7.4. FINANSIĀLIE AVANSA MAKSĀJUMI UN REĢIONĀLĀ FONDA UZDEVUMI

- (85) Kā jau minēts 2.3. punktā, ar 2011. gada 30. jūnija Reģionālo likumu tika izveidots reģionālais fonds ⁽⁴²⁾, ko pārvaldīja SFIRS un finansēja reģions.
- (86) Finanšu mehānisms, ko reģions izveidoja saskaņā ar Likumu 10/2010, ir šāds.
- a) Finanšu līdzekļus, kas attiecināmi uz minēto triju darbību īstenošanu, lidostu ekspluatanti izmaksā avansā aviosabiedrībām attiecīgajās lidostās (saistībā ar 1. un 2. darbību) un citiem attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem (saistībā ar 3. darbību).
 - b) Katru gadu saskaņā ar lidostu ekspluatantu priekšfinansējuma pieprasījumiem reģions pieņem lēmumu, kurā uzdod SFIRS ar reģionālā fonda starpniecību piešķirt finansiālu avansu lidostām. Pēc tam reģionālais fonds pēc pieprasījuma piešķir lidostu ekspluatantiem finansējumu pret atlīdzību (komisijas maksa un procenti) kā avansa maksājumu, kura summa iedalīta saskaņā ar Likumu 10/2010. Avansa maksājums nedrīkst pārsniegt 85 % ⁽⁴³⁾ no iemaksas, kuru reģions piešķir lidostu ekspluatantiem. Par šādu finansiālo avansu ir jāmaksā procenti (*Euribor* 6 M + 2 % par 2010. gadu un *Euribor* 6 M + 1,5 % par 2011.–2013. gadu) un komisijas maksa (1 % par 2010. gadu un 0,50 % par 2011.–2013. gadu), ko lidostu ekspluatanti maksā SFIRS.
 - c) Pēc tam reģions apstiprina galīgās summas, kas piešķiramas lidostu ekspluatantiem (reģiona “iemaksa”), nepārsniedzot reģionam pieejamos līdzekļus un ņemot vērā summas, kuras faktiski samaksājuši lidostu ekspluatanti saistībā ar minēto triju darbību īstenošanu. Šai nolūkā lidostu ekspluatanti iesniedz atbilstošus pārskatus, kuros: i) norāda sasniegtos rezultātus un pievieno ietekmes analīzi; ii) detalizēti raksturo lidostas faktiskās izmaksas saistībā ar veiktajām iniciatīvām, pievienojot arī nepieciešamos apliecinājumus (rēķinus u. c.).
 - d) No reģiona iemaksas summas reģionālais fonds atskaita 4 % ieturējuma maksu, kuru pārskaita atpakaļ reģionam. Kad ir pieņemts lēmums par galīgās iemaksas summu, reģionālais fonds piešķir finansējuma atlikušo daļu ⁽⁴⁴⁾ lidostas ekspluatantam. Paredzams, ka šis fonds piešķirs atlikušo daļu lidostas ekspluatantam ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc darbības plānu izpildes pabeigšanas.

2.8. FINANŠU PLŪSMAS

2.8.1. FINANŠU PLŪSMAS VIRZIENĀ NO REĢIONA UZ LIDOSTAS EKSPLOATANTIEM

- (87) Kaut arī reģions apņēmas piešķirt finansējumu, kura kopējā summa ir EUR 76 654 887 par visu laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam (sk. 5. tabulu), faktiski tas lidostu ekspluatantiem pārskaitīja EUR 68 510 256 triju darbību finansēšanai saskaņā ar Likumu 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (sk. 6. tabulas A aili): EUR 35 516 988 – SOGEAAL, EUR 19 250 617 – SOGAER un EUR 13 742 651 – GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Šai nolūkā Itālija min piemēru ar Oristāno lidostu, kurai reģions atteica apstiprināt konkrētu maršrutu, kas bija paredzēts šīs lidostas darbības plānā (sk. Itālijas 2015. gada 5. maija vēstuli Komisijai, 5. un 6. lpp.).

⁽⁴²⁾ *Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Legge Regionale 30 giugno 2011, n. 12 Art. 4, commi 32 e 33.*

⁽⁴³⁾ Nepārsniedzot 90 % par 2011. gadu – sal., ar *Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.*

⁽⁴⁴⁾ Šī summa atbilst iemaksas apmēram, par kādu reģions pieņēma lēmumu, atskaitot no tās 4 % ieturējuma maksu un finansiālo priekšapmaksu, kas jau piešķirta lidostas ekspluatantam.

⁽⁴⁵⁾ Itālija iesniedza Komisijai tabulas, kurās norādītas galīgās summas, ko piešķir reģions.

- (88) Kopējie finansiālie avansa maksājumi, kas pārskaitīti no reģionālā fonda lidostu ekspluatantiem, bija EUR 42 987 645 (6. tabulas B aile). Komisijas maksu un procentu maksājumus aprēķina no finansiālā avansa summas, un fonds tos atskaita, kad izmaksā šo finansiālo avansu lidostas ekspluatantam. Ieturējuma maksa ir 4 % no iemaksas, ko apņēmis piešķirt reģions, un fonds to atskaita no iemaksas summas, kad izmaksā atlikušo daļu no summas, ko reģions piešķir lidostai (pēc finansiālo avansa maksājumu izmaksāšanas) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Tādējādi neto summu, kas jāsaņem lidostas ekspluatantam (6. tabulas C aile), var aprēķināt, no reģiona iemaksas atskaitot trīs finanšu maksas (komisijas maksu, procentus un ieturējuma maksu). Summas, par kurām Itālija informēja kā par neto summām, ko faktiski saņēmuši lidostu ekspluatanti (6. tabulas D aile), nedaudz atšķiras no teorētiskajām summām:
- a) SOGEAAL gadījumā Itālija paskaidro, ka lidostas ekspluatantam vēl jāsaņem no reģiona EUR 167 661 kā iemaksa par 2013. gadu;
 - b) par reģiona maksājumiem SOGAER un GEASAR par 2013. gadu (attiecīgi EUR 4 946 576 un EUR 3 795 930) reģions lēma attiecīgi 2014. gada 19. jūnijā un 10. jūnijā, taču šis finansējums netika izmaksāts ⁽⁴⁷⁾. Itālija atzīst, ka reģiona lēmums ir juridiski saistošs pienākums izmaksāt attiecīgās summas, kuras var pieprasīt, vērsoties valsts tiesā. Tomēr Itālija ir nolēmusi pagaidīt, kamēr beigsies sāktā procedūra par valsts atbalstu.

⁽⁴⁶⁾ Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes nepaskaidro, kādēļ finansiālie avansi, kas norādīti tabulās, dažkārt pārsniedz iemaksu, ko noteicis reģions. Tomēr šīs atšķirības nav būtiskas, novērtējot atbalsta pasākumus, jo Komisija izskata tikai budžeta saistības (A aile) un summas, ko faktiski saņēmuši lidostu ekspluatanti (D aile), sk. 14. tabulu.

⁽⁴⁷⁾ *Disposti ma non erogati*.

Faktiskās finanšu plūsmas virzienā no reģiona uz lidostas ekspluatantiem

SOGEAAL – ALGĒRO

(EUR)

Darbības atsauces periods	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)		Finansiālais avanss (B)		Finanšu maksas			Summa, kas jāsaņem lidostas ekspluatantam (C)	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	Starpība (C) – (D)
	Summa	Saistību datums	Summa	Maksājuma datums	Ieturējuma maksa 4 %	Komisijas maksa	Procentu izmaksas			
2010. g.	8 517 963	7.11.2012.	[..] (*)	20.9.2011.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
2011. g.	9 041 162	12.11.2012.	[..]	8.2.2012. un 23.8.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
2012. g.	9 062 413	3.6.2013.	[..]	22.10.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
2013. g.	8 895 449	27.10.2014.	[..]	17.10.2013.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Kopā	35 516 988		[..]		[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

(*) Komerccnoslēpums.

SOGAER – KALJĀRI

(EUR)

Darbības atsauces periods	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)		Finansiālais avanss (B)		Finanšu maksas			Summa, kas jāsaņem lidostas ekspluatantam (C)	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	Starpība (C) – (D)
	Summa	Saistību datums	Summa	Maksājuma datums	Ieturējuma maksa 4 %	Komisijas maksa	Procentu izmaksas			
2010. g.	4 657 311	7.11.2012.	[..]	10.9.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
2011. g.	4 777 320	7.11.2012.	[..]	15.6.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
2012. g.	4 869 410	13.6.2013.	—	—	[..]	—	—	[..]	[..]	[..]
2013. g.	4 946 576	19.6.2014.	—	—	[..]	—	—	[..]	[..]	[..]
Kopā	19 250 617		[..]		[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

(EUR)

Darbības atsauces periods	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)		Finansiālais avanss (B)		Finanšu maksas			Summa, kas jāsaņem lidostas ekspluatantam (C)	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	Starpība (C) – (D)
	Summa	Saistību datums	Summa	Maksājuma datums	Ieturējuma maksa 4 %	Komisijas maksa	Procentu izmaksas			
2010. g.	3 972 223	7.11.2012.	[..]	19.9.2011.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	0
2011. g.	2 945 363	7.11.2012.	[..]	1.6.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	0
2012. g.	3 029 135	12.6.2013.	—	—	[..]	—	—	[..]	[..]	0
2013. g.	3 795 930	10.6.2014.	—	—	[..]	—	—	[..]	[..]	[..]
Kopā	13 742 651		[..]	—	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

2.8.2. FINANŠU PLŪSMAS VIRZIENĀ NO LIDOSTU EKSPLOATANTIEM UZ AVIOSABIEDRĪBĀM UN TREŠĀM PERSONĀM, KAS SNIEDZ PAKALPOJUMUS, TRIJU DARBĪBU FINANSĒŠANAI

- (90) Algēro, Kaljāri un Olbijas lidostu ekspluatanti finansēja aviosabiedrības un trešās personas, kas sniedz pakalpojumus, saistībā ar 1., 2. un 3. darbības īstenošanu laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam. Kā apgalvo Itālija, kompensācijas, kuras no reģiona saņēma lidostu ekspluatanti laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam, lai finansētu 1., 2. un 3. darbību, tika pārskaitītas aviosabiedrībām un trešām personām, kas sniedza pakalpojumus. Aviosabiedrības saņēma finansējumu par 1. un 2. darbību un tika atlasītas, pamatojoties uz komerciāli izdevīgāko piedāvājumu ⁽⁴⁸⁾. Trešās personas, kas sniedza pakalpojumus un atbildēja par tirgvedības pasākumiem, piemēram, reklāmas vai tūrisma aģentūras, saņēma finansējumu par 3. darbību.
- (91) Tālāk 7. tabulā ir apkopotas finanšu plūsmas no lidostu ekspluatantiem uz aviosabiedrībām un trešām personām, kas sniedza pakalpojumus, finansējot 1., 2. un 3. darbību.

7. tabula

Finanšu plūsmas no lidostu ekspluatantiem uz aviosabiedrībām un trešām personām, kas sniedza pakalpojumus, finansējot 1., 2. un 3. darbību

SOGEAAL – ALGĒRO

(EUR)

Darbības atsaucē periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2010. g.	[..]	[..]	8 517 963
2011. g.	[..]	[..]	9 041 162
2012. g.	[..]	[..]	9 062 413
2013. g.	[..]	[..]	8 895 449
Kopā	[..]	[..]	35 516 987 (100 %)

SOGAER – KALJĀRI

(EUR)

Darbības atsaucē periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2010. g.	[..]	[..]	4 657 311
2011. g.	[..]	[..]	4 977 946
2012. g.	[..]	[..]	4 869 410
2013. g.	[..]	[..]	4 946 576
Kopā	[..]	[..]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Sk. 47. apsvērumu – kaut arī Sardīnijas tiesību aktos bija noteikts, ka ir jāriko konkursi, aviosabiedrību atlasei netika organizēts neviens konkurss.

GEASAR – OLBIJA

(EUR)

Darbības atsaucis periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2010. g.	[..]	[..]	3 972 223
2011. g.	[..]	[..] ⁽¹⁾	2 945 500
2012. g.	[..]	[..]	3 029 160
2013. g.	[..]	[..]	3 795 935
Kopā	[..]	[..]	13 742 818 (100 %)

⁽¹⁾ Itālija 2015. gada 11. septembra paziņojumā deklarē finansējumu EUR [..] apmērā saistībā ar 3. darbības finansēšanu 2011. gadā. Itālija 2015. gada 16. decembra paziņojumā (*Deloitte Financial Advisory S.r.l.* ziņojums) norāda finansējumu EUR [..] apmērā, nevis EUR [..], nesniedzot nekādu pamatojumu par šo starpību.

(92) Tālāk 8. tabulā apkopoti lidostu ekspluatantu maksājumi aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu.

8. tabula

Finanšu plūsmas no lidostu ekspluatantiem uz aviosabiedrībām, finansējot 1. un 2. darbību

SOGAAL – ALGĒRO

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Kopā
Ryanair	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
AMS	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
easyJet	—	—	[..]	[..]	[..]
Volotea	—	—	—	[..]	[..]
Alitalia	[..]	—	—	—	[..]
Meridiana	[..]	—	[..]	—	[..]
Wizzair	—	—	[..]	[..]	[..]
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	35 221 513

SOGAER – KALJĀRI

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Kopā
Ryanair	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
AMS	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
easyJet	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Germanwings	—	—	[..]	—	[..]
Tourparade	—	—	[..]	—	[..]

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Kopā
<i>Air Berlin</i>	—	—	—	[..]	[..]
<i>Vueling</i>	—	—	—	[..]	[..]
<i>Volotea</i>	—	—	[..]	[..]	[..]
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	19 018 170

GEASAR – OLBIJA

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Kopā
<i>Meridiana Fly</i>	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
<i>Air Italy</i>	[..]	[..]	—	—	[..]
<i>Air Berlin</i>	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
<i>easyJet</i>	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
<i>Norwegian</i>	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
<i>Jet2.com</i>	—	[..]	[..]	[..]	[..]
<i>NIKI</i>	—	—	[..]	—	[..]
<i>Vueling</i>	—	—	—	[..]	[..]
<i>Air Baltic</i>	—	—	—	[..]	[..]
<i>Volotea</i>	—	—	[..]	[..]	[..]
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	12 683 623

2.8.3. SECINĀJUMS

- (93) Kā norādīts 6. tabulā, reģiona sniegtais finansējums tika pilnībā pārskaitīts lidostu ekspluatantiem, kuri paši nodrošināja pat lielāku finansējumu nekā saņēma no reģiona par 1., 2. un 3. darbības īstenošanu saskaņā ar saviem darbības plāniem. (Starpība starp finansējumu, kas faktiski sniegts par 1., 2. un 3. darbības īstenošanu (9. tabulas B aile), un summu, ko lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona par šo darbību veikšanu (9. tabulas C aile), ir EUR 12 733 760).

9. tabula

Salīdzinājums starp reģiona sniegto finansējumu un summām, kuras finansēja lidostu ekspluatanti par triju minēto darbību īstenošanu saskaņā ar Likumu 10/2010

(EUR)

	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)	Kopsumma, kuru par šīm trim darbībām finansēja lidostas (B)	Starpība (A) – (B)	Neto summa, kuru lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona (C)	Starpība (B) – (C)
Algēro	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Kaljāri	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)	Kopsumma, kuru par šīm trim darbībām finansēja lidostas (B)	Starpība (A) – (B)	Neto summa, kuru lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona (C)	Starpība (B) – (C)
Olbija	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
KOPĀ	68 510 256	68 711 048	– 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Turklāt attiecībā uz aviosabiedrībām, kā minēts 8. tabulā, finansējums, kuru reģions sniedza aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību par 1. un 2. darbību, tika pārskaitīts šādām sabiedrībām:

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

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS UN KOMISIJAS SĀKOTNĒJAIS NOVĒRTĒJUMS

(95) Saskaņā ar lēmumu par procedūras sākšanu formālās izmeklēšanas procedūras piemērošanas joma ietver šādas darbības:

- a) reģiona piešķirtā finansiālā kompensācija trim lidostu ekspluatantiem (*SOGEEAL*, *GEASAR* un *SOGAER*) laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam par 1., 2. un 3. darbības finansēšanu;
- b) finanšu kompensācijas, ko triju lidostu ekspluatanti izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam ⁽⁴⁹⁾.

(96) Lēmumā par procedūras sākšanu atzīmēts, ka, tā kā Komisija izmeklē iespējamo nelikumīgo atbalstu, ko Algēro lidostas ekspluatants piešķīris lietā SA.23098 ⁽⁵⁰⁾, šī lieta attiecas tikai uz atbalsta pasākumiem, kas netiek pārbaudīti minētajā lietā ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu darbības joma neietvēra potenciālo atbalstu, ko lidostu ekspluatanti piešķīra pakalpojumu sniedzējiem, kuri nebija aviosabiedrības, par 3. darbību. Tāpēc Komisija nevar ieņemt nekādu nostāju šajā jautājumā.

⁽⁵⁰⁾ Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2015/1584 par valsts atbalstu SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ko Itālija piešķīrusi *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* un dažādiem gaisa pārvadātājiem, kas darbojas Algēro lidostā (OV L 250, 25.9.2015., 38. lpp.).

⁽⁵¹⁾ Sk. 48.–52. apsvērumu.

- (97) Attiecībā uz reģiona piešķirto finansiālo kompensāciju trim lidostu ekspluatantiem Komisija izdarīja provizorisku secinājumu, ka Sardīnijas lidostām piešķirtā kompensācija ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē un Itālija attiecībā uz minēto kompensāciju nav ievērojusi Līguma 108. panta 3. punktā noteikto pienākumu saglabāt esošo stāvokli.
- (98) Komisija puda šaubas par lidostu ekspluatantu labā izveidotās kompensācijas shēmas saderību ar iekšējo tirgu. Jo īpaši Komisijai izveidojās provizorisks viedoklis, ka minētā kompensēšana nav uzskatāma par kompensēšanu par īstiem VTNP, kas uzticēti lidostu ekspluatantiem.
- (99) Attiecībā uz finansiālo kompensāciju, ko trīs lidostu ekspluatanti sniedza aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu, Komisija uzskatīja, ka tajā var būt iekļauts valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē un to var atzīt par nelikumīgu saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu, ņemot vērā to, ka, šķiet, tas tika piešķirts saņēmējiem, pārkāpjot pienākumu saglabāt esošo stāvokli. Jo īpaši Komisija uzskatīja, ka reģions īstenoja kontroli pār attiecīgajiem līdzekļiem, kas reģiona budžetā nepārprotami bija rezervēti precīzam mērķim – cita starpā subsidēt gaisa transporta maršrutus uz lidostām un no tām. Tādēļ Komisija uzskatīja, ka pārskaitījumi no lidostu ekspluatantiem uz aviosabiedrībām bija attiecināmi uz valsti un ietvēra valsts līdzekļus. Komisija arī uzskatīja, ka aviosabiedrību saņemtais finansējums samazināja izmaksas, kas tām citādi būtu jāsedz no pašu līdzekļiem, darbojoties pēc tāda paša reisu grafika, un secināja, ka aviosabiedrībām tika piešķirta ekonomiska priekšrocība.
- (100) Turklāt Komisija puda šaubas par to, vai finansiālā kompensācija, kas izmaksāta aviosabiedrībām, kuras darbojās Algēro, Kaljāri un Olbijas lidostās, ir uzskatāma par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Jo īpaši Komisija puda šaubas par šādu saderību saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu ⁽⁵²⁾ saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008, 2011. gada VTNP pamatprogrammu ⁽⁵³⁾ saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008 un 2005. gada Aviācijas pamatnostādņiem.

4. ITĀLIJAS PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

4.1. LIKUMS 10/2010

- (101) Finansiālo iejaukšanos attiecībā uz laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam, kas tika veikta, pamatojoties uz Likumu 10/2010, Itālija pamato ar vajadzību attīstīt gaisa transportu starp Sardīniju un iekšzemes un Eiropas galamērķiem ar mērķi palielināt tūristu plūsmas, jo īpaši ārpus vasaras sezonas, kas ir ļoti nozīmīgi Sardīnijas ekonomikā.
- (102) Šis likums uzliek lidostu ekspluatantiem konkrētu atbildību par likumā noteiktā mērķa sasniegšanu un tam nepieciešamo nosacījumu un kritēriju izstrādi. Jo īpaši lidostu ekspluatantiem ir jāizstrādā darbības plāni, kas jāiesniedz apstiprināšanai reģionam, kurš precīzē veicamās darbības, lai sekmētu neatkarību no sezonas un palielinātu gaisa transporta intensitāti. Šie darbības plāni ietver finanšu darbīgas darbības plānus, kas raksturo gaidāmos rezultātus un mērķa sasniegšanai nepieciešamos finanšu līdzekļus.
- (103) Izstrādājot darbības plānus, jāievēro šādi nosacījumi:
- a) plānos paredzētajiem maršrutiem jāatšķiras no tiem, uz kuriem jau attiecas sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas;
 - b) jāparedz pietiekami plaša salas reklāma, ja tiek izveidoti jauni maršruti vai saistībā ar reisu darbības perioda pagarināšanu.
- (104) Ja vajadzīgie finanšu resursi pārsniedz reģiona budžetu, nepieciešamie līdzekļi jāpiešķir saskaņā ar kritērijiem, kas definēti Sardīnijas 2010. gada 29. jūlija Lēmumā Nr. 29/36 ⁽⁵⁴⁾ (starptautisko maršrutu prioritāte, svarīgu transporta mezglu apkalpošana, neatkarība no sezonas, lielāks reisu biežums u. c.).

⁽⁵²⁾ Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmums 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

⁽⁵³⁾ Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (2011. gads) (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

⁽⁵⁴⁾ Sk. 4. zemsvītras piezīmi.

- (105) Likums 10/2010 nosaka trīs darbību kategorijas, kas jāfinansē reģionam, kā minēts 44. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos.
- (106) Dažādie pasākumi, ko sagatavo lidostu ekspluatanti, ir detalizēti aprakstīti katras lidostas darbības plānā, un Itālija iesniedza Komisijai tabulas, kurās apkopotas veiktās darbības un attiecīgais reģiona finansējums. Itālija apgalvo, ka šīm darbībām bija pozitīva ietekme uz reģionu, jo attiecīgajā periodā gaisa satiksme un ar to saistītais pasažieru pieplūdums palielinājās.
- (107) Itālija norāda, ka reģiona finansējuma galvenie saņēmēji saskaņā ar Likumu 10/2010 ir aviosabiedrības – patiesi, Likumā 10/2010 noteikts, ka ar Sardīnijas lidostu starpniecību ir jāfinansē aviosabiedrības, kas vēlas atklāt vai paplašināt jaunus maršrutus un nodrošina esošo maršrutu neatkarību no sezonas laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam.

4.2. FINANSIĀLIE AVANSA MAKSĀJUMI

- (108) 2011. gada 30. jūnija Reģionālais likums Nr. 12 ⁽⁵⁵⁾ nosaka, ka par finansiālajiem avansi, kas noteikti Likumā 10/2010, ir jāmaksā procenti. Šai nolūkā 2011. gada 9. augustā ⁽⁵⁶⁾ reģions uzticēja SFIRS izveidot un apsaimniekot reģionālu fondu šādu finansiālo avansu pārvaldīšanai.
- (109) Itālija apgalvo, ka šie avansi ir aizdevumi, kas sniegti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, jo atbilstoši noteikumiem, ar kuriem regulē fonda darbību, par šiem finansiālajiem aizdevumiem ir jāmaksā procenti, kuru likme ir *Euribor* 6M plus 2 % par 2010. gadu un *Euribor* 6M plus 1,50 % par 2011. un 2012. gadu. Turklāt lidostu ekspluatantiem ir jāmaksā finansiālā avansa pārvaldīšanas maksa – 1 % apmērā no tā summas par 2010. gadu un 0,5 % apmērā par 2011. gadu. Itālija uzskata, ka finansiālo avansu atbilstība tirgus nosacījumiem jāvērtē, pamatojoties uz Sintētisko izmaksu rādītāju (ISC) ⁽⁵⁷⁾, kurā ņemtas vērā visas ar aizdevumu saistītās izmaksas, kas jāsedz lidostai. Itālija iesniedza Komisijai tabulu, kurā detalizēti raksturots ISC attiecībā uz katru piešķirto finansiālo avansu. ISC, kas saistīts ar finansiālo avansu SOGAER, ir augstāks par citiem un pārsniedz arī tirgus prasības, jo šis finansiālais avanss tika piešķirts 2012. gada septembrī un ISC tika aprēķināts par visu 2012. gadu.
- (110) Itālija iesniedza informāciju, kas izklāstīta 10. tabulā, attiecībā uz finansiālajiem avansi, kas piešķirti trim lidostu ekspluatantiem par 2010. un 2011. gadu, un secināja, ka šie finansiālie avansi tika piešķirti uz tādiem finansiālajiem nosacījumiem, kas atbilda līdzīgu darījumu nosacījumiem tirgū. Itālija norāda, ka par 2010. un 2011. gadu sniegtie aizdevumi bija paredzēti, lai kompensētu lidostu ekspluatantiem summas, kuras tie jau bija pārskaitījuši aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības veikšanu.

10. tabula

Finansiālie avansi, kas piešķirti trim lidostu ekspluatantiem par 2010. un 2011. gadu

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	Algēro	[..]	1.7.2011.	[..]	[..]	[..]	[..]
SOGAER SPA	Kaljāri	[..]	25.9.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]
GEASAR SPA	Olbija	[..]	27.9.2011.	[..]	[..]	[..]	[..]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Algēro	[..]	2.1.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]
SOGAER SPA	Kaljāri	[..]	5.7.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]
GEASAR SPA	Olbija	[..]	20.7.2012.	[..]	[..]	[..]	[..]

⁽⁵⁵⁾ Sk. 8. zemspējas piezīmi.

⁽⁵⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC – Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. CITA INFORMĀCIJA

- (111) Itālija norāda, ka 2010. gada 17. maija Reģionālais dekrēts Nr. 122/347 ⁽⁵⁸⁾ ir administratīvs instruments, kas nodrošina ar Likumu 10/2010 piešķirtā finansējuma faktisku reģistrāciju reģiona budžetā.
- (112) Itālija norāda, ka, lai gan Likums 10/2010 attiecas uz visām Sardīnijas lidostām, lidostu ekspluatanti, kas bija ieinteresēti saņemt kompensācijas par darbībām, bija Algēro, Olbijas un Kaljāri lidostu ekspluatanti. Oristāno lidostas ekspluatants 2010. gada 22. septembrī iesniedza darbības plānu, un reģions tam apstiprināja finansējumu EUR 300 000 apmērā par 2010. gadu. Taču 2011. gada maijā Oristāno lidostas ekspluatants tika likvidēts un tagad šī lidosta ir slēgta.
- (113) Itālija iesniedza Komisijai tabulas, kurās apkopotas veiktās darbības un attiecīgais reģiona finansējums, kā arī līgumus, kas noslēgti starp SFIRS un lidostu ekspluatantiem.
- (114) Itālija apgalvo ⁽⁵⁹⁾, ka valsts iejaukšanās bija nepieciešama, jo citādi lidostas nespētu segt izmaksas, ko radīja darbību finansēšana saskaņā ar Likumu 10/2010. Minētie trīs lidostu ekspluatanti nespētu īstenot un finansēt darbības, kas paredzētas Likumā 10/2010, ne no pašu līdzekļiem, ne ar banku finansējuma starpniecību.
- a) Kaljāri lidosta – šā uzņēmuma ekonomiskā darbība 2007.–2009. gadā bija negatīva, un, neraugoties uz pozitīvu EBITDA ⁽⁶⁰⁾, uzņēmējdarbība nesedza nolietojuma izmaksas, tā radot negatīvu EBIT ⁽⁶¹⁾. Tolaik šo uzņēmumu raksturoja pastāvīga ekonomiskā un finansiālā nelīdzsvarotība, kas apdraudēja tās kredītspēju. 2008. gadā kapitālu bija nepieciešams palielināt par EUR 4,4 miljoniem, lai segtu kopējos zaudējumus. Smagā finanšu stāvokļa dēļ šīs lidostas ekspluatants nespēja no paša līdzekļiem segt izmaksas, ko radīja Likumā 10/2010 paredzēto darbību īstenošana. Tas arī nespēja piesaistīt papildu ārējo finansējumu no finanšu iestādēm, jo nespētu to atmaksāt nepietiekamo finanšu naudas plūsmu dēļ. Šīs lidostas ekspluatanta darbības rezerve laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam nedaudz samazinājās – par 40 % attiecībā uz EBIT, un 2013. gada finanšu pārskatā atzīmēta uzņēmuma nepietiekama kapitalizācija un tāds finanšu stāvoklis, kas kļuva kritisks, ja plānotais reģiona finansējums par 2014. gadu netiktu izmaksāts ⁽⁶²⁾.
- b) Algēro lidosta – 2007.–2009. gada periods liecināja par smagām ekonomiskām un finansiālām grūtībām ar negatīvu neto rezultātu, kas pārsniedza akcionāru pašu kapitālu, tādēļ 2009. gadā notika šā uzņēmuma rekapitalizācija. Reģiona pārvaldītā finansiālo avansu shēma primāri bija paredzēta SOGEAAL, lai tā varētu īstenot Likumā 10/2010 paredzētās darbības, neradot papildu slogu uzņēmumam. Šīs lidostas EBITDA rādītājs bija pozitīvs tikai 2007. gadā, un tās EBIT bija negatīvs visā periodā, pasliktinoties līdz līmenim EUR – 11,3 miljoni 2009. gadā. Attiecīgajā laikposmā pašu kapitāls pastāvīgi samazinājās, sasniedzot negatīvu summu EUR – 4,8 miljonu apmērā 2009. gadā. Tāpēc šis uzņēmums nespēja finansēt attiecīgās darbības no paša līdzekļiem, ne arī papildus piesaistīt ārēju banku finansējumu, jo nespētu atmaksāt iespējamo līgumisko parādu. Laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam izveidojās ilgstoši negatīva darbības rezerve attiecībā uz EBIT, kas izmainījās no EUR – 3,6 miljoniem 2010. gadā uz EUR – 1,5 miljoniem 2013. gadā. Šajā laikposmā pasliktinājās kapitāla struktūra, jo pašu kapitāls samazinājās par vairāk nekā pusi, sasniedzot EUR 2,4 miljonu līmeni 2013. gadā, salīdzinot ar kopējiem aktīviem EUR 41,9 miljonu apmērā ⁽⁶³⁾.
- c) Olbijas lidosta – visā laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam šīs lidostas ekspluatants reģistrēja būtisku ekonomisko lejupslīdi, lielākoties saistībā ar pasažieru skaita samazināšanos. Šajā laikposmā EBITDA samazinājās par 22,8 % un EBIT – par 41,3 %. Neraugoties uz pozitīviem neto rezultātiem, šis uzņēmums neradīja pozitīvas neto naudas plūsmas, jo palielinājās tā apgrozāmais kapitāls un laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam bija jāīsteno būtiska ieguldījumu programma (EUR 13,2 miljonu apmērā). Šajā laikā kopējās parādsaistības palielinājās par EUR 2 miljoniem un arī parāds finanšu iestādēm bija būtiski jāuzlabo, jo tas

⁽⁵⁸⁾ Sk. 3. zemsvītras piezīmi.

⁽⁵⁹⁾ Itālija iesniedza Komisijai trīs ziņojumus par lidostu ekonomisko un finansiālo analīzi saistībā ar pasākumiem, kas paredzēti Likumā 10/2010. Komisija veica savu analīzi, pamatojoties uz šiem ziņojumiem.

⁽⁶⁰⁾ Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortisation (peļņa pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas).

⁽⁶¹⁾ Earnings Before Interest and Taxes (peļņa pirms procentiem un nodokļiem).

⁽⁶²⁾ Avots: SOGAER gada finanšu pārskati par laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam.

⁽⁶³⁾ Avots: SOGEAAL gada finanšu pārskati par laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam.

varēja apdraudēt uzņēmuma finansiālo līdzsvaru ⁽⁶⁴⁾. Turklāt šīs lidostas ekspluatanta finanšu stāvoklis nozīmēja to, ka tas nespēja finansēt minētās darbības no paša līdzekļiem, jo radītās finanšu naudas plūsmas bija nepietiekamas, lai varētu segt ieguldījumus apgrozāmajā kapitālā un pamatlīdzekļos. Trešā iespēja būtu akcionāru veikts kapitāla palielinājums, lai varētu nodrošināt nepieciešamo likviditāti un tādējādi finansēt trīs darbības, kas paredzētas Likumā 10/2010. Lai novērtētu, vai tā būtu lietderīga iespēja, nepieciešamie ieguldījumi tika vērtēti no tirgus ekonomikas ieguldītāja viedokļa. Analīze, ko veica uzņēmums GEASAR ⁽⁶⁵⁾, izmantojot standarta metodiku un novērtējot ieguldījumu rentabilitāti, liecina, ka neto pašreizējā vērtība (NPV) un iekšējā peļņas norma (IPN), kas aprēķināta nolīgumiem starp lidostas ekspluatantu un aviosabiedrībām, bija negatīva, un tas izslēdz jebkādu akcionāru ieinteresētību par iespēju palielināt kapitālu. Laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam raksturo relatīva stagnācija attiecībā uz EBITDA – EUR 5,9 miljonu līmenī. Kaut arī EBIT norma un neto rezultāts šajā laikposmā nedaudz uzlabojās, uzņēmumam joprojām bija grūtības radīt pozitīvas neto naudas plūsmas, jo palielinājās apgrozāmais kapitāls un ieguldījumi ⁽⁶⁶⁾.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

5.1. RYANAIR PIEZĪMES

5.1.1. PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

5.1.1.1. Vispārīgi apsvērumi

- (115) *Ryanair* norāda, ka apkalpo reisus tikai uz Algēro un Kaljāri, bet ne uz citām Sardīnijas lidostām. Uzņēmums uzsver, ka tā tiesības iesniegt piezīmes apgrūtinā tas, ka nav pietiekami detalizēta apraksta par iespējamo atbalstu *Ryanair*, jo īpaši attiecībā uz Kaljāri lidostu. Tādēļ AMS un *Ryanair* nevar iesniegt piezīmes, kas pilnībā izskatītu visus mehānismus, kuri pastāv starp *Ryanair*, AMS un Kaljāri lidostu.
- (116) *Ryanair* nolīga konsultāciju uzņēmumu, lai tas sagatavotu detalizētu MEIP ⁽⁶⁷⁾ salīdzinošo analīzi, pierādot, ka *Ryanair* maksātās maksas Kaljāri lidostā atbilst vai pārsniedz tās maksas, kuras *Ryanair* maksā citās salīdzināmās privātās vai valsts un privātās lidostās, tādējādi izpildot MEIP prasības.
- (117) *Ryanair* apgalvo, ka nebija informēts par Sardīnijas Reģionālā likuma 10/2010 esību, kad noslēdza vienošanos ar Kaljāri un Algēro. *Ryanair* apgalvo, ka AMS veda sarunas ar lidostu ekspluatantiem pēc komerciāla principa, atsaucoties uz noteikumiem, kas piemērojami salīdzināmās lidostās visā Eiropā (*Ryanair* gadījumā), un ņemot vērā attiecīgo AMS likmes karti, ko tolaik piemēroja (AMS gadījumā).
- (118) *Ryanair* apgalvo, ka Sardīnijas lidostas bija iespējamā atbalsta tiešie saņēmēji, bet aviosabiedrības bija netiešie saņēmēji. *Ryanair* atzīmē, ka Komisija pieņem, ka atbalsts tika sniegts lidostām atbilstoši formulai, tomēr lēmumā par procedūras sākšanu ir norādītas vienīgi šīs formulas sastāvdaļas, bet ne pati formula. Minētās informācijas trūkums liedz *Ryanair* izmantotas savas tiesības iesniegt piezīmes par šo aspektu.
- (119) Turklāt, pat ja lidostas ir saņēmušas atbalstu, Komisija nedrīkst vienkārši secināt, ka tas ir nodots tālāk aviosabiedrībām, neminot nevienu konkrētu pierādījumu, kas šo pieņēmumu pamatotu. *Ryanair* norāda, ka Komisija nav apzinājusi nevienu elementu līgumos starp Kaljāri lidostu un *Ryanair*/AMS, kas varētu sastāvēt no valsts atbalsta.
- (120) Visbeidzot, *Ryanair* apstrīd 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu izmantošanu lēmumā par procedūras sākšanu, lai noteiktu, vai lidostām tika piešķirts atbalsts. Faktiski 2005. gada pamatnostādnes nenodrošina drošu atskaaites sistēmu, vērtējot iespējamo valsts atbalstu lidostām un zemo cenu aviosabiedrībām.

⁽⁶⁴⁾ Tādēļ GEASAR iesniedza Komisijai finansiālu modelējumu, pieļaujot jaunu parādu, ko uzņēmums ņemtu, lai finansētu pasākumus saskaņā ar Likumu 10/2010, un secināja, ka uzņēmuma galvenie finanšu rādītāji tādējādi pasliktinātos.

⁽⁶⁵⁾ "Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n. 10/2010" – Deloitte Financial Advisory S.r.l. – 15.12.2015.

⁽⁶⁶⁾ Avots: GEASAR gada finanšu pārskati par laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam.

⁽⁶⁷⁾ Market Economy Investor Principle (tirgus ieguldītāja princips).

5.1.1.2. *Ryanair līgumi ar lidostām*

- (121) Attiecībā uz līgumiem ar lidostām *Ryanair* uzsver to, ka ved sarunas ar lidostām pēc patiesi komerciāla principa, un tas izskaidro, kādēļ šo sarunu iznākums katrā lidostā ir citāds. Novērtējot *Ryanair* līgumus ar lidostām, *Ryanair* norāda, ka Komisijai:
- a) ir jāņem vērā visi attiecīgie apstākļi, novērtējot līgumus ar lidostām, tostarp arī tādu ieņēmumu ietekme, kas nav aeronavigācijas ieņēmumi, un tīkla ārējo faktoru ietekme;
 - b) ir jāizmanto salīdzināmu lidostu dati;
 - c) ir jāņem vērā reģionālo lidostu tirgus pozīcija Eiropā, kas joprojām ir vairāk pakļautas stingrai konkurencei no kaimiņu lidostu puses, un vienlaikus tās tiek plānotas un apsaimniekotas tikai uz komerciāliem pamatiem;
 - d) ir jāņem vērā lidostu ilgtermiņa plāni – reģionālās lidostas nav piemērotas tam, lai izmantotu darījumdarbības standarta piecgažu plānus;
 - e) ir jāizmanto vienotas kases pieeja, ņemot vērā lidostu ieņēmumus gan no aeronavigācijas darbības, gan no tādas darbības, kas nav aeronavigācijas darbība (turpmāk “ne-aeronavigācijas darbība”);
 - f) ir jāintegrē tīkla ārējie faktori – lielāks lidostas lietotāju skaits padara to vērtīgāku citiem potenciālajiem lietotājiem un tādējādi paaugstina tās vispārējo vērtību;
 - g) ir jāņem vērā, ka *Ryanair* nolīgumi ar lidostām nav noslēgti kā ekskluzīvi nolīgumi – parasti izmeklējamajām lidostām ir liela rezerves jauda citu aviosabiedrību uzņemšanai.
- (122) Novērtējot maksas, kuras *Ryanair* maksāja lidostām par dažādiem saņemtajiem pakalpojumiem, ir jāņem vērā *Ryanair* būtiski mazākās vajadzības tās uzņēmējdarbības modeļa dēļ (salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām), kā arī ievērojamie ne-aeronavigācijas ieņēmumi, kurus lidostas ieguva, pateicoties *Ryanair*.

5.1.1.3. *Tirgvedības nolīgumi*

- (123) *Ryanair* atkārtoti apgalvo, ka AMS ved sarunas ar lidostām par tirgvedības nolīgumiem un slēdz tos atsevišķi no *Ryanair* nolīgumiem ar tām pašām lidostām. Jo īpaši *Ryanair* un AMS uzsver, ka AMS nerodas nekādas priekšrocības, jo AMS slēdz tirgvedības nolīgumus ar valsts un privātām lidostām. Tādējādi valsts un privātās personas konkurē par ierobežotu reklāmas telpu vietnē *ryanair.com*. Tādēļ AMS negūst labumu ne no kādas priekšrocības valsts atbalsta likuma nozīmē, jo MEIP princips tiek ievērots, slēdzot visus šos nolīgumus.
- (124) Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka Komisija nav sniegusi nekādu juridisku vai faktisku pamatojumu jautājumā par Algēro un Kaljāri lidostu ekspluatantu lēmuma reklamēties vietnē *ryanair.com* komerciālo loģiku situācijā, kad AMS piedāvā savus pakalpojumus par tirgus cenu. Līdz ar to AMS nevar izmantot savas aizstāvības tiesības.
- (125) *Ryanair* arī iesniedza vēl divus pētījumus par lidostu ieņēmumu mainīgajām tendencēm. Gadu gaitā lidostas ir būtiski palielinājušas ieņēmumus no ne-aeronavigācijas pakalpojumiem. Kā apgalvo *Ryanair*, reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē palielina ieceļojošo pasažieru īpatsvaru un tādējādi arī ne-aeronavigācijas ieņēmumus.
- (126) *Ryanair* norāda, ka tirgvedība un reklāma visu aviosabiedrību tīmekļa vietnēs ir kļuvusi par vispārpieņemtu praksi; jo īpaši tas attiecas uz lidostas uzņēmumiem, kas sākuši reklamēt savus zīmolus internetā, jo īpaši aviosabiedrību vietnēs.
- (127) *Ryanair* norāda, ka AMS neveic diskrimināciju starp lidostām, valsts iestādēm un citiem klientiem, kas nav lidostas. Privātas vai privāti kontrolētas lidostas un citas privātpersonas slēdz nolīgumus ar AMS, pamatojoties uz līdzīgiem nediskriminējošiem noteikumiem.

5.1.1.4. Valsts atbalsta aspekti

- (128) *Ryanair* uzskata, ka konkrētie pasākumi nekādi nav attiecināmi uz valsti – ar to vien, ka Sardīnijas iestādes apstiprina lidostas darbības plānus, nepietiek, lai kādu pasākumu varētu attiecināt uz valsti.
- (129) *Ryanair* uzsver, ka aviosabiedrību atlase, pamatojoties uz komerciāliem piedāvājumiem, kas iesniegti lidostu ekspluatantiem, atsaucoties uz uzaicinājuma publikāciju tīmekļa vietnē, pati par sevi ir konkursa procedūra. Turklāt konkurss nav nepieciešams, ja lidostas un aviosabiedrības darījumā tiek ievērots MEIP un aviosabiedrībai nav piemērojams nekāds VTNP/SPS, kā tas ir šajā gadījumā.
- (130) *Ryanair* arī pauž šaubas par selektīvajiem kritērijiem, ko apstrīdēja Komisija, jo tas bija jādara jebkurai aviosabiedrībai, kas vēlējās slēgt nolīgumu ar Algēro vai Kaljāri lidostu.
- (131) Noslēgumā *Ryanair* uzsver, ka problēmsituācija Sardīnijā ir radusies tādēļ, ka noteikumi, kas regulē sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecībā uz maršrutiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008, neatbilst veidam, kā tos piemēro Itālijas iestādes. Līdz ar to Itālijas lidostām ir šādas izvēles iespējas: i) apkalpot maršrutus ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, piesaistot tradicionālās aviosabiedrības, izmantojot nelielas lidmašīnas un pārveidojot mazu pasažieru skaitu, un par to samaksāt ar lielām subsīdijām (kas tomēr nebūs pietiekamas, lai varētu nodrošināt zemas biļešu cenas); vai arī ii) veidot darījumu attiecības ar zemo cenu pārveidotājiem, kas piedāvā pasažieru skaita garantijas, izmantot lielas lidmašīnas un pārveidot lielu pasažieru skaitu bez subsīdijām un ar zemām biļešu cenām. Saskaņā ar šādu izvēli jebkurš tirgus ekonomikas ieguldītājs izvēlētos otro iespēju.
- (132) Ņemot vērā šos apsvērumus, *Ryanair* secina, ka ne *Ryanair*, ne AMS nav bijis valsts atbalsta saņēmējs un Sardīnijas lidostas ir rīkojušās saskaņā ar MEIP.

5.1.2. MEIP NOVĒRTĒJUMS EKONOMIKAS ASPEKTĀ ATTIECĪBĀ UZ KALJĀRI STARPTAUTISKO LIDOSTU ⁽⁶⁸⁾

- (133) *Ryanair* uzdeva konsultāciju uzņēmumam sagatavot detalizētu MEIP salīdzinošo analīzi, pierādot, ka *Ryanair* maksātās maksas Kaljāri lidostā atbilst maksām, kuras *Ryanair* maksā citās salīdzināmās privātās vai valsts un privātās lidostās (vai pārsniedz tās), tādējādi izpildot MEIP prasības. Šis konsultāciju uzņēmums, darbojoties *Ryanair* vārdā, minētā ziņojuma pilnīgi konfidenciālu redakciju nosūtīja tieši Komisijai.
- (134) Analīze liecina, ka to maksu vispārējais līmenis, kuras *Ryanair* maksāja Kaljāri lidostā, vidēji bija augstāks par to salīdzināmo maksu līmeni, kuras šī aviosabiedrība tajā pašā laikposmā maksāja citās līdzīgās lidostās. Konkrēti, laikā starp 2006./2007. un 2012./2013. gadu vidējā *Ryanair* samaksātā maksa Kaljāri lidostā bija 2,3–2,4 reizes augstāka par to, ko *Ryanair* samaksāja citās līdzīgās lidostās, rēķinot gan uz vienu pasažieri, gan pēc apgrozījuma.
- (135) Pētījumā tika secināts, ka procedūrā izskatītie dažādie nolīgumi bija saderīgi ar maksu līmeni, kāds tiktu piedāvāts *Ryanair* līdzīgos apstākļos, ja lidostas īpašnieks būtu tirgus ekonomikas ieguldītājs.

5.1.3. TIRGUS KRITĒRIJA NOTEIKŠANA SALĪDZINOŠĀ ANALĪZĒ ATTIECĪBĀ UZ MEIP TESTIEM ⁽⁶⁹⁾

- (136) Konsultāciju uzņēmums, kas darbojas *Ryanair* vārdā, uzskata, ka Komisijas pieeja, atzīstot tikai līdzīgas lidostas tajā pašā aptvēruma teritorijā, kur atrodas izmeklēšanai pakļautā lidosta, ir kļūdaina.
- (137) Tas apgalvo, ka tirgus standarta cenas, kas iegūtas citās salīdzināmās lidostās, neietekmē valsts atbalsts, kas piešķirts apkārtējām lidostām. Tādēļ ir iespējams aptuveni aplēst tirgus kritēriju MEIP testiem, jo:

a) salīdzinošo analīzi plaši izmanto MEIP testiem ārpus valsts atbalsta jomas;

⁽⁶⁸⁾ Oxera 2013. gada 28. jūnija ziņojums.

⁽⁶⁹⁾ Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, piezīme, kuru Oxera sagatavoja *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.

- b) uzņēmumi ietekmē viens otra lēmumus par cenu noteikšanu vienīgi tad, ja to produkti ir aizstājēji vai papildinājumi;
- c) lidostas tajā pašā aptvēruma teritorijā ne vienmēr konkurē savā starpā, un salīdzinājuma lidostas, kas izmantotas iesniegtajos ziņojumos, saskaras ar ierobežotu konkurenci ar valsts īpašumā esošajām lidostām savā aptvēruma teritorijā ($< 1/3$ no komerciālām salīdzinājuma lidostu aptvēruma teritorijā pilnībā pieder valstij, un neviena no lidostām tajā pašā aptvēruma teritorijā, kur atrodas salīdzinājuma lidostas, nav pakļauta procesā esošai izmeklēšanai attiecībā uz valsts atbalstu (2013. gada aprīlī));
- d) pat tad, kad salīdzinājuma lidostas saskaras ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā aptvēruma teritorijā, ir pamats uzskatīt, ka to rīcība atbilst MEIP principam (piem., kad privātajam sektoram pieder būtiska daļa vai kad lidostu apsaimnieko privātuzņēmums);
- e) lidostas, kas ievēro MEIP principu, nenosaka cenas zemāk par papildu izmaksām.

5.1.4. PRINCIPI, KAS IR RENTABILITĀTES ANALĪZES PAMATĀ, VEICOT MEIP TESTUS ⁽⁷⁰⁾

- (138) Konsultāciju uzņēmums, kas darbojas *Ryanair* vārdā, apgalvo, ka rentabilitātes analīzē, kas iesniegta Komisijai, ir ievēroti principi, kurus pieņemtu racionāls privātā sektora ieguldītājs, un atspoguļota pieeja, ko Komisija ievērojusi līdzīgos gadījumos iepriekš. Patiesi, galīgo vērtību var koriģēt, pamatojoties uz piesardzīgu pieņēmumu par iespēju pagarināt nolīgumu ar *Ryanair* vai piedāvājot līdzīgus nosacījumus citām aviosabiedrībām. Robežienesīgums *Ryanair* nolīgumiem ar lidostām jānovērtē, pamatojoties uz aplēsēm par NPV vai IPN pasākumiem.

5.1.5. ZĪMOLU VEIDOŠANA – KĀPĒC UN KĀ MAZIEM ZĪMOLIEM BŪTU JĀIEGULDA LĪDZEKĻI TIRGVEDĪBĀ ⁽⁷¹⁾

- (139) Pētījuma mērķis ir izklāstīt komerciālos apsvērumus, ar kuriem pamatoti reģionālo lidostu lēmumi pirkt reklāmu tīmekļa vietnē *ryanair.com* no AMS.
- (140) Tā kā ir liels skaits lidostu, kas ir labi zināmas un pastāvīgi tiek izmantotas, vājākiem konkurentiem ir jāpārvar patērētāju statiskā pirkšanas inerce, atrodot veidu, kā konsekventi informēt par savu zīmolu plašāku mērķauditoriju. Tomēr tradicionālajiem tirgvedības saziņas veidiem nepieciešami izdevumi, kas pārsniedz minēto lidostu resursus.
- (141) Tā vietā reklāma ar AMS starpniecību:
- i) piedāvā iespēju sasniegt plašu auditoriju, kas sastāv no patērētājiem, kuri jau apsver iespēju iegādāties ceļojumu;
 - ii) rada salīdzinoši zemas izmaksas (likmes karte pēc komerciāla principa tiešsaistes saziņā);
 - iii) nodrošina saziņu pirkšanas posmā;
 - iv) ļauj izveidot radošu reklāmu.

5.1.6. RYANAIR 2013. GADA 20. DECEMBRA IESNIEGUMS

- (142) *Ryanair* 2013. gada 20. decembrī iesniedza piezīmes par maksājumiem AMS, kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums, kurš nodarbojas ar reklāmas izvietojumu tīmeklī.
- (143) *Ryanair* nepiekrīt Komisijas vērtējumam par to, ka maksājumi, kas veikti AMS, ir lidostas izmaksas, jo šajā pieejā netiek ņemta vērā to pakalpojumu vērtība, kurus AMS sniedz lidostai. Turklāt *Ryanair* uzskata, ka vērtīgu tirgvedības pakalpojumu pirkšana par tirgus likmēm ir skatāma atsevišķi no saistītā līguma starp lidostu un aviosabiedrību, lai varētu veikt tirgus ekonomikas dalībnieka analīzi.
- (144) Pamatojot to, *Ryanair* iesniedz konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas tā vārdā, veiktu analīzi, salīdzinot cenas, ko iekasē AMS, ar salīdzināmu pakalpojumu cenām, ko piedāvā citas ceļojumu tīmekļa vietnes. Analīzē secināts, ka AMS praktizētās cenas bija vai nu zemākas par vidējo, vai vidējā līmenī, salīdzinot ar cenām, kuras noteikušas līdzīgas tīmekļa vietnes.

⁽⁷⁰⁾ Principi, kas ir rentabilitātes analīzes pamatā, veicot MEIP testus. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, piezīme, kuru *Oxera* sagatavoja *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.

⁽⁷¹⁾ *Ryanair* vajadzībām sagatavoja profesors D.P. McLoughlin, 2013. gada 10. aprīlis.

- (145) Kā apgalvo *Ryanair*, tas liecina, ka AMS cenas atbilst tirgus cenām. Tādēļ valsts lidostas lēmums iegādāties AMS pakalpojumus atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka testa prasībām.
- (146) *Ryanair* lūdz Komisiju pārskatīt tās pieeju, kas pieņemta AMS līgumu analizēšanai. *Ryanair* uzskata, ka līgumus ar AMS vajadzētu skatīt atsevišķi no *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumiem un tādēļ uz tiem attiecas atsevišķs tirgus ekonomikas dalībnieka tests. Ja Komisija tomēr uzskata, ka gan AMS līgumi, gan *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumi būtu iekļaujami kopīgā tirgus ekonomikas dalībnieka testā, nevar neņemt vērā to, kāda vērtība ir AMS pakalpojumiem, kas tiek sniegti lidostai.
- (147) Konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas *Ryanair* vārdā, 2013. gada 20. decembra ziņojumā par AMS cenām dota atsauce uz secinājumiem, kas izdarīti ziņojumos, kurus iepriekš iesnieguši tirgvedības konsultanti *Mindshare* (2004. gadā) un *Zenobie Conseil* (2011. gadā), kā arī profesora *McLoughlin* ziņojumā (2012. gadā), kur uzsvērts tas, cik liela ir reklāmas nozīme maziem zīmoliem. Minētie ziņojumi apstiprina, ka *Ryanair* pieder spēcīgs zīmols visas Eiropas līmenī, kas nodrošina iespēju piemērot reklāmas pakalpojumiem cenu ar uzcenojumu.
- (148) Analīzē AMS likmes tika salīdzinātas ar reklāmas cenām, kuras 2004.–2005. gadā, kad pirmoreiz tika ieviesta AMS likmes karte, un 2013. gadā piemēroja vairākas konkurentu vietnes. Rezultāti liecina, ka vietnei *ryanair.com* bija divreiz vairāk ikmēneša apmeklētāju nekā nākamajai populārākajai ceļojumu tīmekļa vietnei un tās apmeklētāji vairāk bija gatavi slēgt arī citus e-tirdzniecības darījumus. Šīs unikālās īpašības un arī zīmola lielā atpazīstamība ļauj *Ryanair* iekasēt papildmaksu.
- (149) Noslēgumā jāpiemin, ka tika konstatēts, ka saistībā ar abiem laikposmiem un dažādās nozarēs AMS cenas bija zemākas vai tādā pašā līmenī kā cenas citās salīdzināmās vietnēs.
- (150) Pamatojot to, *Ryanair* iesniedza datus par trafiku uz tās mājaslapu Apvienotajā Karalistē laikā no 2012. gada novembra līdz 2013. gada novembrim un laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam, kā arī datus par AMS pakalpojumiem, kurus nopirkušas vairākas lidostas, un AMS nolīgumus ar šīm lidostām.
- (151) Pielikumā B.4, kas pievienots *Ryanair* 2013. gada 20. decembra iesniegumam, iekļauts 2009. gada 27. marta AMS līgums. Jo īpaši šajā līgumā noteikts, ka “*Airport Marketing Services* nodrošinās tirgvedības pakalpojumu kopumu laikposmā no 2009. gada 29. marta līdz 2010. gada 28. martam par cenu EUR 1 600 000,00. Par laikposmu no 2010. gada 29. marta līdz 2014. gada 28. martam interneta pakalpojumu cena būs EUR 2 000 000,00 gadā, un tās pamatā būs *Airport Marketing Services* spēkā esošā likmes karte. [...]”

5.1.7. RYANAIR 2014. GADA 17. JANVĀRA IESNIEGUMS

- (152) *Ryanair* iesniedza konsultāciju uzņēmuma sagatavotu ziņojumu par principiem, kuri būtu jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitātes testam, aptverot gan aviopakalpojumu nolīgumus starp *Ryanair* un lidostām, gan tirgvedības nolīgumus starp AMS un tām pašām lidostām. *Ryanair* uzsver, ka tādējādi netiek apšaubīta tā nostāja par to, ka attiecībā uz AMS nolīgumiem un aviopakalpojumu nolīgumiem būtu jāveic atsevišķi tirgus ekonomikas dalībnieka testi.
- (153) Ziņojumā norādīts, ka, analizējot kopējo rentabilitāti, AMS radītie ieņēmumi būtu jāiekļauj ienākumos un AMS izdevumi būtu jāiekļauj izmaksās. Šai nolūkā ziņojums piedāvā metodi, kuras pamatā ir naudas plūsma, nosakot, ka AMS izdevumi tiek atzīti par darbības papildu izdevumiem.
- (154) Ziņojumā atzīts, ka tirgvedības pasākumi sekmē zīmola vērtības radīšanu un paaugstināšanu un ka tas savukārt var izraisīt darbības paplašināšanos un ieņēmumu pieaugumu ne tikai tirgvedības nolīguma darbības laikā, bet arī pēc tam. Pastāvot nolīgumam ar *Ryanair*, ir lielāka iespēja, ka lidostai tiks piesaistītas arī citas aviosabiedrības, palielinot komerciālo ekspluatantu plūsmu un lidostas ne-aeronavigācijas ieņēmumus. Veicot kopīgo rentabilitātes analīzi, Komisijai šie ieguvumi būtu jāņem vērā, traktējot AMS izdevumus kā darbības papildu izdevumus, bet, aprēķinot papildu peļņu, no tās jāatskaita AMS maksājumi. Turklāt galīgo vērtību var iekļaut papildu peļņas prognozēs, lai atspoguļotu vērtības paaugstināšanos pēc termiņa beigām.

- (155) Pamatojot šādu pieeju, ziņojumā iekļauts kopsavilkums par pētījumu rezultātiem, kas raksturo, kā reklāma var paaugstināt zīmola vērtību un uzlabot klientu lojalitāti. Jo īpaši reklāma vietnē *ryanair.com* palielina zīmola nozīmi lidostai. Konkrēti, mazās reģionālās lidostas, kuru mērķis ir palielināt satiksmes bāzi, var paaugstināt sava zīmola vērtību, slēdzot reklāmas nolīgumus ar AMS.
- (156) Visbeidzot, tiek apgalvots, ka naudas plūsmas pieeja atbilst Komisijas lēmumiem konkurences jomā par valsts atbalstu un nevalstisko atbalstu, proti, lietā *Bayern LB*, kur Komisija norādīja, ka tā izmantos dividendes diskonta vērtēšanas modeli, aplēšot naudas plūsmas, un tad piesaistīs galīgo vērtību, pamatojoties uz prognozēto dividendes pieaugumu, un lietā par tarifu šķēru efektu saistībā ar *Telefónica*, kad Komisija iekļāva galīgo vērtību diskontētās naudas plūsmas analizē.

5.1.8. OXERA 2014. GADA 31. JANVĀRA ZIŅOJUMS – KĀ RENTABILITĀTES ANALĪZES IETVAROS BŪTU TRAKTĒJAMI NOLĪGUMI AR AMS, VEICOT TIRGUS EKONOMIKAS DALĪBNIEKA TESTU? PRAKTISKĀ PIEMĒROŠANA

- (157) *Ryanair* 2014. gada 31. janvārī informēja Komisiju saistībā ar izmeklēšanu valsts atbalsta jomā, kur tas pašlaik ir iesaistīts. Pamatojoties uz pētījumiem, kas pasūtīti konsultāciju uzņēmumam, *Ryanair* apspriež praktiskos pasākumus, kā iekļaut AMS kopīgajā AMS un ASA ⁽⁷²⁾ rentabilitātes analizē ⁽⁷³⁾, un vērtē, kā principā, atbilstoši tā izpratnei par Komisijas pieeju, AMS nolīgumus varētu iekļaut kopīgajā AMS un ASA rentabilitātes analizē.
- (158) Pieņemtajā metodē tika ņemta vērā ASA un AMS nolīgumu spēja līdzsvarot lidostas ieņēmumus pēc tam, kad paredzētā ASA darbība būs beigusies.
- (159) *Ryanair* apgalvo, ka tā klātbūtne lidostā var piesaistīt citus pasažierus vai aviosabiedrības, lai tie izmantotu lidostas pakalpojumus. Reklāma un veicināšana, kas izriet no AMS nolīgumiem, var palielināt *Ryanair* vai citu pasažieru plūsmu pēc tam, kad saskaņā ar plānu beigsies ar *Ryanair* noslēgto ASA līgumu darbības termiņš. Turklāt tas var palielināt arī lidostas ne-aeronavigācijas ieņēmumus. Kā uzskata *Ryanair*, tas ir intuitīvs rezultāts, jo gandrīz visi uzņēmumi, kas darbojas ekonomikā, ieguldīs tirgvedībā, lai uzlabotu rentabilitāti, diferencējot produktus. Tādēļ, ņemot vērā parastos ieguvumus no tirgvedības un tīkla efektu, kas saistīts ar lidostas izaugsmi, nebūtu pareizi pieņemt, ka vienīgais papildu labums, kas saistīts ar AMS tirgvedību, būs *Ryanair* pasažieri, kuri izmantos lidostu ASA darbības laikā.

5.1.9. RYANAIR 2014. GADA 12. SEPTEMBRA PIEZĪMES

- (160) *Ryanair* norāda, ka pārbaudē par lidostas un aviosabiedrības nolīgumu ir jāiekļauj tirgus ekonomikas dalībnieka analīze, kā atzīts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 3.5. punktā.
- (161) Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka “jaudas pieeja” ieguldījumu izmaksu piesaistē ir gan juridiski pareiza atbilstoši *ex ante* rentabilitātes testam, gan arī pareiza no ekonomikas viedokļa. Patiesi, “pašreizējā parastajā pieejā” netiek ņemts vērā tas, ka MEO rentabilitātes analīze ir jāveic pēc *ex ante* principa.

5.1.10. IEGULDĪJUMU IZMAKSU PIESAISTE ⁽⁷⁴⁾

- (162) Konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas *Ryanair* vārdā, ziņojumā tiek izcelts jauno Aviācijas pamatnostādņu 64. punkts un norādīts, ka faktiski hipotētiskais jaunais termināls vai iekārtas nav nepieciešamas tikai vienai konkrētai aviosabiedrībai, bet tos var izmantot arī citas aviosabiedrības. Tas norāda, ka nav taisnīgi piesaistīt 100 % izmaksu vienai aviosabiedrībai, pat ja tā ir vienīgā aviosabiedrība, kas darbojas lidostā, toties pareizi būtu aprēķināt izmaksas, pamatojoties uz ieguldījumu radītās jaudas izmantojumu.

⁽⁷²⁾ Lidostas pakalpojumu nolīgumi.

⁽⁷³⁾ Kopīgā AMS un ASA rentabilitātes analīze tika veikta attiecībā uz visām tām lidostām, par kurām konsultāciju uzņēmums varēja iegūt nepieciešamos datus.

⁽⁷⁴⁾ *Oxera* 2014. gada 12. septembra ziņojums.

- (163) *Ryanair* uzsver būtisko atšķirību, kas rodas, mērot izmantojumu saistībā ar jaudu, nevis satiksmes daļu. Kā piemērs tiek minēta Angulēmas lidosta, kurā *Ryanair* nodrošina 95–97 % satiksmes, bet izmanto tikai 25–28 % jaudas.
- (164) Konsultāciju uzņēmums iesniedza Komisijai vairākus piemērus, tostarp informāciju par Algēro gadījumu ⁽⁷⁵⁾. Algēro lidostā 2004. gadā tika atklāts jauns pasažieru termināls, kas būtiski palielināja lidostas pasažieru pārvadājumu jaudu no aptuveni 0,8 miljoniem pasažieru līdz 2,5 miljoniem pasažieru. Šis termināla jaudas palielinājums atspoguļojās SOGEAAL darījumdarbības plānos, palielinot rotāciju un izlidojošo pasažieru skaitu, sākot no 2004. gada.
- (165) Noslēgumā tiek norādīts, ka atbilstīga ieguldījumu izmaksu piesaiste saistībā ar paredzamo jaudas daļu ir atspoguļota konkrētajā ar aviosabiedrību noslēgtajā nolīgumā.

5.1.11. VĒRTĒJUMS PAR AMS NOLĪGUMU PLAŠĀKU IETEKMI UZ LIDOSTAS SATIKSMI ⁽⁷⁶⁾

- (166) Konsultāciju uzņēmums, kas darbojas *Ryanair* vārdā, izvērtēja šo nolīgumu īstenošanas rezultātā gaidāmo papildu rentabilitāti no lidostas viedokļa, analizējot ne vien AMS maksājumu izmaksas, bet arī ieguvumus, kas izpaudīsies kā lielāka lidostas pievilcība un, iespējams, kā augstāks citu aviosabiedrību (ne *Ryanair*) pasažieru plūsmas līmenis un līdz ar to arī augstāks ne-aeronavigācijas ieņēmumu līmenis.
- (167) Lai pierādītu AMS nolīgumu plašāko ietekmi, konsultāciju uzņēmums pētījuma paraugam izvēlējās Algēro lidostu. Minētās analīzes rezultāti liecina par pozitīvu ietekmi uz SOGEAAL, pateicoties tirgvedības nolīgumiem, kas parakstīti ar AMS. Jo īpaši lidosta guva labumu no tā, ka: i) iespējams, palielinājās tās pievilcība citām aviosabiedrībām, ii) bija vērojams ierobežots pasažieru skaita kritums finanšu krīzes kontekstā un iii) potenciālā AMS reklāmas auditorija bija vairāk nekā 50 reizes lielāka, salīdzinot ar līdzīgiem nolīgumiem ar *Alitalia*.
- (168) Visbeidzot, ziņojumā apgalvots, ka, tā kā nav nekādas empīriskas analīzes par ietekmi, ko rada reklāma vietnē *ryanair.com*, nav pareizi secināt, ka vienīgie ieguvumi no reklāmas vietnē *ryanair.com* ir paaugstināts *Ryanair* satiksmes līmenis un ka ieguvumi no AMS nolīgumiem beigsies līdz ar šo nolīgumu termiņa beigām.

5.1.12. SALĪDZINOŠĀS ANALĪZES NOZĪME MEOP ⁽⁷⁷⁾ NOVĒRTĒJUMOS ⁽⁷⁸⁾

- (169) *Ryanair* apgalvo, ka Komisija, veicot rentabilitātes analīzi, nav veikusi nekādu novērtējumu par lidostu izmaksu efektivitāti. Tādējādi tiek uzsvērts, ka *Ryanair* nevar zināt, vai paredzamais darījums būs lidostai rentabls.
- (170) Analīzē, ko veica konsultāciju uzņēmums, kas darbojas *Ryanair* vārdā, tiek uzsvērts salīdzinošās analīzes lielā nozīme, lai varētu izprast lidostas reālās izmaksas. Tajā minēti daudzi piemēri par salīdzinošo analīzi, ko Komisija izmantojusi pēdējos gados, un uzsvērts tas, ka Komisija pati apgalvo, ka salīdzinošajai analīzei ir liela nozīme MEOP novērtējumos.
- (171) Noslēgumā *Ryanair* ierosina izmantot salīdzinošo analīzi vismaz kā pārbaudes līdzekli attiecībā uz rentabilitātes analīzes rezultātiem.

5.1.13. MEOP EKONOMISKIE NOVĒRTĒJUMI – SALĪDZINOŠĀ ANALĪZE PAR AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) *Ryanair* iesniegtais pētījums liecina, ka salīdzinošās analīzes ietvaros 2012. un 2013. gada rezultāti Lībekas un Kaljāri lidostās nemainās pēc tam, kad tajos iekļauj AMS maksājumus.

⁽⁷⁵⁾ Sk. 52. zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁶⁾ Oxera 2014. gada 26. septembra ziņojums.

⁽⁷⁷⁾ Tirgus ekonomikas dalībnieka princips.

⁽⁷⁸⁾ *Ryanair* 2015. gada 26. janvāra vēstule.

⁽⁷⁹⁾ *Ryanair* 2015. gada 27. februāra vēstule.

- (173) Tajā secināts, ka apskatītajā laikposmā (no 2007. līdz 2013. gadam) neto maksas, ko *Ryanair* maksāja Kaljāri lidostā, vidēji bija augstākas nekā vidējās maksas citās līdzīgās lidostās. Tas nozīmē, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis piedāvāt *Ryanair* līdzīgu vienošanos. Jo īpaši tiek apgalvots, ka šis rezultāts nav atkarīgs no AMS maksājumu traktēšanas un nemainās dažādās jutīguma pārbaudēs.

5.1.14. MEOP EKONOMISKAIS NOVĒRTĒJUMS – KALJĀRI LIDOSTAS RENTABILITĀTES ANALĪZE ⁽⁸⁰⁾

- (174) Pētījuma mērķis ir pierādīt ar *ex ante* analīzes palīdzību, ka ASA nolīgumus, kas noslēgti 2007. gada janvārī, 2007. gada decembrī un 2009. gada decembrī, SOGAER SpA (Kaljāri lidostas ekspluatants) atzina par rentabliem un saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm tos atzītu par rentabliem arī jebkura cita apsaimniekošanas sabiedrība.
- (175) Jo īpaši rentabilitātes analīze, kuras pamatā ir NPV aprēķini, liecina par pozitīvu indeksa iznākumu attiecībā uz visu periodu (2007. un 2009. gadu). Līdz ar to šķiet, ka nolīgumi ar Kaljāri lidostu atbilst tirgus prasībām.
- (176) Pierādījumi liecina, ka līdzīgos apstākļos tirgus ekonomikas dalībnieks Kaljāri lidostā būtu atzinis par rentablu piedāvāt līdzīgus nosacījumus kā tie, par kuriem vienojās *Ryanair* un Kaljāri lidosta.

5.1.15. RYANAIR DARBĪBAS IETEKME UZ LIDOSTU NE-AERONAVIGĀCIJAS IEŅĒMUMIEM ⁽⁸¹⁾

- (177) Konsultāciju uzņēmums, kas darbojas *Ryanair* vārdā, uzskata, ka *Ryanair* darbības sākšana būtiski pozitīvi ietekmēja lidostas ne-aeronavigācijas ieņēmumu līmeni uz vienu pasažieri. Pamatojoties uz to, ziņojumā apgalvots, ka pieeja, kas līdz šim izmantota MEOP rentabilitātes analīzē, kā arī Komisijas analīzē ⁽⁸²⁾, bija piesardzīga, jo neietvēra minēto lidostas ieņēmumu palielinājumu.
- (178) Ziņojumā ir veikta empīriskā analīze, izmantojot izlasi ar 57 Eiropas lidostām, kuras uzskatāmas par iespējami līdzīgām tām lidostām, kas tiek vērtētas šajā izmeklēšanā. Rezultāts ir tāds, ka *Ryanair* darbības sākšana ⁽⁸³⁾ 29 no šīm lidostām aptuveni par 12,0–13,7 % palielināja ne-aeronavigācijas ieņēmumus uz vienu izlidojošo pasažieri faktiskā izteiksmē (pārsniedzot inflāciju), un šī ietekme ir statistiski nozīmīga. Iespējams, ka iemesls ir tāds, ka *Ryanair* pasažieri tērē vairāk nekā citu aviosabiedrību pasažieri, daļēji tādēļ, ka zemo cenu pārvadātāji gaisa kuģi nodrošina ierobežotus ēdināšanas pakalpojumus, un tāds, ka *Ryanair* darbības sākšana sekmēja termināla attīstību – piemēram, piesaistot papildu mazumtirdzniecības veikalus.
- (179) Ziņojumā arī tiek konstatēts, ka šāda ietekme ir raksturīga zemo cenu pārvadātājiem kopumā. Ņemot vērā zemo cenu pārvadātāju nozares izaugsmi, rodoties spēcīgiem zīmoliem, kas pārvadā būtisku pasažieru plūsmas daļu, zemo cenu pārvadātāju darbības sākšana lidostā var sekmēt būtisku lidostas attīstību un tādējādi palielināt ne-aeronavigācijas ieņēmumus uz vienu pasažieri. Turpretī, kā liecina apskatīto lidostu izlase, pilnas cenas pārvadātāju darbības sākšana būtiski neietekmē lidostas ne-aeronavigācijas ieņēmumus uz vienu pasažieri.

⁽⁸⁰⁾ Oxera 2015. gada 2. marta ziņojums.

⁽⁸¹⁾ Oxera 2015. gada 4. decembra ziņojums, kas sagatavots *Ryanair* vajadzībām.

⁽⁸²⁾ Konsultāciju uzņēmums atsauca uz pieeju, ko Komisija izmantoja lēmumos par Po un Nīmas lidostām, kuros Komisija aprēķināja gaidāmos ne-aeronavigācijas ieņēmumus uz vienu izlidojošo pasažieri, pamatojoties uz lidostā pirms nolīgumu parakstīšanas novērotajiem datiem, piemērojot inflācijas korekciju.

Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķirusi Po–Bernas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.), jo īpaši 414. apsvēruma.

Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2016/633 par valsts atbalstu SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Nīmas-Uzē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* un *Airport Marketing Services Limited* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), jo īpaši 436. apsvēruma.

⁽⁸³⁾ Konsultāciju uzņēmums uzskata, ka *Ryanair* darbība sākās gadā, kad *Ryanair* uzsāka “būtisku” darbību lidostā, un tas tiek definēts kā pirmais gads, kad *Ryanair* izlidojošo pasažieru īpatsvars pārsniedza 50 % no maksimālā *Ryanair* izlidojošo pasažieru kopskaita, kas pārvadāti vienā gadā tajā pašā lidostā laikposmā no 1994. līdz 2012. gadam.

- (180) Saskaņā ar minēto ziņojumu tā rezultāti raksturo līdz šim MEOP rentabilitātes analīzē, kā arī Komisijas analīzē izmantotās pieejas piesardzīgumu. Šīs analīzes neparedz nekādu paātrinātu izaugsmi lidostu ne-aeronavigācijas ieņēmumos uz vienu pasažieri un tādējādi neizskata plašākās priekšrocības, ko *Ryanair* darbība rada lidostās, bet sniedz tikai uz augšu noapaļotas aplēses par ne-aeronavigācijas ieņēmumiem uz vienu izlidojošo pasažieri, izmantojot daudz zemāku inflācijas likmi. Tādēļ šīs konsultāciju uzņēmums uzskata, ka tā veiktā MEOP analīze un Komisijas analīze pārāk zemu novērtē *Ryanair* nolīgumu gaidāmo rentabilitāti lidostā.

5.2. EASYJET PIEZĪMES

5.2.1. PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

5.2.1.1. *EasyJet darbība Sardīnijā*

- (181) Laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam *easyJet* darbojās no Kaljāri un Olbijas lidostas.

Līgums ar Kaljāri lidostu

- (182) Līgums ar Kaljāri lidostas ekspluatantu tika parakstīts 2010. gada 14. decembrī un bija spēkā no 2010. gada 29. marta līdz 2013. gada 28. martam ⁽⁸⁴⁾. Kaljāri līguma kopējā vērtība bija EUR [...] – līgums nosaka, ka lidostas ekspluatantam Kaljāri lidostā jāmaksā *easyJet* EUR [...] par pirmo gadu, EUR [...] par otro gadu un EUR [...] par trešo gadu.
- (183) Līgumā ar Kaljāri lidostu ir paskaidrots, ka, lai attīstītu reģiona ekonomiku un iegūtu ilgtspējīgu ekonomisko atdevi, reģions ir nolēmis palielināt tirgvedības ieguldījumus tūrisma nozarē un tādēļ katru gadu izmaksās lidostu ekspluatantiem noteiktu šim nolūkam tērējamu summu. *EasyJet* apņēmas nodrošināt tirgvedības darbību, organizēt reisus “no punkta uz punktu” un sasniegt līgumā izvirzītos mērķus attiecībā uz pasažieru skaitu.
- (184) Līgumā ir iekļauts trīs gadu darījumdarbības un plašsaziņas līdzekļu plāns, ko sagatavojis *easyJet*, un norādīti mērķi attiecībā uz pasažieru skaitu, kas šai aviosabiedrībai jāsasniedz. Līgumam ir pievienots ekonomiskās ietekmes pētījums, kas tika pasūtīts ārējam konsultantam un kurā novērtēta tirgvedības darbību rezultātā radīto ieguldījumu atdeve.
- (185) Ja *easyJet* neizpildīs tās savas saistības attiecībā uz maršrutu ekspluatēšanu un reisu biežuma nodrošināšanu, par kurām panākta vienošanās, SOGAER būs tiesības neizmaksāt atbilstošās summas. *EasyJet* apņēmas samaksāt SOGAER visas attiecīgās un standarta lidostas maksas un nodokļus. Ja iepriekš minētās maksas un nodokļi netiks samaksāti, tas tiks uzskatīts par saistību pret SOGAER pārkāpumu un dos tiesības izbeigt līguma darbību.
- (186) Līguma ar Kaljāri lidostu 5. pantā noteikts, ka finansiālā atbalsta sniegšanas priekšnoteikums ir attiecīgu reģiona līdzekļu piešķiršana.

Līgumi ar Olbijas lidostu

- (187) Pirmais līgums ar GEASAR tika parakstīts 2011. gada 17. martā un attiecās uz laikposmu no 2010. gada 28. marta līdz 2011. gada 27. martam (paredzot vienreizēju maksājumu EUR [...] apmērā). Otrais līgums tika parakstīts 2012. gada 25. janvārī un attiecās uz laikposmu no 2011. gada 27. marta līdz 2013. gada 30. martam ⁽⁸⁵⁾ (līdz EUR [...] par laiku no 2011. gada vasaras sezonas līdz 2011./2012. gada ziemas sezonai un līdz EUR [...] par laiku no 2012. gada vasaras sezonas līdz 2012./2013. gada ziemas sezonai). Trešais līgums ar Olbijas lidostu tika parakstīts 2013. gada 1. martā un attiecās uz laikposmu no 2013. gada 27. marta līdz 2014. gada 30. martam (līdz EUR [...]).
- (188) Līgumos nav norādīts, ka valsts līdzekļus, kas piešķirti gaisa transporta attīstībai, nodrošina reģions.

⁽⁸⁴⁾ Kaljāri līgums attiecas uz tādu maršrutu nodrošināšanu kā Stansteda, Ženēva, Bāzele un Šēnefelde.

⁽⁸⁵⁾ Olbijas līgums attiecas uz tādu maršrutu nodrošināšanu kā Bristole, Bāzele, Ženēva, Londonas Getvika, Milānas Malpensa, Šēnefelde, Liona, Orli un Madrides Barahas lidosta.

- (189) *EasyJet* apgalvo, ka 2012. gada 25. janvārī parakstītā līguma mērķis bija papildus attīstīt tā darbību lidostā, i) atklājot jaunu savienojumu starp Olbiju un Madridi 2012. gada vasaras sezonā, ii) palielinot reisu biežumu nedēļā no Berlīnes un uz to 2012./2013. gada ziemas sezonā un iii) attīstot tranzīta satiksmes plūsmas, jo īpaši starptautiskos tirgos vidējas un mazas noslodzes laikā. Līguma mērķis bija izstrādāt tirgvedības un reklāmas programmu ar GEASAR finansiālu līdzdalību.
- (190) *EasyJet* sagatavoja darījumdarbības plānu, ko izskatīja GEASAR, un GEASAR izstrādāja pats savu darījumdarbības plānu, lai pārbaudītu līguma finansiālo dzīvotspēju. Lidostas ekspluatants pārbaudīja ieguldījumu vērtību, pamatojoties uz sava darījumdarbības plāna rezultātiem ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Valsts atbalsta elementi

- (191) Lai izprastu, vai attiecīgais pasākums ir jāuzskata par valsts atbalstu, *easyJet* analizē katru kritēriju, kas paredzēts Līguma 107. panta 1. punktā.

Valsts līdzekļi

- (192) *EasyJet* apgalvo, ka, lai gan līgumā ar SOGAER dota īpaša atsauce uz Sardīnijas Reģionālo likumu 10/2010, saskaņā ar kuru reģions piešķir šos līdzekļus lidostas ekspluatantam, nav nekādu liecību par to, ka līdzekļi, kurus *easyJet* saņēma no SOGAER un GEASAR, būtu tie paši līdzekļi, kurus reģions tiešā veidā piešķir lidostu ekspluatantiem.
- (193) Pirmkārt, *easyJet* apgalvo, ka atsauce uz reģionālo likumu līgumā starp SOGAER un *easyJet* pati par sevi nepierāda tiešu saistību starp Sardīnijas reģiona līdzekļiem un *easyJet*. Turklāt arī tas, ka minētā atsauce netika iekļauta līgumā starp GEASAR un *easyJet*, papildus pierāda to, ka Likums 10/2010, kas minēts citā līgumā, nebija būtisks attiecībās starp lidostu ekspluatantiem un *easyJet*.
- (194) *EasyJet* uzskata, ka Komisijai būtu jāveic īpašs novērtējums par *easyJet* līgumiem, lai pārbaudītu, vai līdzekļi, ko *easyJet* saņēma no lidostu ekspluatantiem, faktiski nāca no reģiona, pirms tā izdara secinājumu par to, ka attiecīgais pasākums ir valsts atbalsts.

Konkurences izkropļojumi iekšējā tirgū

- (195) *EasyJet* apgalvo, ka saņemtā kompensācija nav pietiekama, lai spētu nelabvēlīgi ietekmēt konkurenci. Tam ir divi galvenie iemesli – salīdzinoši mazā kompensācijas summa un tas, ka nav tādu aviosabiedrību, kuras darbotos tajos pašos maršrutos, kas minēti līgumos.
- (196) *EasyJet* ir vienīgā aviosabiedrība, kas darbojas visos līgumā ar SOGAER minētajos maršrutos un gandrīz visos līgumā ar GEASAR minētajos maršrutos. Lidostu ekspluatanti aicināja arī citas aviosabiedrības darboties tajos pašos maršrutos, publicējot tīmekļa uzaicinājumus aviosabiedrībām iesniegt darījumdarbības plānus, lai ekspluatētu maršrutos no/uz Kaljāri un Olbiju, taču tikai *easyJet* izmantoja šo iespēju.
- (197) Tā kā *easyJet* ir vienīgā aviosabiedrība attiecīgajos maršrutos, iespējamais atbalsts nevar kaitēt nevienam konkurentam. Tādēļ, kā uzskata *easyJet*, konkurence netiek izkropļota.

Ekonomisku priekšrocību neesība

- (198) *EasyJet* apgalvo, ka šis pasākums tam nerada nekādas ekonomiskas priekšrocības, un pamato šo apgalvojumu ar privātā ieguldītāja principu.
- (199) *EasyJet* apgalvo, ka SOGAER un GEASAR varēja novērtēt šo līgumu pozitīvo ekonomisko atdevi *ex ante*. Ekonomiskās atdeves pamatā ir divi apstākļi: i) *easyJet* apņēmās nodrošināt tirgvedības darbības, ekspluatēt reisu

⁽⁸⁶⁾ Nevienam no šiem darījumdarbības plāniem netika iesniegts Komisijai.

“no punkta uz punktu” un sasniegt mērķus attiecībā uz pasažieru skaitu, kas paredzēti līgumos; ii) *easyJet* iesniedza lidostu ekspluatantiem darījumdarbības plānus, kas attiecās uz šo līgumu darbības periodiem, kā arī plašsaziņas līdzekļu plānus, lai lidostu ekspluatanti varētu novērtēt rentabilitāti; un iii) lidostu ekspluatanti apstiprināja ieguldījumu atdevi, kas izriet no tirgvedības darbībām.

- (200) Attiecībā uz pirmo punktu *easyJet* paskaidro, ka Kaljāri un Olbijas līgumos tas apņēmas ekspluatēt minimālo darbību sarakstu un nodrošināt reisu biežumu attiecīgajos maršrutos.
- (201) Attiecībā uz otro punktu – darījumdarbības plāni, kurus iesniedza *easyJet*, detalizēti raksturo *easyJet* piedāvājumu, lai lidostu ekspluatanti varētu novērtēt ieguldījumu rentabilitāti. *EasyJet* paskaidro, ka, pamatojoties uz tolaik pieejamo informāciju, arī lidostu ekspluatanti secināja, ka ieguldījumi dos būtisku ekonomisko atdevi lidostām.
- (202) SOGAER pamatoja savu lēmumu sadarboties ar *easyJet* ar ekonomiskās ietekmes pētījuma rezultātiem, ko apliecināja ārējs konsultants, kurš pārbaudīja ieguldījumu atdevi, secinot, ka ir liela iespējama, ka lidostai radīsies ievērojama ekonomiskā atdevē un notiks tās attīstība. GEASAR līgumā deklarēja, ka ir pārbaudījis *easyJet* darījumdarbības plānu, novērtējis tā pieņēmumus un gaidāmos rezultātus un ir izstrādājis pats savu darījumdarbības plānu, apstiprinot ekonomisko ieinteresētību sadarboties ar *easyJet*.
- (203) Līgumi ar SOGAER un GEASAR būtiski palielināja pasažieru skaitu Kaljāri un Olbijas lidostā, tādējādi nodrošinot stabilus un pieaugošus ieņēmumus no aeronavigācijas un ne-aeronavigācijas darbībām.
- (204) *EasyJet* uzskata, ka līgumam ar SOGAER un GEASAR pamatā bija vienīgi komerciāla ieinteresētība. Tādēļ attiecīgo pasākumu nevar atzīt par valsts atbalstu, jo SOGAER un GEASAR darbojās kā privāti ieguldītāji, kas meklē ekonomisku izdevīgumu.

5.2.1.3. *Atbilstība Altmark testam un/vai Līguma 106. panta 2. punktam*

- (205) *EasyJet* apgalvo, ka kompensācija, kas piešķirta *easyJet*, nav nelikumīgs valsts atbalsts, jo tā atbilst visiem četriem kritērijiem, kurus definēja Eiropas Savienības Tiesa spriedumā lietā *Altmark* ⁽⁸⁷⁾, lai varētu noteikt, vai sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas ir valsts atbalsts.
- (206) Šis pasākums ir kompensācija par saistībām ekspluatēt īpaši norādītus stratēģiskus starptautiskos maršrutos uz Kaljāri un Olbijas lidostu un no tām un sniegt ar tiem saistītus tirgvedības un reklāmas pakalpojumus, jo īpaši neizdevīgajā laikā ārpus sezonas kulminācijas. Turklāt minētā pasākuma finansējums saskaņā ar minēto shēmu ir ierobežots ar (daļēju) kompensāciju par izmaksām, kas faktiski radušās *easyJet*, pildot sabiedrisko pakalpojumu uzdevumus, un, iespējams, ka tas nodrošina *easyJet* pamatotu peļņu.
- (207) *EasyJet* uzskata, ka pirmais *Altmark* nosacījums (pareizi definētu sabiedrisko pakalpojumu saistību uzticēšana) ir izpildīts, jo uzdevumu ekspluatēt stratēģiski svarīgus starptautiskus maršrutus *easyJet* uzticēja valsts un minētais sabiedrisko pakalpojumu uzdevums bija precīzi definēts. *EasyJet* noslēdza juridiski saistošus līgumus ar SOGAER un GEASAR saskaņā ar Sardīnijas Likumu 10/2010 un turpmākajiem īstenošanas aktiem. Šādi līgumi rada *easyJet* īpašus pienākumus nodrošināt teritoriālās nepārtrauktības principa ievērošanu un pietiekamu reisu skaitu, lai pārvadātu pasažierus uz Sardīniju un no tās arī pēc tūrisma sezonas beigām. Analizējamā kompensācija attiecas uz VTNP, kuru reģions uzticējis *easyJet* ar SOGAER un GEASAR starpniecību.
- (208) Analizējot otro nosacījumu (kompensācijas aprēķināšanas parametri ir iepriekš noteikti objektīvā un pārredzamā veidā), *easyJet* apgalvo, ka līgumi, ar kuriem *easyJet* uzticēts uzdevums sniegt gaisa transporta pakalpojumus stratēģiski svarīgos maršrutos, jau iepriekš pietiekami precīzē kompensāciju par šā uzdevuma izpildi, jo tajos norādīta nemainīga summa gadā, kas īpaši rezervēta attiecīgo maršrutu ekspluatācijai visu gadu.

⁽⁸⁷⁾ Tiesas spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsident Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) Attiecībā uz trešo nosacījumu (saņemtā kompensācija nepārsniedz summu, kas nepieciešama izmaksu segšanai un pamatotas peļņas nodrošināšanai) *easyJet* apgalvo, ka gaisa transporta pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta līgumos ar SOGAER un GEASAR, rada *easyJet* būtiskas fiksētās un ekspluatācijas izmaksas. [...] *easyJet* apstiprina, ka bez lidostu sniegtā atbalsta tas nekad neekspluatētu maršrutus no Sardīnijas lidostām, izņemot sezonas kulminācijas laikā.
- (210) *EasyJet* apgalvo, ka arī ceturtais *Altmark* nosacījums ir izpildīts (saņemtā kompensācija nepārsniedz izmaksas, kas rodas pareizi vadītam uzņēmumam, kas pietiekami apgādāts ar līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai). *EasyJet* apgalvo, ka to var uzskatīt par tipisku uzņēmumu, kas tiek pareizi vadīts un ir pietiekami apgādāts ar līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. *EasyJet* vēlas uzsvērt, ka ir viena no labāk vadītajām Eiropas aviosabiedrībām un spēj piedāvāt klientiem zemas cenas, jo galveno vērību velta efektivitātei un augstā līmenī izmanto savu floti, kā arī intensīvi lieto IT, un tas viss samazina izmaksas uz vienu pasažieri.
- (211) Pat ja Komisija atzīs, ka *Altmark* nosacījumi nav izpildīti, *easyJet* uzskata, ka ir izpildīti visi tie nosacījumi, kas minēti Līguma 106. panta 2. punktā, un ka šīs darbības bija nepieciešamas vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanai. Tādēļ šīs darbības joprojām var pamatoti atzīt par saderīgām saskaņā ar izņēmumu, kas paredzēts Līguma 106. panta 2. punktā.

5.2.1.4. Līdzsvara tests

- (212) Kā apgalvo *easyJet*, pat ja šī shēma neietilptu regulu un pamatnostādņu piemērošanas jomā, līdzsvara testa pozitīvais iznākums liktu to atzīt par pilnīgi likumīgu neatkarīgi no atbalsta summas vai saņēmēja lieluma. Uzskata, ka atbalsts rada nevajadzīgu negatīvu ietekmi, ja tas:
- a) ir piešķirts neefektīviem vai dominējošiem uzņēmumiem grimstošās nozarēs;
 - b) aizstāj privātu ieguldījumu vai pētniecisku darbu;
 - c) diskriminē noteiktus uzņēmumus vai tehnoloģijas.
- (213) Šajā gadījumā nav konstatēts neviens no konkurences izkropļojumiem, ko parasti saista ar problemātisku valsts atbalstu: i) saņēmēji nav ieguvuši tirgus daļas uz potenciāli efektīvāku konkurentu rēķina; ii) ārzemju konkurenti nav diskriminēti, izmantojot "valsts čempionu" priekšrocības; iii) patērētāji nav cietuši tādēļ, ka viņiem nebūtu pieejami lētāki vai labāki produkti.
- (214) *EasyJet* apgalvo, ka attiecīgā shēma atbilst nepieciešamības un proporcionalitātes prasībām. Šī shēma ir nepieciešama, jo citādi *easyJet* neekspluatētu šos maršrutus visu gadu. Šī shēma ir proporcionāla, jo reģiona iemaksa veido tikai daļu no *easyJet* ekspluatācijas izmaksām.

5.2.1.5. Secinājums

- (215) *EasyJet* secina, ka izmeklēšanas periodā nav saņēmis nekādu nelikumīgu valsts atbalstu ne no Sardīnijas lidostām, ne no Sardīnijas iestādēm.

5.2.2. PIEZĪMES PAR 2014. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ATTIECĪBĀ UZ ŠIEM PASĀKUMIEM

- (216) *EasyJet* uzskata, ka jau ir pierādījis, ka nav saņēmis nekādu nelikumīgu valsts atbalstu daudzu tādu iemeslu dēļ, kurus neietekmē jaunās pamatnostādnes. *EasyJet* uzsver, ka 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 3.5. punktā ir norādītas divas metodes, ar ko nosaka, vai nolīgumi starp lidostām un aviosabiedrībām iztur tirgus ekonomikas dalībnieka testu un līdz ar to ir brīvi no valsts atbalsta.
- (217) Pirmā ir kritēriju metode, bet Komisija noraida tās izmantošanu, jo lidostu tirgū ir daudz valsts subsīdiiju.

- (218) Otrā piedāvātā metode paredz noteikt, vai attiecīgais komerciālais nolīgums sekmē lidostas papildu rentabilitāti no *ex ante* perspektīvas (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 3.5.2. punkts). *EasyJet* norāda, ka "Komisija uzskata *ex ante* papildu rentabilitātes analīzi par visatbilstošāko kritēriju, novērtējot nolīgumus, ko lidostas noslēgušas ar atsevišķām aviosabiedrībām". Kā uzskata šis uzņēmums, minētā vērtējuma pamatā principā būtu jāliek darījumdarbības plāns, ņemot vērā pieejamo informāciju un izmaiņas, kas bija paredzamas šā nolīguma noslēgšanas laikā.
- (219) *EasyJet* uzsver, ka saskaņā ar piezīmēm, kas tika iesniegtas 2013. gada 30. jūlijā, SOGAER un GEASAR varēja prognozēt šo līgumu pozitīvo ekonomisko atdevi *ex ante*.
- (220) *EasyJet* atzīmē, ka pozitīvas ekonomiskās atdeves pamatā bija šādi apstākļi: i) *easyJet* apņēmās nodrošināt tirgvedības darbības, ekspluatēt reisus "no punkta uz punktu" un sasniegt mērķus attiecībā uz pasažieru skaitu, kas paredzēti līgumos; ii) *easyJet* iesniedza lidostu ekspluatantiem darījumdarbības plānus, kas attiecās uz šo līgumu darbības periodiem, kā arī plašsaziņas līdzekļu plānus, lai lidostu ekspluatanti varētu novērtēt rentabilitāti; un iii) lidostu ekspluatanti apstiprināja ieguldījumu atdevi, kas izriet no tirgvedības darbībām. *EasyJet* norāda, ka, pamatojoties uz tolaik pieejamo informāciju, abi lidostu ekspluatanti secināja, ka šie ieguldījumi radīs lidostām būtisku ekonomisko atdevi. Faktiski SOGAER pamatoja savu lēmumu slēgt līgumu ar *easyJet* ar ekonomiskās ietekmes pētījuma rezultātiem.
- (221) *EasyJet* arī norāda, ka tā reklāmas un tirgvedības darbības būtiski paaugstināja Kaljāri un Olbijas lidostas atpazīstamību un līdz ar to arī pasažieru plūsmu maršrutos uz šīm lidostām.
- (222) Attiecībā uz 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.2. punktu *easyJet* atzīmē, ka ir notikušas vairākas izmaiņas nosacījumos, saskaņā ar kuriem aviosabiedrības var saņemt atbalstu jaunu maršrutu atklāšanai. *EasyJet* apgalvo, ka šajā gadījumā saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm elastīgākus mehānismus attiecībā uz lidostas lielumu un piemērotajiem galamērķiem var atzīt par pamatotiem attiecībā uz lidostām, kas atrodas nomaļos reģionos, kā šajā gadījumā – uz salas. *EasyJet* apgalvo, ka būtībā tika izpildīti jaunie kritēriji par darbības uzsākšanas atbalsta pieejamību.
- (223) Uzņēmums atzīmē, ka 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.2. punktā noteikts, ka darbības uzsākšanas atbalsta piešķiršana aviosabiedrībām tiks apsvērta, lai sekmētu kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, ja tiks izpildīts viens no šādiem nosacījumiem: i) atbalsts palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, nodrošinot jaunus maršrutus; vai ii) atbalsts veicina nomaļu reģionu reģionālo attīstību. Saskaņā ar pamatnostādņu 2.2. punktu "nomaļi reģioni" ir "tālākie reģioni, Malta, Kipra, Seūta, Melilja, dalībvalstu teritorijā ietilpstošās salas un mazapdzīvoti apgabali". *EasyJet* uzskata, ka abi šie kritēriji ir izpildīti. Turklāt šķiet, ka ir izpildīta arī prasība par patiesu transporta nepieciešamību, jo nav reālu alternatīvu transportēšanas veidu.
- (224) *EasyJet* atgādina, ka darbības uzsākšanas atbalstu var piešķirt aviosabiedrībām, kas izlido no lidostām ar mazāk nekā trim miljoniem pasažieru gadā (Aviācijas pamatnostādņu 142. punkts), un atsevišķos gadījumos arī tām, kas izlido no lidostām ar vairāk nekā trim un mazāk nekā pieciem miljoniem pasažieru gadā (144. punkts). Attiecībā uz Olbijas lidostu, kuras līgums ar *easyJet* tika parakstīts 2011. gadā, satiksmes apjomi, kas reģistrēti 2009. un 2010. gadā, bija attiecīgi 1 621 945 pasažieri un 1 591 821 pasažieris. Attiecībā uz Kaljāri lidostu, kuras līgums ar *easyJet* tika parakstīts 2010. gadā, satiksmes apjomi, kas reģistrēti 2008. un 2009. gadā, bija attiecīgi 2 924 805 un 3 317 262 pasažieri. Jebkurā gadījumā Komisijai, pēc *easyJet* domām, jāsecina, ka darbības uzsākšanas atbalsts ir nepieciešams saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 142. punktu (Kaljāri lidostas gadījumā) vai vismaz 144. punktu.
- (225) Attiecībā uz valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotību 147. punktā noteikts, ka minētais kritērijs tiks ievērots, ja tiks izpildīts viens no šādiem nosacījumiem: i) *ex ante* darījumdarbības plāns, ko sagatavo aviosabiedrība, nosaka, ka maršrutam, kas saņem atbalstu, pēc trim gadiem ir jānodrošina peļņa aviosabiedrībai arī bez valsts finansējuma, vai ii) ja šim maršrutam nav darījumdarbības plāna, aviosabiedrības nodrošina neatsaucamas saistības pret lidostu ekspluatēt šo maršrutu vismaz vēl tikpat ilgi, cik ilgi tās saņēma darbības uzsākšanas atbalstu. *EasyJet* uzsver to, ka darījumdarbības plāni, kas tika sagatavoti līgumu parakstīšanas laikā, apstiprināja šo nolīgumu izdevīgumu un ilgtspēju attiecībā uz lidostām.

- (226) Kaut arī netika nodrošināta oficiāla apņemšanās ekspluatēt šos maršrutus arī pēc sākotnējā triju gadu perioda, *de facto* šis nosacījums pašlaik ir izpildīts, jo *easyJet* turpināja darbību Kaljāri un Olbijas lidostā arī pēc nolīgumu darbības beigām 2013. gadā.
- (227) Attiecībā uz stimulējošās ietekmes esību *easyJet* atgādina, ka darbības uzsākšanas atbalstam aviosabiedrībām ir stimulējoša ietekme, ja ir iespējams, ka bez šā atbalsta aviosabiedrības saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā netiktu paaugstināts. *EasyJet*, atsaucoties uz piezīmēm, ko tas iesniedza 2013. gada 30. jūlijā, norāda, ka bez atbalsta, kas saņemts no SOGAER un GEASAR, tas nebūtu ekspluatējis nevienu no attiecīgajiem maršrutiem laikā ārpus sezonas kulminācijas.
- (228) Attiecībā uz atbalsta summas proporcionalitāti *easyJet* lēš, ka šajā gadījumā minētais kritērijs ir izpildīts. Visbeidzot, attiecībā uz izvairīšanos no nevajadzīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību *easyJet* apgalvo, ka ekspluatētos maršrutus nevar apkalpot ne ar kādu ātrgaitas dzelzceļu vai citu transporta veidu. Turklāt Kaljāri un Olbijas lidostu aptvēruma teritorijās nav citu lidostu.

5.2.3. PAPILDU PIEZĪMES PAR MEOP ANALĪZI ATTIECĪBĀ UZ OLBIJAS LIDOSTU

- (229) *EasyJet* apgalvo, ka nolīgumi ar Olbijas lidostu atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam. Saistībā ar to *easyJet* iesniedza Komisijai ziņojumu, ko bija sagatavojis konsultāciju uzņēmums. Šajā pētījumā analizēta gaidāmā rentabilitāte katram tirgvedības nolīgumam, ko *easyJet* bija noslēdzis ar Olbiju, pilnībā pēc *ex ante* principa un saskaņā ar esošo izpratni par Komisijas pieeju, ievērojot 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes un jaunāko tiesu praksi ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Rezultāti liecina, ka saskaņā ar attiecīgajiem pieņēmumiem laikā, kad tika parakstīti 2010. un 2011. gada tirgvedības nolīgumi, tika sagaidīts, ka visi šie nolīgumi būs pietiekami rentabli ⁽⁸⁹⁾. Patiesi, attiecībā uz 2010. un 2011. gada nolīgumiem NPV ir izteikti pozitīvs gan paziņotajā pamatlietā, gan vairākos jutīguma testos, liekot spriest, ka racionāls privāts ieguldītājs varētu piedāvāt līdzīgus nolīgumus.
- (231) Tādējādi iesniegtie pierādījumi liecina, ka līdzīgos apstākļos racionāls tirgus ekonomikas ieguldītājs vēlētos noslēgt ar *easyJet* līdzīgus nolīgumus, pieņemot pamatotas *ex ante* prognozes attiecībā uz GEASAR. Minētā analīze liek secināt, ka, noslēdzot dažādus nolīgumus ar *easyJet*, GEASAR rīkojās līdzīgi kā būtu rīkojies privāts ieguldītājs.

5.3. GEASAR S.P.A. (LIDOSTAS EKSPLOATANTA OLBIJAS LIDOSTĀ) PIEZĪMES

5.3.1. PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

- (232) Olbijas lidosta galvenokārt darbojas, apkalpojot iekšzemes un starptautisko komerciālo pasažieru plūsmu, liekot uzsvāru uz tūristu pārvadāšanu. Gaisa satiksmei no Olbijas lidostas un uz to kulminācija iestājas vasaras sezonā, laikposmā starp maiju un oktobri.
- (233) GEASAR uzsver to, ka lidostas atrašanās salu reģionā, piemēram, Sardīnijā, nozīmē, ka:
- a) to nevar saistīt ar pārklāšanos ar lidostām citās dalībvalstīs vai kontinentālajā Itālijā;
 - b) Olbijas lidosta nekonkurē ar citām šīs salas lidostām (jo īpaši lidostu *Mario Mamelì*, kas atrodas Kaljāri-Elmasas lidostā, un Algēro lidostu *Fertilia*). Šīs trīs Sardīnijas lidostas nevar atzīt par savstarpēji aizstājamām, jo katrai no tām ir cita aptvēruma teritorija. Galvenie iemesli, kādēļ tās nevar viena otru aizstāt, ir šādi: salas topogrāfija, iedzīvotāju izkļiedētība visā teritorijā, lielie attālumi starp tām un ātrgaitas autoceļu savienojumu neesība starp dažādām salas vietām.

⁽⁸⁸⁾ Galvenokārt Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmums 2004/393/EK "Valonijas reģiona un Briseles Dienvidu-Šarluā lidostas radītās priekšrocības aviokompānijai *Ryanair*, tai uzsākot darbību Šarluā" (OV L 37, 30.4.2004., 1. lpp.), un Komisijas 2012. gada 25. jūlija Lēmums 2013/664/ES par pasākumu Nr. SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Somija *Finavia*, Airpro un *Ryanair* darbība lidostā Tampere-Pirkkala (OV L 309, 19.11.2013., 27. lpp.).

⁽⁸⁹⁾ Analīze tika veikta bez piekļuves lidostai, kas dotu iespēju apspriest no publiskiem avotiem un *easyJet* iegūtos datus, un informācija tika izsecināta no attiecīgiem tirgvedības nolīgumiem, rēķinu datiem, līgumiem par pārkraušanu uz zemes, publicētajiem tarifiem un Olbijas lidostas gada finanšu pārskatiem.

- (234) Turklāt gaisa satiksme Olbijas lidostā nekonkurē ar citiem transporta veidiem no Sardīnijas un uz to. Vienīgā gaisa satiksmes alternatīva Sardīnijas sasniegšanai ir jūras transports, bet tā gadījumā brauciena laiks ir daudz ilgāks.

5.3.1.1. **GEASAR darbības Likuma 10/2010 īstenošanai**

- (235) GEASAR iesniedza reģionam rīcības plānus par 2010. gadu un trīs gadu periodu no 2011. līdz 2013. gadam kopā ar attiecīgajiem finansējuma pieprasījumiem. Reģions apstiprināja finansējuma piešķiršanu par šiem periodiem ar 2010. gada 6. decembra Lēmumu Nr. 43/37 un 2011. gada 23. decembra Lēmumu Nr. 52/117.
- (236) Darbības, kuras faktiski īstenoja GEASAR, attiecās vienīgi uz 2. un 3. darbību, kā paredzēts Likumā 10/2010; tās bija saistītas ar pasākumiem Sardīnijas kā tūrisma galamērķa popularizēšanai. GEASAR neslēdza nevienu maršruta izstrādes nolīgumu 1. darbības ietvaros.

2. darbība

- (237) Lidostas ekspluatants savā tīmekļa vietnē publicēja uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, lai varētu noslēgt tirgvedības un reklāmas līgumus, īstenojot Likumu 10/2010. Pēc piedāvājumu saņemšanas GEASAR apsprieda tirgvedības pasākumu priekšlikumus ar aviosabiedrībām, ņemot vērā reģiona izstrādāto tūrisma tirgvedības plānu kā vienu no plānošanas instrumentiem.
- (238) Rezultātā GEASAR par laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam noslēdza *ad hoc* līgumus ar *easyJet*, *Meridiana*, *Air Berlin*, *Fly Niki*, *Volotea*, *Norwegian*, *Air Italy*, *Jet2.com* un *Air Baltic*. Lielākā daļa šo līgumu tika noslēgti uz vienu vai diviem gadiem.
- (239) Līgumu pamatā bija priekšnoteikums, ka attiecīgās aviosabiedrības ekspluatē vairākus iekšzemes vai Eiropas maršrutus no Olbijas un uz to. Minētā prasība bija saistīta ar Sardīnijas kā tūrisma galamērķa popularizēšanu, ko īstenoja aviosabiedrības.
- (240) Šā galamērķa tirgvedības un reklāmas pasākumi, ko pārvaldītāji apņēmas veikt, izmantojot līgumā paredzēto budžetu, tika izklāstīti īpašā plašsaziņas līdzekļu plānā. Konkrēti, tie paredzēja: i) "klasisko" reklāmu (proti, pilsētā, plašsaziņas līdzekļos, žurnālos, ko izplata lidojuma laikā, utt.) un ii) "tiešsaistes" reklāmu gaisa pārvaldātāja tīmekļa vietnē.

3. darbība

- (241) GEASAR reģiona vārdā uzticēja trešām personām vairākas iniciatīvas Sardīnijas kā galamērķa popularizēšanai, piemēram, reklāmu presē un televīzijā, karšu iespiešanu ar informāciju par Sardīniju, stendu un logu uzlīmju izgatavošanu un izvietošanu lidostā, konsultāciju līgumus reklāmas stratēģiju plānošanai, piedalīšanos nozares gadatirgos un preses konferencēs un šā galamērķa popularizēšanu, piedāvājot ceļojuma paketes tūrisma aģentūrās, kā arī tādās tīmekļa vietnes uzturēšanu, kas popularizē tūrismu Sardīnijā.

Finanšu plūsmas

- (242) Maksājumus par 2. un 3. darbību lidostas ekspluatants pārskaitīja aviosabiedrībām un citiem attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem. GEASAR sniedza reģionam pārskatus par pasākumiem, kas īstenoti laikposmā no 2010. līdz 2012. gadam, norādot faktiskos izdevumus. Pēc tam reģionam bija jāatlīdzina izmaksātās summas lidostas ekspluatantam.
- (243) GEASAR izmaksas par 2. darbību reģions atlīdzināja daļēji tā ierobežoto budžeta apropriāciju dēļ. Lielākā daļa līdzekļu, ko reģions izmaksāja saskaņā ar Likumu 10/2010, attiecās uz 2. darbību, ietverot GEASAR atlīdzības maksājumus aviosabiedrībām saskaņā ar tirgvedības un reklāmas līgumiem.
- (244) 11. tabulā attēlotas finanšu plūsmas no GEASAR.

11. tabula

Finanšu plūsmas no Olbijas lidostas

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	(EUR) KOPĀ
2. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
3. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
Kopsumma, ko lidostas ekspluatants norāda reģionam	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Tiesības uz iemaksām saskaņā ar 2010. gada likumu	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Kopējās iemaksas saskaņā ar 2010. gada likumu, kas atlīdzinātas lidostas ekspluatantam	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. *Novērtējums saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu*

- (245) GEASAR nav faktiskais saņēmējs saistībā ar 2. un 3. darbību, un lēmumā par procedūras sākšanu bija kļūda, kad tas iekļāva GEASAR starp Likumā 10/2010 paredzētā valsts atbalsta saņēmējiem. GEASAR nebija no šā atbalsta izrietošās ekonomiskās priekšrocības saņēmējs; iemaksas, ko reģions piešķir saskaņā ar Likumu 10/2010, lidostu ekspluatanti vienkārši “nodeva tālāk” galasaņēmējiem, proti, aviosabiedrībām, kas ekspluatēja gaisa savienojumus analizējamajās lidostās. Tas attiecas arī uz Sardīnijas tūrisma popularizēšanu, ko lidostu ekspluatanti pasūtīja citiem uzņēmumiem.
- (246) Kā apgalvo GEASAR, iemaksas saskaņā ar Likumu 10/2010 nav valsts atbalsts, jo nav izpildīti vismaz divi no četriem nosacījumiem valsts atbalsta identificēšanai saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu:
2. un 3. darbība nerada nekādu priekšrocību GEASAR, kas uzskata, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 piešķirtie līdzekļi nav atbilstīgi MEIP – reģiona izmaksātās summas par 2. un 3. darbību ir atlīdzība par trešo personu sniegtajiem pakalpojumiem un to faktiskajām izmaksām. GEASAR arī atzīmē, ka atlīdzība, kas samaksāta aviosabiedrībām (2. darbība) un citiem pakalpojumu sniedzējiem (3. darbība), atbilst pašreizējām tirgus cenām. No otras puses, saskaņā ar Likumu 10/2010 piešķirtais reģiona finansējums vidējā termiņā un ilgtermiņā deva reģionam finansiālu atdevi. Var uzskatīt, ka summa, ko reģions ieguva kā lielākus nodokļu ieņēmumus, ir lielāka nekā reģiona izmaksas, finansējot analizējamās darbības. Arī SFIRS piešķirtie aizdevumi tika izmaksāti saskaņā ar tirgus nosacījumiem;
 2. un 3. darbība neietekmē tirdzniecību un neizkropļo konkurenci: ņemot vērā Olbijas lidostas īpašo atrašanās vietu, tā darbojas vietējā līmenī, nekonkurējot ar citām valsts vai Eiropas lidostām. Olbijas lidostas apsaimniekošana, vismaz daļēji, GEASAR tika uzticēta 1989. gadā, tātad ilgi pirms 2000. gada 12. decembra sprieduma pieņemšanas lietā *Aéroport de Paris*, kurā valsts atbalsta noteikumu piemērojamība tika attiecināta uz lidostu ekspluatāciju.
- (247) GEASAR secina, ka iemaksas atbilstoši Likumam 10/2010 nav valsts atbalsts saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu.

5.3.1.3. *Saderības novērtējums saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu*

- (248) Alternatīvi GEASAR arī apgalvo, ka jebkurā gadījumā iemaksas, kas izmaksātas saskaņā ar Likumu 10/2010, ir saderīgas ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Saderība jāvērtē atbilstoši 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punktam ⁽⁹⁰⁾:

- atbalsts tika izmaksāts aviosabiedrībām ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi dalībvalsts atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 1008/2008;

⁽⁹⁰⁾ Komisija attiecīgos kritērijus ir izvērtējusi lēmuma par procedūras sākšanu 133. punktā un turpmākajos punktos.

- b) konkrētā finansējuma mērķis bija samazināt gaisa satiksmes sezonalitāti; līdz ar to tas sekmēja jaunu maršrutu vai reisu sarakstu atklāšanu un neattiecas uz aviosabiedrībām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu saistības Regulas (EK) Nr. 1008/2008 nozīmē;
 - c) attiecīgajām aviosabiedrībām subsidētie savienojumi deva peļņu;
 - d) finansējums sedza papildu izmaksas, ko radīja darbības uzsākšana, ekspluatējot jaunu maršrutu vai jaunu reisu sarakstu; šīs izmaksas atbilst pašreizējām tirgus cenām;
 - e) iniciatīvas saskaņā ar Likumu 10/2010 tika atbilstoši publiskas, informējot dažādas aviosabiedrības, kas ieinteresētas pakalpojumu piedāvāšanā;
 - f) līgumi paredz sankciju shēmu, ko piemēro par jebkuru aviosabiedrības saistību pret lidostu neizpildi.
- (249) GEASAR atzīmē, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 izmaksātās subsīdijas tika piešķirtas aviosabiedrībām uz nedaudz ilgāku laiku (uz četriem gadiem, nevis trim) un ir intensīvākas, nekā atļauts 2005. gada Aviācijas pamatnostādņēs, taču piebilst, ka ne visiem līgumiem, kas noslēgti ar aviosabiedrībām, ir tāds darbības ilgums, kā paredzēts Likumā 10/2010; GEASAR uzsver – svarīgākais ir tas, ka pamatnostādnes pieļauj atkāpes no tajās paredzētajiem intensitātes kritērijiem attiecībā uz tādiem atbalstītiem un ekonomiski mazāk attīstītiem reģioniem kā Sardīnija.
- (250) Analizējamie pasākumi ir piemēroti attīstības mērķu stimulēšanai atbilstoši Savienības interesēm un neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā mērā, kas būtu pretrunā ar kopīgajām interesēm. Šajā jomā GEASAR atsaucas uz Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūciju par reģionālo lidostu nākotni un aeronavigācijas pakalpojumiem ES ⁽⁹¹⁾, kurā uzsvērtā reģionālo lidostu lielā nozīme Savienībā.
- (251) GEASAR uzskata, ka analizējamo pasākumu saderības ar iekšējo tirgu novērtējumā jāņem vērā Oļbijas lidostas vadošā loma, nodrošinot tāda salu reģiona kā Sardīnija teritoriālo nepārtrauktību.

5.3.1.4. **Novērtējumi saskaņā ar Līguma 106. pantu**

- (252) GEASAR atzīmē, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 izmaksātās summas nav valsts atbalsts, pamatojoties uz *Altmark* kritērijiem, un, pat ja būtu, tās būtu saderīgas saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu.

Altmark lietā noteikto kritēriju izpilde

- (253) Attiecībā uz pirmo nosacījumu *Altmark* lietā GEASAR norāda, ka analizējamie pasākumi ietilpst reģiona plašākā ģeogrāfiskajā un transporta politikā, kas izstrādāta, lai visu gadu nodrošinātu minimālos gaisa savienojumus starp šo salu un pārējo Savienību.
- (254) Kā apgalvo GEASAR, otrais un trešais nosacījums *Altmark* lietā ir izpildīts – parametri, pamatojoties uz kuriem aprēķina kompensāciju, tika izstrādāti iepriekš, objektīvā un pārredzamā veidā, turklāt nebija kompensācijas pārmaksas riska, jo GEASAR saņēma tikai daļēju izmaksu atlīdzību.
- (255) GEASAR uzskata, ka tam radās izmaksas kā privātam uzņēmumam normālos tirgus apstākļos; tādējādi ir izpildīts arī ceturtais *Altmark* nosacījums.

Saderība saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu

- (256) GEASAR uzskata, ka arī šī saderība jāvērtē, ņemot vērā 2005. gada VTNP lēmumu vai ņemot vērā 2011. gada VTNP pamatprogrammu, *mutatis mutandis*.
- (257) GEASAR atzīmē, ka robežvērtība, kas noteikta 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā, ir sasniegta, jo valsts iemaksātā summa bija aptuveni EUR 4 miljoni gadā, un GEASAR apgrozījums bija mazāks par EUR 100 miljoniem. Tāpat ir izpildīti arī nosacījumi, kas minēti 2005. gada VTNP lēmuma 4., 5. un 6. pantā.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

(258) Attiecībā uz 2011. gada VTNP pamatprogrammas piemērojamību GEASAR norāda, ka:

- a) kompensācija tika piešķirta par patiesu un pareizi definētu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi;
- b) pienākums sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi attiecīgajiem uzņēmumiem tika uzticēts ar vienu vai vairākiem aktiem;
- c) kompensācijas summa nepārsniedza summu, kas bija vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu.

5.3.2. PIEZĪMES PAR 2014. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ATTIECĪBĀ UZ ŠIEM PASĀKUMIEM

(259) GEASAR norāda, ka konkrētais iespējamais atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 8.6. punktā ir norādīts datums, no kura jāpiemēro tajās noteiktie saderības kritēriji. Tādēļ Komisijai jāpiemēro princips, kas noteikts pamatnostādņu 172. punktā, visos gadījumos, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Pamatnostādņu 5. iedaļā noteikti arī saderības kritēriji darbības atbalstam, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa. No otras puses, 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes nepiemēro ieguldījumiem un darbības uzsākšanas atbalstam, kas pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirts, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu. Šāda veida atbalstam Komisijai jāpiemēro “noteikumi, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī” (pamatnostādņu 173. un 174. punkts).

(260) GEASAR atsaucas uz piezīmēm, ko tas iesniedza Komisijai 2013. gada 1. jūlijā, lai pierādītu, ka nav saņēmis valsts atbalstu. Taču tad, ja Komisija tomēr secinās, ka valsts finansējums, kas izmaksāts saskaņā ar Likumu 10/2010, ir darbības atbalsts, kura faktiskais saņēmējs bija GEASAR S.p.A., lidostas ekspluatants uzsver, ka jebkurš piešķirtais atbalsts atbilst saderības kritērijiem, kas minēti 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs.

(261) GEASAR atzīmē, ka saskaņā ar pamatnostādņu 137. punktu “darbības atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma”, tostarp atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa, “var atzīt par saderīgu” saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu “apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām”. Lai šāds atbalsts būtu saderīgs, papildu nosacījums ir tāds, ka

- a) “ir izpildīti 5.1.2. iedaļas nosacījumi, izņemot 115., 119., 121., 122., 123., 126. līdz 130., 132., 133. un 134. punktu”;
- b) jo īpaši ņems vērā “konkurences kropļojumus”.

(262) GEASAR uzskata, ka ir izpildīti visi saderības nosacījumi, kas definēti 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs.

5.3.2.1. **Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 113. un 114. punkts)**

(263) GEASAR atzīmē, ka jebkurš darbības atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, noteikti sekmēja “kopīgu interešu mērķa sasniegšanu”. To apliecina tādi mērķi kā “atskaites kopienas ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšana”, ko reģions plānoja sasniegt, pieņemot Likumu 10/2010. Patiesi, valsts finansējums tika piešķirts, lai veicinātu reisu savienojumu attīstību starp salu un pārējo Savienību un samazinātu reisu atkarību no sezonas, un tas ļāva izvairīties no “gaisa satiksmes un reģionu savienojumu pārrāvumiem” (113. punkts).

(264) GEASAR S.p.A. apgalvo, ka Likuma 10/2010 īstenošana “palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā” (113. punkta a) apakšpunkts). Tas piebilst, ka Likums 10/2010 “veicina reģionālo attīstību” (113. punkta c) apakšpunkts); patiesi, Olbijas lidosta ir būtiski vērti uz tūrisma galamērķiem ziemeļaustrumu Sardīnijā, un Likums 10/2010 palīdz samazināt gaisa satiksmes sezonālītāti.

5.3.2.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 116., 117. un 118. punkts)

- (265) Kā apgalvo GEASAR, arī šī prasība ir izpildīta, jo Olbijas lidosta ietilpst kategorijā, kas minēta pamatnostādņu 118. punktā, proti, lidostas, kas nespēj segt savas darbības izmaksas. Konkrēti, Olbijas lidosta ietilpst kategorijā d), "lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 1 līdz 3 miljoniem pasažieru". 2013. gadā komerciālā pasažieru plūsma bija 1 950 615 pasažieri.

5.3.2.3. Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 120. punkts)

- (266) GEASAR uzskata, ka nebija citu, konkurenci mazāk kropļojošu politikas instrumentu vai atbalsta instrumentu, kas ļautu sasniegt to pašu mērķi nodrošināt gaisa savienojumus ar ziemeļrietumu Sardīniju, kuri tolaik lielākoties koncentrēja uzmanību uz vasaras periodu, un tādējādi palīdzētu pārvarēt atpalcību attīstībā, kas skāra šo teritoriju tās perifērās atrašanās vietas un izolācijas dēļ. Viss saņemtais atbalsts tika izmantots komerciālās satiksmes uzturēšanai un attīstīšanai, nodrošinot pietiekamus savienojumus starp dažādām dalībvalstīm.

5.3.2.4. Stimulējošas ietekmes pastāvēšana (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 124. punkts)

- (267) GEASAR norāda, ka viss atbalsts, kas tam tika piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, jebkurā gadījumā tika pilnībā izmantots satiksmes apjomu un lidostas darbības attīstības nodrošināšanai un ir uzskatāms par atbilstīgu kopīgo interešu mērķiem. Bez valsts iejaukšanās šie mērķi netiktu sasniegti un Olbijas lidosta gadu gaitā ciestu no darbības līmeņa būtiskas samazināšanās.

5.3.2.5. Atbalsta summas samērīgums (atbalsta ierobežojums līdz nepieciešamajam minimumam, 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 125. punkts)

- (268) Par šo punktu lidostas ekspluatants atsaucas uz attiecīgo informāciju, kas Komisijai jau ir pieejama, un atzīmē, ka valsts līdzekļi tika piešķirti, lai atlīdzinātu ekspluatantam faktiskās izmaksas, kas radušās saistībā ar iniciatīvām, kuras īstenotas saskaņā ar Likumu 10/2010.

5.3.2.6. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 131. punkts)

- (269) GEASAR konstatē, ka neviens darbības atbalsta pasākums nekādā veidā neietekmēja konkurenci. Ekspluatants atzīmē, ka Olbijas lidostas ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ – tā atrodas uz salas un darbojas ģeogrāfiski ierobežotā teritorijā – tā nekonkurē ar citām valsts vai Savienības lidostām. Turklāt, ņemot vērā šīs lidostas īpatnības, tā nekonkurē arī ar citām lidostām Sardīnijā. Olbijas lidosta nekonkurē arī ar citiem transporta veidiem.
- (270) Visbeidzot, GEASAR norāda arī to, ka saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm Olbijas lidosta ir "pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un nav paredzēta vienam konkrētam lietotājam". Ņemot vērā iepriekš teikto, uzņēmums uzskata, ka viss darbības atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, ir pilnībā atbilstošs kritērijiem 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. punktā un tādēļ uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

5.4. SOGEAAL S.P.A. (LIDOSTAS EKSPLUATANTA ALGĒRO LIDOSTĀ) PIEZĪMES**5.4.1. PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU**

- (271) SOGEAAL uzsver, ka Algēro lidostas atrašanās salu reģionā, piemēram, Sardīnijā, nozīmē to, ka:

- Algēro lidostu nevar saistīt ar pārklāšanos ar lidostām citās dalībvalstīs vai kontinentālajā Itālijā;
- Algēro lidosta nekonkurē ar citām šīs salas lidostām (jo īpaši lidostu *Mario Mamelì*, kas atrodas Kaljāri-Elmasas lidostā, un Olbijas lidostu *Costa Smeralda*). Šīs trīs Sardīnijas lidostas nevar atzīt par savstarpēji aizstājamām, jo katrai no tām ir cita aptvēruma teritorija. Galvenie iemesli, kādēļ tās nevar viena otru aizstāt, ir šādi: salas topogrāfija, iedzīvotāju izklienētība visā teritorijā, lielie attālumi starp tām un ātrgaitas autoceļu savienojumu neesība starp dažādām salas vietām.

- (272) Turklāt gaisa satiksme Algēro lidostā nekonkurē ar citiem transporta veidiem no Sardīnijas un uz to. Vienīgā gaisa satiksmes alternatīva Sardīnijas sasniegšanai ir jūras transports, bet tā gadījumā brauciena laiks ir daudz ilgāks.

5.4.1.1. SOGEAAL darbības Likuma 10/2010 īstenošanai

- (273) SOGEAAL iesniedza reģionam rīcības plānus par 2010. gadu un trīs gadu periodu no 2011. līdz 2013. gadam kopā ar attiecīgajiem finansējuma pieprasījumiem. Reģions apstiprināja finansējuma piešķiršanu par šiem periodiem ar 2010. gada 6. decembra Lēmumu Nr. 43/37 un 2011. gada 23. decembra Lēmumu Nr. 52/117.
- (274) SOGEAAL uzskata, ka, īstenojot 2010. gada likumā paredzēto 1., 2. un 3. darbību, tika ņemtas vērā rentabilitātes perspektīvas, kas aplēstas ekonomikas un finanšu plānā.

1. darbība

- (275) Pēc tam, kad SOGEAAL publicēja nodomu slēgt līgumus maršrutu attīstīšanai saskaņā ar Likumu 10/2010, SOGEAAL noslēdza nolīgumus ar *Ryanair* un *easyJet* par laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam, un saskaņā ar tiem šīs aviosabiedrības apņēmās sasniegt noteiktus satiksmes apjoma mērķus, kurus sasniedzot tās saņemtu no SOGEAAL noteiktu naudas summu reģiona vārdā kā maksu par paveikto.

2. darbība

- (276) Lidostas ekspluatants publicēja savā tīmekļa vietnē informāciju par nodomu slēgt tirgvedības un reklāmas līgumus saskaņā ar Likumu 10/2010. Pēc tam SOGEAAL noslēdza tirgvedības un reklāmas līgumus ar AMS, *Meridiana*, *Alitalia* un *WizzAir*. Līgumu pamatā bija priekšnoteikums, ka attiecīgās aviosabiedrības ekspluatē vairākus iekšzemes vai Eiropas maršrutus no Algēro un uz to. Minētā prasība bija saistīta ar Sardīnijas kā tūrisma galamērķa popularizēšanu, ko īstenoja aviosabiedrības.
- (277) Šā galamērķa tirgvedības un reklāmas pasākumi, ko pārvadātāji veica, izmantojot līgumā paredzēto iemaksu, paredzēja: i) "klasisko" reklāmu (proti, pilsētā, plašsaziņas līdzekļos, žurnālos, ko izplata lidojuma laikā utt.) un ii) "tiešsaistes" reklāmu gaisa pārvadātāja tīmekļa vietnē.

3. darbība

- (278) SOGEAAL reģiona vārdā uzticēja trešām personām vairākas iniciatīvas Sardīnijas kā galamērķa popularizēšanai, piemēram, tīmekļa vietnes izveidi, lai popularizētu tūrisma Sardīnijā, klasiskās un tiešsaistes reklāmas kampaņas un šā galamērķa popularizēšanu, piedāvājot ceļojuma paketes tūrisma aģentūrās.

Finanšu plūsmas

- (279) Maksājumus par pasākumiem, kas veikti saskaņā ar 1., 2. un 3. darbību, lidostas ekspluatants pārskaitīja aviosabiedrībām un citiem attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem avansā. SOGEAAL sniedza reģionam pārskatus par pasākumiem, kas īstenoti laikposmā no 2010. līdz 2012. gadam, norādot faktiskos izdevumus. Pēc tam reģionam bija jāatlīdzina lidostas ekspluatantam avansā izmaksātās summas.
- (280) Lielākā daļa līdzekļu, ko reģions izmaksāja saskaņā ar Likumu 10/2010, attiecās uz 1. un 2. darbību, ietverot SOGEAAL atlīdzības maksājumus aviosabiedrībām saskaņā ar tirgvedības un reklāmas līgumiem, kā parādīts 12. tabulā.

12. tabula

Finanšu plūsmas no Algēro lidostas

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	KOPĀ
1. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
2. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
3. darbība	—	[..]	[..]	[..]

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	KOPĀ
Kopsumma, ko lidostas ekspluatants norāda reģionam	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Tiesības uz iemaksām saskaņā ar 2010. gada likumu	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Kopējās iemaksas saskaņā ar 2010. gada likumu, kas atlīdzinātas lidostas ekspluatantam	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. *Novērtējums saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu*

- (281) SOGEAAL nav faktiskais saņēmējs saistībā ar 1., 2. un 3. darbību. SOGEAAL apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu bija kļūda, iekļaujot SOGEAAL starp Likumā 10/2010 paredzētā valsts atbalsta saņēmējiem.
- (282) SOGEAAL nebija no šā atbalsta izrietošās ekonomiskās priekšrocības saņēmējs – iemaksas, ko reģions piešķir saskaņā ar Likumu 10/2010, lidostu ekspluatanti vienkārši “nodeva tālāk” gala saņēmējiem, proti, aviosabiedrībām, kas ekspluatēja gaisa savienojumus analizējamajās lidostās. Tas attiecas arī uz Sardinijas tūrisma popularizēšanu, ko lidostu ekspluatanti pasūtīja citiem uzņēmumiem.
- (283) Kā apgalvo SOGEAAL, saskaņā ar Likumu 10/2010 piešķirtā kompensācija nav valsts atbalsts. Nav izpildīti trīs no četriem nosacījumiem valsts atbalsta identificēšanai saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu. Minētā 1., 2. un 3. darbība neietekmē tirdzniecību un neizkropļo konkurenci: ņemot vērā Algēro lidostas īpašo atrašanās vietu, tā darbojas vietējā līmenī, nekonkurējot ar citām valsts vai Eiropas lidostām. Algēro lidostas apsaimniekošana, vismaz daļēji, SOGEAAL tika uzticēta 1989. gadā, tātad ilgi pirms 2000. gada 12. decembra sprieduma pieņemšanas lietā *Aéroport de Paris*, kurā valsts atbalsta noteikumu piemērojamība tika attiecināta uz lidostu ekspluatāciju.
- (284) Minētās 1., 2. un 3. darbības īstenošana nerada ekonomiskas priekšrocības. SOGEAAL uzskata, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 piešķirtie līdzekļi ir atbilstīgi MEIP – reģiona izmaksātās summas par visām trim darbībām ir atlīdzība par trešo personu sniegtajiem pakalpojumiem un to faktiskajām izmaksām. SOGEAAL arī atzīmē, ka atlīdzība, kas samaksāta aviosabiedrībām (2. darbība) un citiem pakalpojumu sniedzējiem (3. darbība), atbilst pašreizējām tirgus cenām.
- (285) Saskaņā ar Likumu 10/2010 piešķirtais reģiona finansējums vidējā termiņā un ilgtermiņā deva reģionam finansiālu atdevi. Var uzskatīt, ka summa, ko reģions ieguva kā lielākus nodokļu ieņēmumus, ir lielāka nekā reģiona izmaksas, finansējot analizējamās darbības. Arī SFIRS piešķirtie aizdevumi tika izmaksāti saskaņā ar tirgus nosacījumiem.
- (286) SOGEAAL secina, ka finansējums atbilstoši Likumam 10/2010 nav valsts atbalsts saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu.

5.4.1.3. *Saderības novērtējums saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu*

- (287) SOGEAAL arī apgalvo, ka jebkurā gadījumā iemaksas, kas izmaksātas saskaņā ar Likumu 10/2010, ir saderīgas ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Saderība jāvērtē atbilstoši 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punktam ⁽⁹²⁾:
- a) atbalsts tika izmaksāts aviosabiedrībām ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi dalībvalsts atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 1008/2008;
- b) konkrētā finansējuma mērķis bija samazināt gaisa satiksmes sezonālītāti, un līdz ar to tas sekmēja jaunu maršrutu vai reisu sarakstu atklāšanu un neattiecas uz aviosabiedrībām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu saistības Regulas (EK) Nr. 1008/2008 nozīmē;

⁽⁹²⁾ Komisija attiecīgos kritērijus ir izvērtējusi lēmuma par procedūras sākšanu 133. punktā un turpmākajos punktos.

- c) attiecīgajām aviosabiedrībām subsidētie savienojumi deva peļņu;
 - d) iniciatīvas saskaņā ar Likumu 10/2010 tika atbilstoši publiskas, informējot dažādas aviosabiedrības, kas ieinteresētas pakalpojumu piedāvāšanā;
 - e) līgumi paredz sankciju sistēmu, ko piemēro par jebkuru aviosabiedrības saistību pret lidostu neizpildi.
- (288) SOGEAAL atzīmē, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 izmaksātās subsidijas tika piešķirtas aviosabiedrībām uz nedaudz ilgāku laiku (uz četriem gadiem, nevis trim) un ir intensīvākas, nekā atļauts 2005. gada Aviācijas pamatnostādņēs, taču piebilst, ka ne visiem līgumiem, kas noslēgti ar aviosabiedrībām, ir tāds darbības ilgums, kā paredzēts Likumā 10/2010; SOGEAAL uzsver – svarīgākais ir tas, ka pamatnostādnes pieļauj atkāpes no tajās paredzētajiem intensitātes kritērijiem attiecībā uz tādiem atbalstītiem un ekonomiski mazāk attīstītiem reģioniem kā Sardīnija.
- (289) Analizējamie pasākumi ir piemēroti attīstības mērķu stimulēšanai atbilstoši Savienības interesēm un neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā mērā, kas būtu pretrunā ar kopīgajām interesēm. Šajā jomā SOGEAAL atsaucas uz Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūciju par reģionālo lidostu nākotni un aeronavigācijas pakalpojumiem ES, kurā uzsvērta reģionālo lidostu lielā nozīme Savienībā.
- (290) SOGEAAL uzskata, ka analizējamo pasākumu saderības ar iekšējo tirgu novērtējumā jāņem vērā Algēro lidostas vadošā loma, nodrošinot tāda salu reģiona kā Sardīnija teritoriālo nepārtrauktību.

5.4.1.4. **Novērtējumi saskaņā ar Līguma 106. pantu**

- (291) SOGEAAL atzīmē, ka saskaņā ar Likumu 10/2010 izmaksātās summas nav valsts atbalsts, pamatojoties uz *Altmark* kritērijiem, un, pat ja būtu, tās būtu saderīgas saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu.

Altmark lietā noteikto kritēriju izpilde

- (292) Attiecībā uz pirmo nosacījumu *Altmark* lietā SOGEAAL norāda, ka analizējamie pasākumi ietilpst reģiona plašākā ģeogrāfiskajā un transporta politikā, kas izstrādāta, lai visu gadu nodrošinātu minimālos gaisa savienojumus starp šo salu un pārējo Savienību.
- (293) Kā apgalvo SOGEAAL, otrais un trešais nosacījums *Altmark* lietā ir izpildīts – parametri, pamatojoties uz kuriem aprēķina kompensāciju, tika izstrādāti iepriekš, objektīvā un pārredzamā veidā, turklāt nebija kompensācijas pārmaksas riska, jo SOGEAAL saņēma tikai daļēju izmaksu atlīdzību.
- (294) Vērā ņemtās izmaksas radās privātiem, pareizi vadītiem uzņēmumiem, tādēļ arī ceturtais *Altmark* nosacījums ir izpildīts.

Saderība saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu

- (295) SOGEAAL uzskata, ka arī šī saderība jāvērtē, ņemot vērā 2005. gada VTNP lēmumu vai ņemot vērā 2011. gada VTNP pamatprogrammu, *mutatis mutandis*.
- (296) SOGEAAL atzīmē, ka robežvērtība, kas noteikta 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā, ir sasniegta, jo valsts iemaksātā summa bija aptuveni EUR 4 miljoni gadā, un SOGEAAL apgrozījums bija mazāks par EUR 100 miljoniem. Tāpat ir izpildīti arī nosacījumi, kas minēti 2005. gada VTNP lēmuma 4., 5. un 6. pantā.
- (297) Attiecībā uz 2011. gada VTNP pamatprogrammas piemērojamību SOGEAAL norāda, ka:
- a) kompensācija tika piešķirta par patiesu un pareizi definētu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi;
 - b) pienākums sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi attiecīgajiem uzņēmumiem tika uzticēts ar vienu vai vairākiem aktiem;
 - c) kompensācijas summa nepārsniedza summu, kas bija vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu.

5.4.2. PIEZĪMES PAR 2014. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ATTIECĪBĀ UZ ŠIEM PASĀKUMIEM

- (298) SOGEAAL norāda, ka konkrētais iespējamais atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 8.6. punktā ir norādīts datums, no kura jāpiemēro tajās noteiktie saderības kritēriji. Tādēļ Komisijai jāpiemēro princips, kas noteikts pamatnostādņu 172. punktā, visos gadījumos, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Pamatnostādņu 5. iedaļā noteikti arī saderības kritēriji darbības atbalstam, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa. No otras puses, 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes nepiemēro ieguldījumiem un darbības uzsākšanas atbalstam, kas pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirts, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu. Šāda veida atbalstam Komisijai jāpiemēro “noteikumi, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī” (pamatnostādņu 173. un 174. punkts).
- (299) SOGEAAL atsaucas uz piezīmēm, ko tas iesniedza Komisijai 2013. gada 29. jūlijā, lai pierādītu, ka nav saņēmis valsts atbalstu. Taču tad, ja Komisija tomēr secinās, ka valsts finansējums, kas izmaksāts saskaņā ar Likumu 10/2010, ir darbības atbalsts, kura faktiskais saņēmējs bija SOGEAAL, lidostas ekspluatants uzsver, ka jebkurš piešķirtais atbalsts atbilst saderības kritērijiem, kas minēti 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs.
- (300) SOGEAAL atzīmē, ka saskaņā ar pamatnostādņu 137. punktu “darbības atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma”, tostarp atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa, “var atzīt par saderīgu” saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu “apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām”. Lai šāds atbalsts būtu saderīgs, papildu nosacījums ir tāds, ka:
- a) “ir izpildīti 5.1.2. iedaļas nosacījumi, izņemot 115., 119., 121., 122., 123., 126. līdz 130., 132., 133. un 134. punktu”;
- b) jo īpaši ņems vērā “konkurences kropļojumus”.
- (301) SOGEAAL uzskata, ka visi saderības nosacījumi, kas paredzēti 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs, ir izpildīti, un atzīmē, ka 2014. gada 8. maijā tas jau iesniedza piezīmes par saderību ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm procedūrā SA.23098-Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1. **Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 113. un 114. punkts)**

- (302) SOGEAAL atzīmē, ka jebkurš darbības atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, noteikti sekmēja “kopīgu interešu mērķa sasniegšanu”. To apliecina tādi mērķi kā “atskaites kopienas ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšana”, ko reģions plānoja sasniegt, pieņemot Likumu 10/2010. Patiesi, valsts finansējums tika piešķirts, lai veicinātu reisu savienojumu attīstību starp salu un pārējo Savienību un samazinātu reisu atkarību no sezonas, un tas ļāva izvairīties no “gaisa satiksmes un reģionu savienojumu pārrāvumiem” (113. punkts).
- (303) SOGEAAL apgalvo, ka Likums 10/2010 faktiski “palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā” (113. punkta a) apakšpunkts).
- (304) Tāpat šis ekspluatants piebilst, ka Likums 10/2010 “veicina reģionālo attīstību” (113. punkta c) apakšpunkts); tas ir jo īpaši pareizi attiecībā uz Algēro lidostas aptvēruma teritoriju, ziemeļrietumu Sardīniju, kas cieš no ievērojamas atpalcības attīstībā.

5.4.2.2. **Valsts iejaukšanās nepieciešamība (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 116., 117. un 118. punkts)**

- (305) Kā apgalvo SOGEAAL, arī šī prasība ir izpildīta, jo Algēro lidosta ietilpst kategorijā, kas minēta pamatnostādņu 118. punktā, proti, lidostas, kas nespēj segt savas darbības izmaksas. Konkrēti, Algēro lidosta ietilpst kategorijā d), “lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 1 līdz 3 miljoniem pasažieru”.

5.4.2.3. Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 120. punkts)

- (306) SOGEAAL uzskata, ka nebija citu, konkurenci mazāk kropļojošu politikas instrumentu vai atbalsta instrumentu, kas ļautu sasniegt to pašu mērķi nodrošināt gaisa savienojumus ar ziemeļrietumu Sardīniju, kuri tolaik lielākoties koncentrēja uzmanību uz vasaras periodu, un tādējādi palīdzētu pārvarēt atpalcību attīstībā, kas skāra šo teritoriju tās perifērās atrašanās vietas un izolācijas dēļ. Viss saņemtais atbalsts tika izmantots komerciālās satiksmes uzturēšanai un attīstīšanai, nodrošinot pietiekamus savienojumus starp dažādām dalībvalstīm.

5.4.2.4. Stimulējošas ietekmes pastāvēšana (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 124. punkts)

- (307) SOGEAAL norāda, ka viss atbalsts, kas tam tika piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, jebkurā gadījumā tika pilnībā izmantots satiksmes apjoma un lidostas darbības attīstības nodrošināšanai un ir uzskatāms par atbilstīgu kopīgo interešu mērķiem. Bez valsts iejaukšanās šie mērķi netiktu sasniegti un Algēro lidosta gadu gaitā ciestu no darbības līmeņa būtiskas samazināšanās.

5.4.2.5. Atbalsta summas samērīgums (atbalsta ierobežojums līdz nepieciešamajam minimumam, 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 125. punkts)

- (308) Par šo punktu lidostas ekspluatants atsaucas uz attiecīgo informāciju, kas Komisijai jau ir pieejama, un atzīmē, ka valsts līdzekļi tika piešķirti, lai atlīdzinātu ekspluatantam faktiskās izmaksas, kas radušās saistībā ar iniciatīvām, kuras īstenotas saskaņā ar Likumu 10/2010.

5.4.2.6. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību (2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 131. punkts)

- (309) SOGEAAL konstatē, ka neviens darbības atbalsta pasākums nekādā veidā neietekmēja konkurenci. Ekspluatants atzīmē, ka Algēro lidostas ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ – tā atrodas uz salas un darbojas ģeogrāfiski ierobežotā teritorijā – tā nekonkurē ar citām valsts vai Savienības lidostām. Turklāt, ņemot vērā šīs lidostas īpatnības, tā nekonkurē arī ar citām lidostām Sardīnijā. Algēro lidosta nekonkurē arī ar citiem transporta veidiem.
- (310) Visbeidzot, SOGEAAL norāda arī to, ka saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm Algēro lidosta ir “pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un nav paredzēta vienam konkrētam lietotājam”. Ņemot vērā iepriekš teikto, uzņēmums uzskata, ka viss darbības atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar Likumu 10/2010, ir pilnībā atbilstošs kritērijiem 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. punktā un tādēļ uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

5.5. SOGAER (LIDOSTAS EKSPLOATANTA KALJĀRI LIDOSTĀ) PIEZĪMES

5.5.1. PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

- (311) SOGAER nepiekrīt Komisijas pieejai, kad tā, iespējams, piemēro *Altmark* principu SOGAER, nevis pārvaldītājiem – reģions nekad nav lūdzis SOGAER sniegt kādu vispārējas nozīmes pakalpojumu. SOGAER uzskata, ka reģions nevar uzrādīt nevienu dokumentu, kas nepārprotami raksturotu sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas jāpilda lidostām, tieši tādēļ, ka šīs iespējamās saistības nekad nav uzskatītas par pienākumiem.

5.5.1.1. Kļūdaina saņēmēju identificēšana

- (312) SOGAER nepiekrīt Komisijas secinājumam, ka SOGAER ir valsts atbalsta saņēmējs saskaņā ar Likumu 10/2010. SOGAER uzskata, ka analizējamā atbalsta shēma nav darbības atbalsts SOGAER vai kompensācija, kas izmaksāta SOGAER par reģiona pasūtītu pakalpojumu, proti, atlasot aviosabiedrības, kas spētu sasniegt norādītos ikgadējos mērķus attiecībā uz reisu biežumu un pasažieru apjomu stratēģiskajos maršrutos uz Kaljāri lidostu un no tās.
- (313) SOGAER apgalvo, ka saskaņā ar šo shēmu reģions nodrošina kompensāciju, kas tiek tikai “nodota tālāk” ar SOGAER starpniecību tāda plāna ietvaros, ko pieņēmis, finansējis un pārraudzījis reģions, un tiek izmaksāta aviosabiedrībām par jaunu maršrutu ekspluatēšanu vai esošo maršrutu attīstīšanu uz Sardīniju un no tās. Ja netiktu atklāti jauni maršruti vai paplašināti esošie maršruti, SOGAER nesaņemtu nekādus maksājumus par sniegtajiem pakalpojumiem.

- (314) SOGAER vērš uzmanību uz tam noteikto grāmatvedības uzskaites pienākumu – reģions atlīdzina SOGAER līdzekļus, kurus tas pārskaitījis aviosabiedrībām, tikai pēc tam, kad reģions ir apstiprinājis SOGAER finanšu pārskatus, kuriem jāpierāda, ka aviosabiedrības ir saņēmušas visas reģiona iemaksas. Tādēļ SOGAER uzskata, ka nav attiecīgā atbalsta saņēmējs un nav pareizi runāt par finanšu atbalstu, ko reģions piešķir SOGAER. SOGAER nav informēts ne par vienu precedentu, kad Komisija konstatētu, ka kāda persona ir valsts atbalsta saņēmējs, bet tās uzdevums ir aprobežojies tikai ar saņemto valsts līdzekļu tālāku nodošanu trešām personām. Pakalpojumu, par kuru reģions maksāja kompensāciju, sniedza aviosabiedrības, nevis lidostas ekspluatants. SOGAER piebilst, ka avansa maksājumā, ko piešķir SFIRS, nebija neviena valsts atbalsta elementa. Tas bija aizdevums, par kuru bija jāmaksā procenti pēc tirgus nosacījumiem.

5.5.1.2. Finanšu plūsmas

- (315) Maksājumus par 2. un 3. darbību lidostas ekspluatants pārskaitīja aviosabiedrībām un citiem attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem. SOGAER sniedza pārskatus par veiktajām darbībām laikposmā no 2010. līdz 2012. gadam, pierādot reģionam faktiskās izmaksas. Pēc tam reģionam bija jāatlīdzina izmaksātās summas lidostas ekspluatantam. 13. tabula raksturo saistītās finanšu plūsmas.

13. tabula

Finanšu plūsmas no Algēro lidostas

(EUR)

	2010. g.	2011. g.	2012. g.	KOPĀ
1. un 2. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
3. darbība	[..]	[..]	[..]	[..]
Kopsumma, kas izmaksāta aviosabiedrībām	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Kopsumma, ko lidostas ekspluatants norāda reģionam	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Tiesības uz iemaksām saskaņā ar 2010. gada likumu	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Kopējās iemaksas saskaņā ar 2010. gada likumu, kas atlīdzinātas lidostas ekspluatantam	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. Pasākumu saņēmēji

- (316) SOGAER uzskata, ka triju darbību, kas definētas Likumā 10/2010, faktiskie saņēmēji bija salas tūrisma nozare un netieši arī pats reģions, jo tūrisma attīstības rezultātā palielinājās nodokļu ieņēmumi.
- (317) Priekšnoteikums reģiona subsīdijas saņemšanai bija tāds, ka lidostām vajadzēja nodot tālāk saņemtos līdzekļus, tādēļ tās nav uzskatāmas par faktiskajiem saņēmējiem. Tas pats attiecas uz divām galvenajām zemo cenu aviosabiedrībām, kas darbojas Kaljāri – Ryanair un easyJet, un tās abas bija ārzemju uzņēmumi, kurus reģions atbalstīja reģionālu mērķu vārdā.

5.5.1.4. Valsts atbalsta neesība

- (318) SOGAER analizē šā valsts atbalsta pasākuma sastāvdaļas un jo īpaši izvērtē jautājumu par to, vai veiktais maksājums radīja konkurences priekšrocības. Uzņēmums uzskata, ka reģiona kompensācija nekad nesedza vairāk kā tikai daļu no papildu izmaksām, kas radās pārvadātājiem, atklājot jaunus maršrutus vai paplašinot esošos. Kā piemēru uzņēmums min Ryanair, kad kompensācija, kuru izmaksāja reģions un tālāk nodeva SOGAER, sedza tikai aptuveni desmito daļu no aplēstajām izmaksām par pieprasīto maršrutu ekspluatāciju.

- (319) SOGAER uzsver, ka izveidotais mehānisms paredz abpusēju ieguvumu risinājumu – pasažieri var lidot par konkurētspējīgām cenām uz šo salu un no tās, bet reģions saņem papildu ieņēmumus no tūrisma. Līdz ar to ieguvēja ir arī reģiona tūrisma un viesmīlības nozare, aviosabiedrības un lidostas. Tādēļ SOGAER apstrīd Komisijas pieeju, kas, šķiet, vēlas pārraut šo apburto loku.
- (320) SOGAER vienmēr izvēlas pārvadātājus, publicējot uzaicinājumu savā tīmekļa vietnē. Iespēja apkalpot Kaljāri lidostu tika dota visiem ieinteresētajiem pārvadātājiem uz vienādiem ekonomiskiem noteikumiem. SOGAER apgalvo, ka gadījumā, ja attiecīgās aviosabiedrības spēj iegūt lielāku peļņu nekā citas, pateicoties saviem īpašajiem uzņēmējdarbības modeļiem, to nevar saistīt ar valsts atbalstu, ko piešķir lidostas ekspluatants vai reģions. Tāpat pārvadātājus nedrīkst par to sodīt.
- (321) Noslēgumā SOGAER uzskata, ka valsts atbalsta šajā gadījumā nav, jo i) nav nepieciešamās priekšrocības pārvadātājiem, kas tiem nepienāktos; ii) ir ievērots privātā ekonomiskā ieguldītāja princips, ņemot vērā ieguvumus reģiona kasei, kas ir lielāki par izdevumiem saskaņā ar Likuma 10/2010 3. pantu; un iii) atbalsts nonāk šīs salas tūrisma un viesmīlības nozarē, un tā lielums nav tāds, lai varētu ietekmēt Savienības iekšējo tirdzniecību.

5.5.1.5. *Vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi (VTNP)*

- (322) SOGAER uzskata, ka Komisijas analīze par priekšrocības selektivitāti ir pārāk stingra. Komisija apgalvo, ka Likums 10/2010 attiecas nevis uz konkrētiem maršrutiem, bet uz vispārējo mērķi attīstīt gaisa transportu. Komisija ieblīst, ka tas ir pretrunā ar pirmo kritēriju *Altmark* lietā – nodrošināt nepārprotamu definīciju prasībām, kuras saņemšanai uzņēmumam jāizpilda, lai saņemtu kompensāciju par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem.
- (323) Kā uzskata SOGAER, no reģiona tiesību aktu formulējumiem skaidri izriet, ka kompensācija jāpiešķir tikai aviosabiedrībām, kuras atklāj jaunus maršrutus vai paplašina esošos. SOGAER uzskata, ka šis pienākums kā mērķis ir pietiekami precīzs.
- (324) Tikpat stingra ir arī Komisijas pieeja parametru definēšanai, lai aprēķinātu kompensācijas lielumu. SOGAER apgalvo, ka pārvadātājiem izmaksātās kompensācijas apjoms tika aprēķināts, izmantojot stingrākus kritērijus nekā tie, kurus noteicis reģions, un ar to būtu jāpietiek, lai būtu izpildīts otrais *Altmark* kritērijs.
- (325) Attiecībā uz trešo un ceturto *Altmark* kritēriju SOGAER apgalvo, ka 2003. gadā publicēja īpašu paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tā paša gada jūnijā un augustā tam sekoja sludinājums lielākajā Eiropas dienas laikrakstā. Neviena gaisa pārvadātājs nepieteicās, un SOGAER publicēja pastāvīgu sludinājumu savā tīmekļa vietnē. SOGAER vienmēr izvairās no jebkāda veida kompensācijas pārmaksas par pieprasītajiem pakalpojumiem, pat ja interesējas tikai viens pārvadātājs un līdz ar to SOGAER manevra iespējas ir šaurākas.
- (326) SOGAER nav informēts ne par vienu tiesību aktu, ar kuru reģions būtu uzdevis lidostu ekspluatantiem pildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības. Tādējādi Komisijas centieni noskaidrot, vai lidostu ekspluatantiem piešķirtās kompensācijas līmenis bija vai nebija samērīgs, ir lemti neveiksmei.

5.5.1.6. *Privātā ekonomikas ieguldītāja princips un 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes*

- (327) SOGAER apgalvo, ka izturējās pret zemo cenu aviosabiedrībām, jo īpaši pret *Ryanair*, tāpat kā lidostas, kuras pārvalda privātpersonas. Pamatojot šo apgalvojumu, tas atsaucas uz konsultāciju uzņēmuma, kas darbojas *Ryanair* vārdā, 2013. gada 28. jūnija ziņojumu.
- (328) Tas apgalvo, ka šajā gadījumā būtībā tika izpildīti daudzi saderības kritēriji, kas paredzēti 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs: i) SOGAER pārvaldīja atbalstu jeb kompensāciju par jaunu maršrutu atklāšanu vai esošo maršrutu paplašināšanu reģiona vārdā; ii) kompensācija sedza aptuveni desmito daļu no vidējām darbības izmaksām; un iii) visām aviosabiedrībām, kas izmantoja analizējamās darbības, bija derīgas darbības licences. Tādēļ SOGAER uzskata, ka, interpretējot pamatnostādnes pēc būtības, nevis formāli, var secināt, ka attiecīgais atbalsts ir saderīgs.

5.5.2. PIEZĪMES PAR 2014. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ATTIECĪBĀ UZ ŠIEM PASĀKUMIEM

- (329) SOGAER konstatē, ka izņēmums, kas paredzēts Aviācijas pamatnostādņu 137. punktā, būtu jāpiemēro Kaljāri lidostai pat gadījumā, ja šī lidosta pārsniegtu trīs miljonu pasažieru robežu. Pretējā gadījumā attieksme pret Kaljāri atšķirtos no attieksmes pret abām pārējām Sardīnijas lidostām, uz kurām attiecas analizējamās darbības.
- (330) SOGAER uzsver, ka attiecīgais atbalsts tika izmantots, lai sekmētu Savienības iedzīvotāju mobilitāti uz un no Kaljāri, būtiski palielinot Savienības iekšējo reisu skaitu uz salas galvaspilsētu un no tās.
- (331) Par reģiona iejaukšanās nepieciešamību SOGAER apgalvo, ka bez reģiona iemaksām, kas kompensēja to, ko SOGAER izmaksāja aviosabiedrībām un citiem pakalpojumu sniedzējiem, SOGAER finanšu pārskati liecinātu par zaudējumiem. Nebija nekāda cita veida, kā sasniegt mērķi uzlabot savienojumus starp reģionu un pārējo Savienību, kas radītu mazākus konkurences izkropļojumus.
- (332) SOGAER uzsver, ka reģions vienmēr sniedza tikai minimālu atbalstu, maksājot tikai par pozīcijām, kuras lidostas ekspluatants bija pareizi uzskaitījis.
- (333) Attiecībā uz nelabvēlīgas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību Savienībā novēšanu SOGAER konstatē, ka šī shēma tika piemērota arī visām pārējām reģiona lidostām, pat ja tās savā starpā konkurēja, tādējādi pieļaujot, ka tiek segtas attiecīgās starpības starp darbības izmaksām un ieņēmumiem.
- (334) Visbeidzot, SOGAER apgalvo, ka gadījumā, ja Komisija nolemtu, ka analizējamā shēma ir darbības atbalsts SOGAER, šis atbalsts jebkurā gadījumā būtu jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo tas atbilst kritērijiem un nosacījumiem Aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. punktā.

6. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

6.1. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR RYANAIR PIEZĪMĒM

- (335) Reģiona iestādes apstrīd Ryanair apgalvojumus par to, ka lidostas darbojās saskaņā ar MEIP, uzturot komerciālas attiecības ar aviosabiedrībām, lai palielinātu pasažieru plūsmu un līdz ar to arī ieņēmumus. Īstenībā lidostu apsaimniekošanas uzņēmumi darbojās tikai kā starpnieki, nodarbojoties tikai ar to, ka pārskaitīja līdzekļus aviosabiedrībām.
- (336) Kā uzskata reģions, tirgus ekonomikas ieguldītājs šajā gadījumā bija reģions, kas izvērtēja ieguldījumus attiecībā uz to pozitīvo ekonomisko ietekmi uz teritoriju.
- (337) Itālija iesniedza notu no Itālijas Valsts civilās aviācijas iestādes ⁽⁹³⁾, kura apgalvo, ka iespēja reģiona lidostām reklamēties zemo cenu aviosabiedrību tīmekļa vietnēs būtu priekšrocība tūrisma un tirdzniecības nozarēm, jo reģiona lidostas negūst labumu no lielāko lidostu konsolidētās tirgus pozīcijas un garantētās atpazīstamības pakāpes.
- (338) Itālija un ENAC apstrīd Ryanair apgalvojumu par to, ka situāciju Sardīnijā noteica neatbilstoši noteikumi par maršrutiem, kam jāpilda sabiedrisko pakalpojumu saistības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008, un to īstenošana, ko veica Itālijas iestādes. Itālija atzīmē, ka teritoriālās nepārtrauktības mērķis ir nodrošināt, ka visi iedzīvotāji var pārvietoties valsts vai Savienības teritorijā uz vienādiem noteikumiem attiecībā uz kvalitāti un izmaksām. Sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko atļauj Regula (EK) Nr. 1008/2008, nodrošina iespēju ikvienam Savienības pārvadātājam pieņemt šo saistību noteikumus bez finansiālas kompensācijas. Ja neviens pārvadātājs nepiekrīt sniegt šādus pakalpojumus, rīko Eiropas līmeņa konkursu, paredzot finansiālu kompensāciju. Šajā jomā Itālijas iestādes uzsver, ka komerciālās attiecības ar pārvadātājiem tiešā veidā ir jāuztur lidostām; tomēr valsts izvēle nodrošināt teritoriālās nepārtrauktības saglabāšanu, paredzot sabiedrisko pakalpojumu saistības, ir atsevišķs jautājums.

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

6.2. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR EASYJET PIEZĪMĒM

- (339) Itālija iesniedza piezīmes par *easyJet* un konsultāciju uzņēmuma, kas darbojās tās vārdā, piezīmēm. Itālija nepiekrīt ne vispārējai pieejai, ne secinājumiem, ko konsultāciju uzņēmums izdara ziņojumā “Ekonomisks MEOP novērtējums nolīgumiem starp *easyJet* un Olbijas lidostu”.
- (340) Itālija noraida *easyJet* apgalvojumus triju iemeslu dēļ.
- a) Itālija uzskata, ka Olbijas lidostai nedrīkst piemērot MEOP, jo šīs lidostas ekspluatants ir privāts uzņēmums, GEASAR, nevis valsts struktūra Savienības noteikumu par valsts atbalstu nozīmē. Tādēļ tā izvēlēm un darbībām pamatā ir tirgus kritēriji, izņemot gadījumus, kad šīs izvēles ir paredzētas *ad hoc* valsts noteikumos.
 - b) Tomēr Itālija pieņem, ka šajā gadījumā, pretēji konsultāciju uzņēmuma apgalvojumiem, attiecīgos tirgvedības līgumus GEASAR parakstīja nevis tiecoties pēc iespējamās, bet neesošās peļņas, bet vienīgi tādēļ, ka tos paredzēja un regulēja īpašs valsts pasākums. Likums 10/2010 īpaši tiecas stimulēt gaisa transportu, piešķirot iemaksas aviosabiedrībām. Pēc Likuma 10/2010 atcelšanas šīs darbības ir pārtrauktas.
 - c) Treškārt, Itālija uzskata, ka līdzekļi, ko reģions izmaksāja lidostu ekspluatantiem, lai segtu šo darbību izmaksas, lidostu apsaimniekošanas uzņēmumos atradās tikai “tranzītā”, jo tie pārskaitīja pilnu summu faktiskajiem saņēmējiem, *id est*, attiecīgajām aviosabiedrībām.
- (341) Tāpat, pat ja konsultāciju uzņēmuma apgalvojumi tiek atbalstīti, Itālija lēš, ka tā aprēķini ir kļūdaini. Konsultāciju uzņēmuma ziņojuma pamatā ir dati no GEASAR finanšu pārskatiem par gadiem, sākot no 2004. gada, un tie liecina par ieņēmumiem no lidostas satiksmes, kā arī galvenie ekonomiskie dati, kas veido gada darbības rezultātus, taču neuzrāda analītiskos grāmatvedības datus, kas nepieciešami precīzai rentabilitātes analīzei. Tādēļ konsultāciju uzņēmums pārāk augstu novērtē ieņēmumus, ko radīja šie līgumi, jo īpaši attiecībā uz ne-aeronavigācijas ieņēmumiem. Itālija uzskata, ka attiecīgajiem tirgvedības līgumiem bija negatīva, nevis pozitīva bilance, pretēji konsultāciju uzņēmuma vērtējumam. Tas attiecas uz tirgvedības līgumiem, kas parakstīti ar *easyJet*, kā arī līgumiem, kas parakstīti ar visām pārējām attiecīgām aviosabiedrībām. Itālija uzskata, ka tādējādi tiek apstiprināts, ka šie nolīgumi tika parakstīti, tiešā veidā izpildot Likuma 10/2010 prasības.
- (342) Visbeidzot, Itālija noraida ar attiecīgajām aviosabiedrībām GEASAR parakstīto pārkraušanas līgumu iekļaušanu konsultāciju uzņēmuma veiktajā analīzē. Pārkraušanas līgumi ir parasti līgumi, ko apspriež un izpilda komerciālā veidā, un tie attiecas uz pakalpojumu sniegšanu, aviosabiedrībai samaksājot finansiālu atlīdzību. Tie nav saistīti ar Likumu 10/2010 un darbībām, kas īstenotas saskaņā ar šo likumu. Šajos līgumos norādītās atlīdzības pamatā ir lidostas ekspluatanta parastā uzņēmējdarbības prakse, kas paredz piemērot tarifus un atlaides saistībā ar apjomu un citiem apstākļiem. Patiesi, šie līgumi saglabāja spēku arī pēc Likuma 10/2010 atcelšanas, ar līdzīgām vai pat zemākām cenām nekā iepriekšējos gados.

7. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

7.1. IEVADS UN LĒMUMA PIEMĒROŠANAS JOMA

- (343) Vispirms ir jānovērtē, vai finansējums, ko lidostu ekspluatanti izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbību saskaņā ar Likumu 10/2010 laikā no 2010. līdz 2013. gadam, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (344) Kā norādīts 2. iedaļā, lēmumā par procedūras sākšanu atzīmēts, ka, tā kā Komisija izmeklē iespējamo nelikumīgo atbalstu, ko Alģēro lidostas ekspluatants piešķīris Lietā SA.23098⁽⁹⁴⁾, šī lieta attiecas tikai uz atbalsta pasākumiem, kas netiek pārbaudīti minētajā lietā⁽⁹⁵⁾.
- (345) Kaut arī ne visi SOGEAAL maksājumi par 1. un 2. darbību tika veikti saskaņā ar līgumiem, ko pārbauda lietā SA.23098, lielāko daļu šo maksājumu izvērtē minētajā lietā. Turklāt, nav tik vienkārši visās lietās tos skaidri

⁽⁹⁴⁾ Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2015/1584 par valsts atbalstu SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ko Itālija piešķīrusi Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. un dažādiem gaisa pārvadātājiem, kas darbojas Alģēro lidostā (OV L 250, 25.9.2015., 38. lpp.).

⁽⁹⁵⁾ Sk. 51.–54. apsvērumu.

nodalīt, jo finansiālās attiecības starp SOGEAAL un konkrētu aviosabiedrību attiecīgajā periodā var regulēt dažādi līgumi un tikai daži no tiem tiek apskatīti lietā SA.23098. Tādēļ Komisija uzskata, ka būtu pareizi izslēgt visus nolīgumus ar aviosabiedrībām, ko SOGEAAL noslēgusi saskaņā ar analizējamo shēmu, no šīs procedūras jomas ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Turklāt lēmuma par procedūras sākšanu darbības joma neietvēra potenciālo atbalstu, ko lidostu ekspluatanti piešķir pakalpojumu sniedzējiem, kuri nebija aviosabiedrības, par 3. darbību. Tādēļ Komisija nevar ieņemt nekādu nostāju šajā jautājumā. Otrs izvērtējamais jautājums ir par to, vai lidostu ekspluatanti saņēma atbalstu no reģiona.

7.2. ATBALSTA ESĪBA

- (347) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (348) Līguma 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tādēļ, lai attiecīgie pasākumi būtu atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem šādiem nosacījumiem. Proti, šiem pasākumiem jāparedz, ka:
- a) atbalstu piešķir valsts vai izmantojot valsts līdzekļus;
 - b) atbalsts rada priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;
 - c) atbalsts rada vai var radīt konkurences izkropļojumus;
 - d) atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (349) Komisija atzīmē, ka paziņotie pasākumi ir atbalsta shēma Regulas (ES) 2015/1589 1. panta d) punkta nozīmē. Pamatojoties uz tiesisko regulējumu, kas aprakstīts šā lēmuma 2. iedaļā, bez turpmākiem īstenošanas pasākumiem, kas nepieciešami papildus jau aprakstītajiem pasākumiem, individuāla atbalsta piešķirumus var izmaksāt uzņēmumiem (piem., aviosabiedrībām), kas vispārīgā un abstraktā veidā (t. i., nenorādot atsevišķus uzņēmumus) definēti Likumā 10/2010.

7.2.1. FINANSĒJUMS, KO LIDOSTU EKSPLUATANTI NODROŠINĀJA AVIOSABIEDRĪBĀM PAR 1. UN 2. DARBĪBU (LIKUMS 10/2010) LAIKPOSMĀ NO 2010. LĪDZ 2013. GADAM. VALSTS ATBALSTA AVIOSABIEDRĪBĀM ESĪBA

- (350) Šajā apakšiedaļā tiks novērtēts, vai finansējums, ko reģions piešķir aviosabiedrībām ar Sardīnijas lidostu ekspluatantu starpniecību saskaņā ar Likumu 10/2010, ir valsts atbalsts aviosabiedrībām.

7.2.1.1. Jēdzieni "uzņēmums" un "saimnieciska darbība"

- (351) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu valsts atbalsta noteikumi ir piemērojami tikai tad, ja saņēmējs ir "uzņēmums". Eiropas Savienības Tiesa uzņēmumus konsekventi ir definējusi kā subjektus, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no to juridiskā statusa vai īpašumtiesībām un finansēšanas veida ⁽⁹⁷⁾. Jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu tirgū, ir saimnieciskā darbība ⁽⁹⁸⁾.
- (352) Aviosabiedrības piedāvā regulārus pasažieru gaisa transporta pakalpojumus tirgū. Šie pakalpojumi atbilst tiem, kas definēti attiecībā uz 1. darbību (sk. 44. apsvērumu), un paredz ekspluatēt komerciālus reisus un pasažieru aviopārvadājumus. Tā noteikti ir saimnieciska darbība.

⁽⁹⁶⁾ Attiecībā uz šīs shēmas īstenošanu Komisija atzīmē, ka Itālija jau formālās procedūras posmā lietā SA.23098 norādīja, ka lēmums noslēgt komerciālus nolīgumus starp SOGEAAL un aviosabiedrībām tika pieņemts, saskaņojot ar reģionu kā SOGEAAL kontrolējošo akcionāru (sk. jo īpaši 383. apsvērumu).

⁽⁹⁷⁾ Sk. Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.), 2.1. daļu, un saistīto judikatūru, jo īpaši Tiesas spriedumu, 2000. gada 12. septembris, Pavlov un citi, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 un C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Spriedums, 1987. gada 16. jūnijs, Komisija/Itālija, 118/85, EU:C:1987:283, 7. punkts; spriedums, 1998. gada 18. jūnijs, Komisija/Itālija, C-35/96, EU:C:1998:303, 36. punkts; spriedums, Pavlov un citi, EU:C:2000:428, 75. punkts.

- (353) AMS, kas pati nav aviosabiedrība, bet saņēma finansējumu par 2. darbību, ir *Ryanair* 100 % meitasuzņēmums. Attiecīgi var pieņemt, ka *Ryanair* ir īstenojusi izšķirīgu ietekmi saistībā ar AMS rīcību. Saistībā ar valsts atbalsta noteikumu piemērošanu šajā lietā un saskaņā ar Komisijas praksi ⁽⁹⁹⁾ AMS un *Ryanair* tiek uzskatīti par vienu uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Lai atvieglotu atsauces, AMS, kas uzskatāma par vienu uzņēmumu ar *Ryanair*, arī tiks apskatīta kā aviosabiedrība.
- (354) Tādējādi aviosabiedrības, kas saņēma reģiona piešķirtos līdzekļus ar lidostu ekspluatantu starpniecību, veic saimniecisku darbību un ir uzskatāmas par uzņēmumiem Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (355) Valsts atbalsta jēdziens ietver jebkuru priekšrocību, ko piešķir no publiskiem līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā. Saistībā ar Līguma 107. panta piemērošanu pašvaldību resursi ir valsts līdzekļi.
- (356) Shēmas pamatā ir reģionāls likums, un to finansē no reģiona līdzekļiem. Līguma 107. panta nolūkos reģiona pašvaldības resursi ir valsts līdzekļi un šo iestāžu lēmumi ir jāuzskata par "attiecināmiem uz valsti" ⁽¹⁰⁰⁾. Tādēļ pati shēma kā tāda ir attiecināma uz valsti un tiek finansēta no valsts līdzekļiem valsts atbalsta noteikumu nolūkos.
- (357) Tas pats attiecas uz finanšu plūsmām no lidostu ekspluatantiem uz aviosabiedrībām.
- (358) Aviosabiedrības saņēma reģiona finansējumu ar Sardīnijas lidostu ekspluatantu starpniecību, lai varētu atklāt jaunus maršrutus vai palielināt reisu biežumu, vai pagarināt esošo maršrutu ekspluatācijas periodus, kā jo īpaši norādīts 8. tabulā, un sniegt tirgvedības pakalpojumus.
- (359) Lidostu ekspluatantu rīcību noteica reģions ar Likumu 10/2010 un darbības plāniem, kas reģionam bija jāapstiprina pirms to stāšanās spēkā. Mehānisms, kas tika izveidots ar Likumu 10/2010, nosaka, ka reģionam ir jāpārskaita valsts līdzekļi lidostu ekspluatantiem, kuriem savukārt jāpārskaita tie aviosabiedrībām saskaņā ar reģiona apstiprināto darbības plānu detalizētajām specifikācijām. Darbības plānus izstrādā un piedāvā vispirms jau lidostu ekspluatanti, bet reģions tos pārskata, apstiprina un nosaka, cik liels finansējums uz to pamata tiek piešķirts lidostu ekspluatantiem. Apstiprinot detalizētos darbības plānus, reģions precīzi nosaka, kā katram lidostas ekspluatantam jāsadala no reģiona saņemtais finansējums aviosabiedrībām. Kā minēts 2.7.3. punktā, arī izveidotais pārraudzības process (kas nosaka pēdējā maksājuma izmaksāšanas kārtību lidostas ekspluatantam) nodrošina šo pienākumu ievērošanu.
- (360) Tādējādi lidostu ekspluatantus var uzskatīt par starpniekiem starp reģionu un aviosabiedrībām. Tie ievieš atbalsta shēmu, pārskaitot aviosabiedrībām visu no reģiona saņemto finansējumu. To darot, viņi rīkojas saskaņā ar reģiona norādījumiem, kas iekļauti apstiprinātajos darbības plānos.
- (361) Tādējādi šie lidostu ekspluatantu maksājumi aviosabiedrībām, finansējot 1. un 2. darbību, tiek finansēti no valsts līdzekļiem (tādā mērā, kādā lidostu ekspluatanti saņem finansējumu no reģiona minēto darbību finansēšanai ⁽¹⁰¹⁾) un ir attiecināmi uz valsti.

⁽⁹⁹⁾ Skatīt par to Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķirusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.), jo īpaši 290. apsvērumu. Sk. arī Komisijas Lēmumu par Altenburgas lidostu (vēl nav publicēts).

⁽¹⁰⁰⁾ Spriedums, 2011. gada 12. maijs, *Région Nord-Pas-de-Calais*/Komisija, T-267/08 un T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Lidostu ekspluatantu pašu finansējuma ierobežotais apjoms šiem pasākumiem neizriet no viņu diskrecionāriem lēmumiem, bet ir saistīts ar to, ka reģions ir samazinājis *ex post* valsts finansējuma līmeni, ko novirza lidostu ekspluatantiem, kaut arī tie jau ir seguši attiecīgās izmaksas, finansējot aviosabiedrības. Sk. 2.7. punktu, jo īpaši 83., 86. un 89. apsvērumu.

7.2.1.3. Ekonomiska priekšrocība

- (362) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās. Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis. Kad valsts iestāde piešķir uzņēmumam finansējumu, kas to atbrīvo no izmaksām, kuras parasti būtu jāsedz, šim uzņēmumam rodas ekonomiska priekšrocība.
- (363) Tomēr nekāda priekšrocība nerodas, ja finansējumu var uzskatīt par kompensāciju par sabiedriskiem pakalpojumiem saskaņā ar kritērijiem, kas noteikti spriedumā *Altmark* lietā. Turklāt priekšrocība netiek piešķirta, ja dalībvalsts rīkojas saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu.
- (364) Vispirms ir jāpārbauda tā finansējuma raksturs, ko reģions piešķir aviosabiedrībām saistībā ar 1. un 2. darbību, un mērs, kādā tas finansē viņu darbības vai, citiem vārdiem, atbrīvo viņus no izmaksām, kas parasti būtu jāsedz.
- (365) Saistībā ar 1. darbību reģions pieprasa lidostu ekspluatantiem slēgt nolīgumus ar aviosabiedrībām, tādējādi finansiāli stimulējot tos intensificēt gaisa satiksmi (jo īpaši beidzoties sezonas kulminācijai). Aviosabiedrībām jāsasniedz mērķi attiecībā uz satiksmi; tās saņem finansiālu kompensāciju, ja sasniedz šos mērķus, un tiek sodītas ar sankcijām, ja nenasniedz. Atbilstošie maksājumi izriet no finansējuma shēmas, ko reģions novirza aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību, kompensējot daļu no izmaksām, kas tām rodas, veicot lidojumus attiecīgajos maršrutos.
- (366) Saistībā ar 2. darbību reģions veic maksājumus aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību apmaiņā pret tirgvedības pakalpojumiem, ko nodrošina attiecīgās aviosabiedrības. Šos maksājumus nevar uzskatīt par īstu atlīdzību par tirgvedības pakalpojumiem, taču to summas arī ir pieskaitāmas maksājumu summām aviosabiedrībām par darbības paplašināšanu reģionā. Kā tālāk būs norādīts 368. apsvērumā un turpmākos apsvērumos, šī shēma ir izstrādāta tā, ka aviosabiedrību sniegtie tirgvedības pakalpojumi saistībā ar 2. darbību ir paredzēti galvenokārt tam, lai popularizētu gaisa transporta pakalpojumus, ko šīs pašas aviosabiedrības nodrošina no Sardīnijas un uz to.
- (367) Paziņojuma dokumentos ⁽¹⁰²⁾ Itālija uzsvēra, ka saskaņā ar shēmu tirgvedības darbības, ko reģions finansē saistībā ar 2. darbību, ir jāīsteno aviosabiedrībām, un to mērķis ir palielināt pasažieru skaitu maršrutos, kas atklāti vai paplašināti šīs shēmas rezultātā ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Tas, ka tirgvedības pakalpojumi saistībā ar 2. darbību jāsniedz aviosabiedrībām, nevis jebkura cita veida uzņēmumiem, kas spēj šādus pakalpojumus piedāvāt, pats par sevi ir apstāklis, kas dabiski liek šiem tirgvedības pakalpojumiem popularizēt galvenokārt gaisa transporta pakalpojumus, kurus piedāvā attiecīgās aviosabiedrības. Patiesi, aviosabiedrības parasti popularizē reģionus un pilsētas, jo īpaši savās tīmekļa vietnēs, ja tās ekspluatē reisu uz šiem reģioniem un teritorijām, lai vilinātu potenciālos klientus izmantot viņu pakalpojumus un lidot uz šīm teritorijām. Turklāt aviosabiedrību tīmekļa vietnēs noteiktu reģionu un pilsētu popularizēšana parasti ir nesaraucāma saistīta ar to reisu reklamēšanu, kurus aviosabiedrības ekspluatē minētajā reģionā, vai vismaz ar informāciju par šo reisu esību un īpašībām. Piemēram, *Ryanair* gadījumā, kas ir viena no Eiropas aviosabiedrībām, kura ir vislabāk izstrādājusi reģionu un pilsētu reklāmu savā tīmekļa vietnē, tīmekļa lapas, kas pietiekami sistemātiski pievēršas reģionu un galamērķu popularizēšanai, sniedz arī informāciju par reisiem, kurus *Ryanair* ekspluatē uz šiem reģioniem un galamērķiem ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Turklāt Likuma 10/2010 īstenošanas akts, kas definē lidostu darbības plānu saturu ⁽¹⁰⁵⁾, paredz, ka tirgvedības pasākumi ir jāveic saskaņā ar 2. darbību "gadījumos, kad tiek atklāti jauni maršruti vai pagarināts lidojuma operāciju periods" ⁽¹⁰⁶⁾. Minētais noteikums nosaka nepārprotamu saikni starp tirgvedības pakalpojumiem, kas

⁽¹⁰²⁾ Dokuments "OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 "Misure per lo sviluppo del trasporto aereo" Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", ko Itālija paziņoja 2011. gada 30. novembrī.

⁽¹⁰³⁾ "Definizione, attraverso gli **stessi** "Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara" (izcēlums pievienots), 7. lpp.

⁽¹⁰⁴⁾ Sk., piemēram, *Ryanair* Milānas lapu (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, apmeklēta 2016. gada 6. jūlijā).

⁽¹⁰⁵⁾ *Deliberazione nr 29/36*, 2010. gada 29. jūlijs.

⁽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**" (izcēlums pievienots), 3. lpp.

jāsniedz saistībā ar 2. darbību, un jaunu maršrutu atklāšanu vai esošo maršrutu darbības pagarināšanu. Tas nozīmē, ka tirgvedības pakalpojumiem, kas jāpiedāvā darbības plānos, jāveicina paši šie jaunie vai pagarinātie gaisa transporta pakalpojumi, lai stimulētu to pasažieru skaita palielināšanos, kuri izmanto attiecīgos pakalpojumus. Kā jau norādīts 367. apsvērumā, Itālija šādu interpretāciju nepārprotami apstiprināja.

- (370) Turklāt būtu neiedomājami, ka attiecīgos tirgvedības pakalpojumus, kas aviosabiedrībām obligāti jāsniedz, sniegtu citas aviosabiedrības, nevis tās, kas ekspluatē jaunus vai paplašinātos gaisa transporta pakalpojumus, ar kuriem šie tirgvedības pakalpojumi būtu jāsaista. Aviosabiedrībām ir ļoti ierobežoti stimuli popularizēt konkurentu pakalpojumus, arī par atlīdzību.
- (371) Savu galamērķu reklamēšana ir daļa no parastās aviosabiedrību prakses. Galamērķi un reģioni, uz kuriem tās veic lidojumus, ir viena no viņu transporta pakalpojumu iezīmēm, ko aviosabiedrības parasti reklamē, kopā ar dažādiem citiem aspektiem (aviobiļešu cenas, komforts gaisa kuģī, pakalpojumi lidojuma laikā, drošums, biļešu elastīgums, lojalitātes programma utt.).
- (372) Ņemot vērā iepriekš teikto, var secināt, ka reģiona maksājumi aviosabiedrībām saistībā ar 2. darbību subsidē tirgvedības izmaksas, kas aviosabiedrībām parasti būtu jāsedz saistībā ar gaisa transporta darbībām. Turklāt, ciktāl izmaksas ir saistītas ar jaunu maršrutu atklāšanu vai darbības paplašināšanu esošajos maršrutos, šie maksājumi veido finansiālus stimulus aviosabiedrībām intensificēt gaisa satiksmi uz Sardīniju. Šajā ziņā tie līdzinās maksājumiem, kas veikti saistībā ar 1. darbību, ar to atšķirību, ka tie attiecas uz aviosabiedrību gaisa transporta pakalpojumu konkrētu aspektu, proti, minēto pakalpojumu popularizēšanu.
- (373) Turklāt, kā Itālija uzsver paziņojumā ⁽¹⁰⁷⁾, saskaņā ar šo shēmu tirgvedības pasākumiem, ko reģions finansē saistībā ar 2. darbību, jāietilpst tajos pašos darbības plānos, kas minēti saistībā ar 1. darbību ⁽¹⁰⁸⁾. Tā izveidojas papildu saikne starp maršrutu atklāšanu un paplašināšanu (kas ir 1. darbības mērķis) un tirgvedības nolīgumiem, kuri jāslēdz saistībā ar 2. darbību. Tas nostiprina secinājumu, ka maksājumi, ko reģions veic aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību saistībā ar 1. un 2. darbību, pēc sava rakstura ir līdzīgi – būtībā tie ir finansiāli stimuli, ar ko subsidē daļu no aviosabiedrību izmaksām apmaiņā pret šo aviosabiedrību gaisa transporta darbības paplašināšanu no Sardīnijas un uz to.
- (374) Turklāt saskaņā ar šo shēmu tiek skaidri nodalīti tirgvedības pakalpojumi, kas sniedzami saistībā ar 2. darbību, proti, aviosabiedrību sniegtie pakalpojumi, no tirgvedības pakalpojumiem, kas sniedzami saistībā ar 3. darbību, proti, cita veida uzņēmumu pakalpojumi, un tas apstiprina konstatējumu, ka saistībā ar 2. darbību sniegtajiem pakalpojumiem ir cits mērķis, kas atšķiras no 3. darbības un noteikti ir saistīts ar to, ka pakalpojumu sniedzēji ir iesaistīti gaisa transporta darbībās. Loģiski, ka šis mērķis nevar būt nekas cits kā attiecīgo aviosabiedrību gaisa satiksmes paplašināšana no Sardīnijas un uz to.
- (375) To ilustrē Komisijas pārskats par nolīgumiem, kas noslēgti starp lidostu ekspluatantiem un aviosabiedrībām saistībā ar šo shēmu. Piemēram, *easyJet* nolīgumi tieši sasaista lidostas pakalpojumus ar tirgvedības pakalpojumiem. Nolīguma ar Olbijas lidostas ekspluatantu 3. punktā noteikts, ka pārvadātājs vēlas paplašināt darbību no Olbijas un uz to un, lai izvērstu šādas reisu darbības, pārvadātājs ir izstrādājis tirgvedības un reklāmas programmu, lai popularizētu šo galamērķi un attīstītu tranzīta satiksmes plūsmas, jo īpaši saistībā ar starptautiskajiem tirgiem.
- (376) Dažādo tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti starp lidostu ekspluatantiem un aviosabiedrībām šīs shēmas ietvaros, analīze ilustrē to, ka tirgvedības pakalpojumi ir tieši saistīti ar reisiem, kurus šīs aviosabiedrības ekspluatē. Tādējādi tirgvedības pakalpojumi ir tieši vērsti uz ceļotājiem, kuri potenciāli var izmantot aviosabiedrību piedāvātos transporta pakalpojumus, kas minēti tirgvedības nolīgumos.

⁽¹⁰⁷⁾ Dokuments "OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 "Misure per lo sviluppo del trasporto aereo" Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale", ko Itālija paziņoja 2011. gada 30. novembrī.

⁽¹⁰⁸⁾ "Definizione, attraverso gli stessi "Piani di attività", di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara" (izcēlums pievienots), 7. lpp.

- (377) Noslēgumā jāpiebilst, ka reģiona maksājumi aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību saistībā ar abām – 1. un 2. darbību – ir jāuzskata par subsīdijām aviosabiedrībām par lielāka reisu skaita ekspluatēšanu uz Sardīniju un no tās.
- (378) Vēl ir jāanalizē, vai reģiona maksājumi aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību par gaisa transporta darbības paplašināšanu Sardīnijā ir kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu saistībām saskaņā ar *Altmark* kritēriju un vai tie atbilst MEOP.
- (379) Pirmais kritērijs *Altmark* spriedumā paredz, ka saņēmējuzņēmumam faktiski jābūt atbildīgam par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi un šīm saistībām jābūt skaidri definētām. Kā norādīts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 70. punktā, “attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumiem sabiedrisko pakalpojumu saistības var uzlikt tikai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008. Jo īpaši šādas saistības var piemērot vienīgi konkrētiem maršrutiem vai maršrutu grupām, un nevis vispārēji maršrutiem, kuru sākumpunkts ir noteikta lidosta, pilsēta vai reģions. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu saistības maršrutam var piemērot tikai, lai apmierinātu pārvadājumu vajadzības, kuras nevar pietiekami nodrošināt esošs gaisa pārvadājumu maršruts vai citi transporta līdzekļi” (zemsavītras piezīmes izlaistas). Patiesi, gaisa transports ir nozare, kurā Savienības likumdevējs ir nolēmis ierobežot plašo rīcības brīvību, ko parasti bauda dalībvalstis, klasificējot noteiktas darbības par VTNP, un izvirzīt nosacījumus, kas izklāstīti Regulā (EK) Nr. 1008/2008. Tomēr maršruti, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008, kas eksistē Sardīnijā ⁽¹⁰⁹⁾, ir nepārprotami izslēgti no Likuma 10/2010 piemērošanas jomas, kas ir skaidri apzīmēta kā shēma, kura ir paralēla sabiedrisko pakalpojumu saistību shēmai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008. Tāpēc finansējumu, ko lidostu ekspluatanti nodrošina aviosabiedrībām saskaņā ar Likumu 10/2010, nevar uzskatīt par kompensāciju, kas izmaksāta aviosabiedrībām par īstu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu. Līdz ar to viens no četriem kumulatīvajiem nosacījumiem *Altmark* spriedumā, proti, pirmais nosacījums, nav izpildīts.
- (380) Attiecībā uz MEOP piemērošanu vispirms jāatzīmē, ka Itālija nav balstījies uz šo principu ⁽¹¹⁰⁾. Nav arī pazīmes, ka reģions būtu rīkojies kā tirgus ekonomikas dalībnieks, izveidojot šo shēmu; faktiski ir skaidrs, ka tas vēlējās sasniegt valsts politikas mērķus, jo īpaši nostiprināt reģiona ekonomiku, piesaistot lielākas tūristu plūsmas, nevis gūt peļņu kā lidostas īpašnieks.
- (381) Otrkārt, reģions nodrošina finansējumu aviosabiedrībām ar dažādu lidostu ekspluatantu starpniecību reģionālās shēmas ietvaros, ko piemēro vairākām lidostām. To nevar uzskatīt par lidostas ekspluatantu, visvairāk tādēļ, ka reģions kontrolē tikai vienu no attiecīgajiem lidostu ekspluatantiem. Tādējādi šajā gadījumā nevar piemērot “*ex ante* inkrementālās rentabilitātes izvērtējumu”, kas raksturots 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 61.–66. punktā. Saskaņā ar minēto metodi, lai novērtētu, vai lidostas ekspluatants, noslēdzot vienošanos ar aviosabiedrību, rīkojas tā, kā līdzīgos apstākļos būtu rīkojies tirgus ekonomikas dalībnieks, kas balstās uz rentabilitātes perspektīvām, ir jānovērtē, vai laikā, kad attiecīgā vienošanās tika noslēgta, varēja paredzēt, ka tā pakāpeniski veicinās lidostas rentabilitāti un būs daļa no vispārējās stratēģijas, kas nodrošinās rentabilitāti ilgtermiņā. Tomēr šajā gadījumā minēto testu nepiemēro, jo analizējamie pasākumi ir shēma, ko valsts iestāde izveidojusi valsts politikas iemeslu dēļ, tā attiecas uz vairākām lidostām un nav individuāla vienošanās starp lidostu un aviosabiedrību.
- (382) Piešķirot attiecīgo finansējumu aviosabiedrībām saistībā ar 1. un 2. darbību, reģions nevarēja gaidīt nekādu atdevi, ko tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš tiecas gūt peļņu, būtu ņēmis vērā līdzīgos apstākļos. Gaidāmā šā finansējuma ietekme bija lielāks skaits pasažieru, kuri izvēlas aviaceļojumu uz Sardīniju, un pati par sevi tā nepalielina dividendes, kapitāla peļņu vai jebkāda cita veida peļņu, ko iegūst reģions. Itālija nenorāda nevienu rentabilitātes elementu, kura pieaugumu reģions sagaida šā konkrētā finansējuma piešķiršanas rezultātā. Gaisa satiksmes pieauguma rezultātā galvenokārt tiek stimulēta ekonomikas attīstība reģionā, jo īpaši noteiktu nozaru līmenī (piem., tūrisms, mazumtirdzniecība, restorāni), pozitīvi ietekmējot arī reģiona ekonomikas attīstību un nodarbinātību. Tomēr saskaņā ar pastāvošo judikatūru ⁽¹¹¹⁾ šādas “valsts politikas ieguvumus” neņemtu vērā tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vēlas gūt peļņu, tādēļ tie jāignorē, piemērojot MEOP.

⁽¹⁰⁹⁾ No 2000. gada sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecas uz iekšzemes maršrutiem starp Sardīnijas lidostām un kontinentālās Itālijas lidostām saskaņā ar Savienības gaisa transporta noteikumiem.

⁽¹¹⁰⁾ Sk. Tiesas spriedumu, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, 82. punkts.

⁽¹¹¹⁾ Sk. spriedumu, Komisija/EDF, EU:C:2012:318, 79. punkts.

- (383) To pašu iemeslu dēļ salīdzinošā rādītāja noteikšana, kas aprakstīta 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 54.–60. punktā, šajā gadījumā nav būtiska.
- (384) Jebkurā gadījumā Itālija nav iesniegusi nekādu darbījumu darības plānu, *ex ante* rentabilitātes analīzi vai iekšējos dokumentus, kas nepārprotami pierādītu, ka analizē, kas veikta pirms valsts finansējuma piešķiršanas, ir konstatēts, ka, piešķirot attiecīgo finansējumu, reģions varēja sagaidīt tādu finansiālo atdevi, kādu ņemtu vērā tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vēlas gūt peļņu. Tāpat reģions netika veicis arī salīdzinošā rādītāja noteikšanu, kā definēts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 54.–60. punktā. Itālija jo īpaši neiesniedza salīdzinājumu par lidostu maksām, no kurām atņemti jebkādi aviosabiedrībām sniegti labumi (piem., tirgvedības atbalsts, atlaides vai citi stimuli), pietiekamā skaitā pienācīgu “salīdzinājuma lidostu”, kuru ekspluatanti rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieki.
- (385) Tas apstiprina, ka reģions pret aviosabiedrībām neizturējās kā tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš balstās uz gaidāmo rentabilitāti.
- (386) Turklāt, neraugoties uz Likuma 10/2010 prasībām, netika izstrādāta nekāda konkursa procedūra, lai atlasītu aviosabiedrības un finansētu to darbības plānus. Lidostu ekspluatanti publicēja paziņojumus savās tīmekļa vietnēs un izvēlējās labāko piedāvājumu, un tas nozīmē, ka aviosabiedrībām sniegtais finansiālais atbalsts neatbilda atklātai un pārredzamai konkursa procedūrai. Turklāt, kā jau paskaidrots, šī shēma ir paredzēta galvenokārt valsts līdzekļu izmaksāšanai aviosabiedrībām un minētais finansējums nav ne kompensācija par īstām sabiedrisko pakalpojumu saistībām, ne arī atlīdzība par produktiem vai pakalpojumiem, kas atbilst patiesām reģiona vajadzībām. Līdz ar to, pat ja būtu ievērota pienācīga konkursa procedūra, atlasot aviosabiedrības, tas nevarēja izslēgt priekšrocības esību.
- (387) Šādā situācijā nav iespējams arī novērtēt individuālās finansiālās attiecības starp lidostām un aviosabiedrībām, kas izriet no shēmas piemērošanas tādā veidā, kā paredzēts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 53.–66. punktā. Šajos punktos doti norādījumi par to, kā noteikt, vai maksas, ko iekasē lidosta, kuras rīcībā ir valsts līdzekļi, atbilst MEOP. Tomēr šajā lietā ir skaidrs, ka lidostu ekspluatanti nerīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieki, slēdzot dažādus līgumus ar aviosabiedrībām. Tie īstenoja reģiona izstrādātu atbalsta shēmu, lai intensificētu gaisa pārvadājumus teritorijas vispārējam labumam.
- (388) Ņemot vērā visu iepriekš teikto, Komisija secina, ka finansējums, ko reģions izmaksāja aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību, lai finansētu 1. un 2. darbību šīs shēmas ietvaros, radīja ekonomisku priekšrocību attiecīgajām aviosabiedrībām.

7.2.1.4. *Selektivitāte*

- (389) Šajā lietā reģiona finansēto shēmu nevar uzskatīt par shēmu ar vispārēju piemērojamību. Patiesi, Komisija uzskata, ka šī shēma tika izstrādāta un īstenota vienīgi dažu uzņēmumu vai dažu darbības nozaru labā, proti, aviosabiedrībām, kuras reģions finansēja ar lidostu ekspluatantu starpniecību saskaņā ar analizējamo shēmu ⁽¹¹²⁾. Aviosabiedrības, kas veica lidojumus uz Sardīniju un nebija noslēgušas šādus nolīgumus, nesāņēja tādu pašu finansiālu atbalstu ne no reģiona, ne arī saskaņā ar Likumā 10/2010 paredzētajiem nosacījumiem. Tā kā attiecīgās ekonomiskās priekšrocības saņēmēji ir tikai daži konkrēti uzņēmumi vienā konkrētā nozarē (gaisa transportā), šie pasākumi ir selektīvi.

7.2.1.5. *Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*

- (390) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Savienības iekšējā tirgū, ir jāuzskata, ka šāds atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par pasākumiem, kas rada konkurences kropļojumus, ir pietiekami, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei.
- (391) Kompensācija, kas izmaksāta aviosabiedrībām ar lidostu ekspluatantu starpniecību, ir ekonomiska priekšrocība attiecīgajām aviosabiedrībām, un tā var nostiprināt šo uzņēmumu stāvokli tirgū. Gaisa transporta nozarei ir raksturīga intensīva konkurence starp dažādu dalībvalstu ekspluatantiem, jo īpaši pēc tam, kad 1993. gada

⁽¹¹²⁾ Sk. šajā jautājumā spriedumu, 2016. gada 30. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-270/15, EU:C:2016:489, jo īpaši 50. punktu.

1. janvārī stājās spēkā gaisa transporta trešais liberalizācijas posms ("trešā pakete"). No iepriekš teiktā izriet, ka šie pasākumi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļo vai var izkropļot konkurenci gaisa transporta nozarē.

- (392) Tādēļ finansiālā kompensācija, kas ar lidostu ekspluatantu starpniecību izmaksāta aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu (Likums 10/2010) laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam, kropļo vai var izkropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.2.1.6. *Secinājums*

- (393) Komisija secina, ka finansējums, ko reģions ar lidostu ekspluatantu starpniecību izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu, ir valsts atbalsts aviosabiedrībām Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.2. VALSTS ATBALSTA LIDOSTU EKSPLUATANTIEM ESĪBA

- (394) Šajā apakšiedalā tiks izskatīts tas, vai finansējums, ko reģions piešķir Sardīnijas lidostu ekspluatantiem saskaņā ar Likumu 10/2010, ir valsts atbalsts šīm lidostām. Komisija turpmāk analizēs, vai ir izpildīts kritērijs par ekonomiskas priekšrocības esību.
- (395) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās. Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis. Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finanšu stāvoklis.
- (396) Kā paskaidrots 7.2.1. punktā, saskaņā ar Likumu 10/2010 lidostu ekspluatanti nodeva tālāk visus līdzekļus, ko tie saņēma no reģiona, lai finansētu finanšu stimulus gaisa transporta pakalpojumu paplašināšanai, kā arī tirgvedības nolīgumus, kurus tie līdzfinansēja no pašu līdzekļiem. Tādējādi lidostu ekspluatanti bija starpnieki un nepaturēja no reģiona saņemtos līdzekļus. Līdz ar to viņus nevar uzskatīt par šīs atbalsta shēmas tiešajiem saņēmējiem.
- (397) Tomēr, tā kā finansiālie stimuli un tirgvedības maksājumi aviosabiedrībām tiecās palielināt un rezultātā arī palielināja gaisa satiksmi, jānovērtē, vai šāds gaisa satiksmes palielinājums rada netiešu priekšrocību attiecīgajām lidostām.
- (398) Komisija savā nesenajā paziņojumā par valsts atbalsta jēdzienu⁽¹¹³⁾ norādīja, ka "[...] netiešās priekšrocības būtu jānoskaidro no vienkāršas sekundārās ietekmes uz ekonomiku, kas raksturīga gandrīz visiem valsts atbalsta pasākumiem (piemēram, izpaužoties kā izlaides pieaugums). Šajā nolūkā pasākuma paredzamā ietekme ir jāizvērtē no *ex ante* skatupunkta. Netieša priekšrocība ir konstatējama, ja pasākums ir izstrādāts tādā veidā, lai tā sekundāro ietekmi novirzītu uz nosakāmiem uzņēmumiem vai uzņēmumu grupām. Tā tas ir, piemēram, gadījumā, ja tiešajam atbalstam ir *de facto* vai *de jure* izvirzīts nosacījums, ka drīkst iepirkt vienīgi noteiktu uzņēmumu ražotās preces vai sniegtos pakalpojumus (piemēram, tikai no uzņēmumiem, kas darbojas noteiktos apgabalos)."
- (399) Zemsvītras piezīmē⁽¹¹⁴⁾ aiz šā fragmenta paziņojumā turpināts: "Savukārt vienkārša sekundārā saimnieciskā ietekme, kas izpaužas kā izlaides pieaugums (ko neuzskata par netiešo atbalstu), ir konstatējama tad, ja atbalstu vienkārši novirza caur uzņēmumu (piemēram, finanšu starpnieku), kurš to pilnībā nodod atbalsta saņēmējam."
- (400) Šajā lietā analizējamās darbības nav izstrādātas, lai novirzītu sekundāro ietekmi uz Sardīnijas lidostām. Toties tās ir izstrādātas, lai sniegtu labumu lielam uzņēmumu skaitam reģionā, jo īpaši tiem, kas piedāvā pakalpojumus tūristiem.

⁽¹¹³⁾ 116. punkts Komisijas paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, publicēts 2016. gada 19. maijā, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf.

⁽¹¹⁴⁾ 181. zemsvītras piezīme.

- (401) Kā jau teikts, shēmas mērķis ir novirzīt valsts līdzekļus vairākām aviosabiedrībām un citiem pakalpojumu sniedzējiem, lai atklātu jaunus maršrutus (vai palielinātu reisu biežumu), kā arī reklamētu Sardīniju kā tūrisma galamērķi, kas pieejams, izmantojot gaisa transportu. Saskaņā ar mehānismu, ko reģions izveidoja ar Likumu 10/2010 (kā izklāstīts 2.7.2. punktā), reģions pārskaita attiecīgos valsts līdzekļus lidostu ekspluatantiem, kuriem savukārt tie jāpārskaita trešām personām saskaņā ar reģiona apstiprināto darbības plānu detalizētajām specifikācijām. Kā minēts 2.7.3. punktā, arī izveidotais pārraudzības process (kas nosaka pēdējā maksājuma izmaksāšanas kārtību lidostas ekspluatantam) nodrošina šo pienākumu ievērošanu.
- (402) Tādēļ Komisija secina, ka atbalsts tiek novirzīts ar lidostu ekspluatantu starpniecību, kuri to visu nodod tālāk aviosabiedrībām, kas ir šīs shēmas vienīgie reālie saņēmēji. Lidostu ekspluatanti jāuzskata *de jure* (jo pastāv Likuma 10/2010 noteikumi) un *de facto* (jo pastāv faktiskās finanšu plūsmas, ko analizēja Komisija) par starpniekiem, kurus izmanto valsts līdzekļu nodošanai aviosabiedrībām.
- (403) Komisija atzīmē, ka lidostu ekspluatanti var gūt labumu no palielinātās gaisa satiksmes, ko nodrošina atbalsts aviosabiedrībām saskaņā ar shēmu. Tomēr šī ietekme līdzinās pozitīvajai ietekmei uz saimnieciskās darbības veicējiem citās nozarēs, kuru ieņēmumi ir atkarīgi no aviopasažieru skaita, jo īpaši tūrismā (autonoma, viesnīcas, restorāni, sabiedriskā ēdināšana, degvielas uzpilde, mazumtirdzniecība utt.). Šīs nozares ir īpaši atkarīgas no pasažieru skaita, kas ielido Sardīnijas lidostās vai izlido no tām. Tāpēc Komisija uzskata, ka šī shēma nav izstrādāta tā, lai novirzītu sekundāro ietekmi uz lidostu ekspluatantiem, bet gan tā, lai dotu labumu daudzām ar tūrisma saistītām nozarēm Sardīnijā.
- (404) Turklāt šo pasākumu ietekme uz lidostām ir raksturīga šīs shēmas veidam un mērķim, kas paredz palielināt gaisa satiksmi uz Sardīniju, nodrošinot aviosabiedrībām atbilstošus stimulus. Tas, ka aviosabiedrības pērk lidostas pakalpojumus no triju attiecīgo Sardīnijas lidostu ekspluatantiem, ir šīs shēmas raksturīga iezīme, kas nav nodalāma no tās, ņemot vērā to, ka shēmas saturs ir aviosabiedrību nodrošināšana ar finansiāliem stimuliem palielināt gaisa satiksmi. Tāpēc tas nav patstāvīgs papildu nosacījums par preču un pakalpojumu iegādi, ko reģions iekļāvis šīs shēmas sastāvā, lai radītu kādu citu ietekmi, kas nav galvenā sagaidāmā shēmas ietekme, proti, gaisa satiksmes palielinājums uz Sardīniju.
- (405) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija secina, ka 1., 2. un 3. darbība nerada netiešu priekšrocību lidostu ekspluatantiem. Tā kā viens no valsts atbalsta esības kumulatīvajiem nosacījumiem nav izpildīts, Komisija arī secina, ka 1. un 2. darbība nav valsts atbalsts.
- (406) Iepriekš minēto iemeslu dēļ tā secina, ka attiecīgie lidostu ekspluatanti nesaņēma valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.3. AVIOSABIEDRĪBĀM PIEŠĶIRTĀ ATBALSTA LIKUMĪBA

- (407) Minētie pasākumi tika paziņoti Komisijai 2011. gada 30. novembrī. Tomēr Itālija īstenoja šo shēmu bez Komisijas apstiprinājuma. Finansējums saskaņā ar Likumu 10/2010 tika nodots no reģiona lidostu ekspluatantiem un no lidostu ekspluatantiem aviosabiedrībām visā laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Turklāt uz šo shēmu neattiecas nekādi noteikumi par grupu atbrīvojumu. Jo īpaši nav piemērojams VTNP lēmums, jo aviosabiedrību finansēšanu saskaņā ar šo shēmu nevar uzskatīt par kompensāciju par īstiem VTNP, kas uzticēti aviosabiedrībām ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Tādējādi Itālija nav izpildījusi savus pienākumus saskaņā ar Līguma 108. pantu, un tādēļ aviosabiedrību finansēšana saskaņā ar šo shēmu ir uzskatāma par nelikumīgu saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu.

⁽¹¹⁵⁾ Sk. 6. tabulu 2.8.1. iedaļā.

⁽¹¹⁶⁾ Sk. 379. apsvērumu.

7.4. AVIOSABIEDRĪBĀM PIEŠKIRTĀ ATBALSTA SADERĪBA

- (410) Pierādīšanas pienākums attiecībā uz atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, atkāpjoties no Līguma 107. panta 1. punkta prasībām, pamatā ir jāpilda attiecīgajai dalībvalstij. Itālija atzīmē ⁽¹¹⁷⁾, ka Likums 10/2010 nav izstrādāts kā shēma jaunu maršrutu izveides atbalstam un ka šī shēma neatbilst visiem saderības kritērijiem attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalstu, kā definēts 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punktā. Tomēr Itālija uzskata, ka šajā gadījumā Komisijai būtu jāpiemēro 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 81. punkts, kurā noteikts, ka "Komisija var veikt atbalsta vai shēmas novērtējumu katrā gadījumā atsevišķi, ja tā ne visā pilnībā atbilst kritērijiem, kas minēti 79. punktā], bet tās gala rezultāts varētu būt saderīgs" ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. PIEMĒROJAMĀS TIESISKĀS REGULĒJUMS

- (411) Tā kā šīs darbības nevar uzskatīt par kompensāciju aviosabiedrībām par istiem VTNP, šajā gadījumā nevar piemērot VTNP pamatprogrammu, pamatojoties uz Līguma 106. panta 2. punktu.
- (412) Attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalstu 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes nosaka šādi: "Attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalstu lidostām Komisija piemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus visiem paziņotajiem darbības uzsākšanas atbalsta pasākumiem, par kuriem tai būs jālemj, sākot ar 2014. gada 4. aprīli, pat ja pasākumi tika paziņoti pirms attiecīgā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nelikumīga aviokompānijām piešķirta darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā Komisija piemēros noteikumus, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus tāda aviokompānijām piešķirta nelikumīga darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa." ⁽¹¹⁹⁾
- (413) Savukārt 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes nosaka, ka "Komisija izvērtēs katru atbalstu attiecībā uz [...] darbības uzsākšanu, kurš piešķirts bez Komisijas atļaujas un ar kuru ir pārkāpts Līguma 88. panta 3. punkts [tagad Līguma 108. panta 3. punkts], pamatojoties uz šīm vadlīnijām, ja atbalsta izmaksa sāka pēc pamatnostādņu publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī" ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Reģiona finansējums tika piešķirts laikā no 2010. līdz 2013. gadam, pirms 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas. Tādēļ Komisija piemēros 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes, novērtējot finansiālo kompensāciju, ko lidostu ekspluatanti izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu (Likums 10/2010) laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam.

7.4.2. SADERĪBAS NOVĒRTĒJUMS FINANSIĀLAJAI KOMPENSĀCIJAI, KO LIDOSTU EKSPLUATANTI IZMAKSĀJA AVIOSABIEDRĪBĀM PAR 1. UN 2. DARBĪBAS FINANSĒŠANU (LIKUMS 10/2010) LAIKPOSMĀ NO 2010. LĪDZ 2013. GADAM

- (415) Tā kā saderīguma nosacījumi darbības uzsākšanas atbalstam, kas noteikti 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punktā, jāskata kumulatīvi, būtu jāparāda tikai tas, ka viens nosacījums nav izpildīts, lai noteiktu, ka atbalsts aviosabiedrībām nav saderīgs. Tomēr Komisija izskatīs vairākus 2005. gada Aviācijas pamatnostādnēs noteiktos kritērijus, lai novērtētu attiecīgā atbalsta pasākuma saderīgumu.
- (416) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punkta d) apakšpunktu ir nepieciešama attiecīgā pasākuma ilgtermiņa dzīvotspēja un atbalsta pakāpeniska samazināšana: "atbalstu saņemošam maršrutam galu galā jāpierāda sava rentabilitāte, t. i., tam jāsedz vismaz savas izmaksas, nesaņemot valsts finansējumu. Tādēļ darbības uzsākšanas atbalstam pakāpeniski jāsamazinās un tā termiņam jābūt ierobežotam". Darbības, kas definētas saskaņā ar Likumu 10/2010, nekad nav bijušas paredzētas attiecīgo maršrutu ilgtermiņa dzīvotspējas nodrošināšanai, un shēmā, kas izveidota ar Likumu 10/2010, nekas nenodrošina atbalsta summas pakāpenisku samazināšanos laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam ⁽¹²¹⁾. Nav nekādu pazīmju par to, ka attiecīgie maršruti varētu kļūt aviosabiedrībām rentabli bez valsts finansējuma.

⁽¹¹⁷⁾ Sardīnijas reģiona 2015. gada 18. maija vēstule, 10. punkts, 12. lpp.

⁽¹¹⁸⁾ Itālijas 2015. gada 18. maija vēstule (reģ. Nr. 4812) kā atbilde uz Komisijas pieprasījumu, 12. un 13. lpp.

⁽¹¹⁹⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 174. punkts.

⁽¹²⁰⁾ 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 85. punkts.

⁽¹²¹⁾ Sk. 5. tabulu 69. apsvērumā.

- (417) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunktu tiek pievienots kompensācijas kritērijs par darbības uzsākšanas papildu izmaksām: "Atbalsta summai jābūt stingri saistītai ar darbības uzsākšanas papildu izmaksām, kuras ir saistītas ar jaunu maršrutu atklāšanu vai reisu biežuma palielināšanu un kuras uzņēmējam nerastos, darbojoties parastā ritmā." Reģiona finansējums nav saistīts ar konkrētām darbības uzsākšanas izmaksām, un shēmā, kas izveidota ar Likumu 10/2010, nekas nenodrošina atbalsta summas ierobežošanu ar šīm izmaksām. Itālija nekad nav iesniegusi nevienu pierādījumu par to, ka reģiona finansējums attiecībā uz 1. un 2. darbību būtu aprēķināts, pamatojoties uz aviosabiedrību darbības uzsākšanas izmaksām, vai būtu ierobežots ar šīm izmaksām. Reģions, finansējot lidostu ekspluatantus, vēlējās attīstīt gaisa satiksmi, atklājot jaunus maršrutus, palielinot reisu biežumu esošajos maršrutos un novēršot esošo maršrutu atkarību no sezonas, kā arī uzlabot reģionālo attīstību un tūrismu, izmantojot aviosabiedrību veiktos tirgvedības pasākumus. Tādēļ reģions nekad neplānoja kompensēt aviosabiedrībām darbības uzsākšanas papildu izmaksas. Tādējādi šis kritērijs nav izpildīts.
- (418) Turklāt 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punkta f) apakšpunktā paredzēti nosacījumi attiecībā uz intensitāti un ilgumu: "Atbalsta ikgadējā summa nevar pārsniegt 50 % no attiecīgā gada kopējām attiecināmajām izmaksām un atbalsta kopsumma nevar pārsniegt vidēji 30 % kopējo attiecināmo izmaksu." Itālija nevienā punktā nav pieminējusi jēdzienu "attiecināmās izmaksas", kā paskaidrots pamatnostādnēs, ne arī kādas robežvērtības šādām izmaksām. Lidostu ekspluatanti iesniedza reģionam darbības plānus, norādot to izmaksu kopsummu, kas radušās, īstenojot pasākumus. Pēc tam reģions lēma par ikgadējo summu, kas piešķirama katram lidostas ekspluatantam, taču šī summa nekad netika ierobežota ar 50 % no izmaksām, kas radušās vienā gadā. Nav pierādījumu, ka reģiona izdevumi par 1. un 2. darbību būtu divreiz pārsnieguši atbalsta summu. Tādējādi šis kritērijs nav izpildīts.
- (419) 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punkta h) apakšpunktā tiek pievienots kritērijs par nediskriminējošu piešķiršanu: "Jebkurai publiskai iestādei, kas ar lidostas starpniecību vai bez tās plāno piešķirt aviosabiedrībai darbības uzsākšanas atbalstu jaunam maršrutam, ir laikus un pienācīgā apmērā jāpublisko savi plāni, lai ļautu visām ieinteresētajām aviosabiedrībām piedāvāt savus pakalpojumus. Paziņojumā noteikti jāiekļauj maršruta apraksts, kā arī objektīvie kritēriji attiecībā uz atbalsta apjomu un ilgumu. Attiecīgā gadījumā jāievēro noteikumi un principi par valsts iepirkumu un koncesijām." Ne reģions, ne lidostu ekspluatanti neorganizēja pienācīgus konkursus atbilstoši valsts iepirkuma noteikumiem, lai atlasītu aviosabiedrības, kas atbild par 1. un 2. darbības īstenošanu. Itālijas paziņojuma dokumentā norādīts, ka reģionam ir jāapstiprina konkursa process, ko organizējuši lidostu ekspluatanti, lai atlasītu ieinteresētās aviosabiedrības. Komisija netika informēta ne par vienu konkursu, ko organizētu lidostu ekspluatanti, un, kā apgalvo Itālija, aviosabiedrības tika atlasītas, pamatojoties uz izdevīgāko komerciālo piedāvājumu, kas iesniegts lidostu ekspluatantiem pēc uzaicinājuma publicēšanas tīmekļa vietnēs. Tādējādi šis kritērijs nav izpildīts.
- (420) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 81. punktu šajā gadījumā nevar piemērot, jo nav izpildīti vairāki 79. punkta kritēriji. Atbilstība šiem kritērijiem ir būtiska, lai atbalstu darbības uzsākšanai varētu atzīt par saderīgu. Tā kā 79. punkta saderības kritēriji nav izpildīti, šis atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.4.3. SECINĀJUMS

- (421) Finansiālo kompensāciju, ko lidostu ekspluatanti izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības finansēšanu laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam saskaņā ar Likumu 10/2010, nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo nav izpildīti saderības kritēriji, kas minēti 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu 79. punktā. Tādējādi valsts atbalsts, ko reģions piešķir aviosabiedrībām, ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

8. ATGŪŠANA

- (422) Saskaņā ar Līgumu un Tiesas iedibināto judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu⁽¹²²⁾, tai ir tiesības pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij atcelt šo atbalstu vai pārveidot to. Arī Tiesa ir pastāvīgi lēmusi, ka dalībvalstij pienākumu atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Sk. spriedumu, 1973. gada 12. jūlijs, Komisija/Vācija, 70/72, EU:C:1973:87, 13. punkts.

⁽¹²³⁾ Sk. spriedumu, 1994. gada 14. septembris, Spānija/Komisija, C-278/92, C-279/92 un C-280/92, EU:C:1994:325, 75. punkts.

- (423) Šajā saistībā Tiesa ir noteikusi, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Saskaņā ar judikatūru Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktā noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja [...]".
- (425) Tādējādi, ņemot vērā to, ka attiecīgie pasākumi tika īstenoti, pārkāpjot Līguma 108. pantu, un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tie ir jāatgūst, lai atjaunotu tādu tirgus situāciju, kāda tā bija pirms atbalsta piešķiršanas. Atgūšanai būtu jāaptver laiks no brīža, kad priekšrocība atbalsta saņēmējam uzkrājās, t. i., kad atbalsts tika nodots saņēmēja rīcībā, līdz faktiskai atgūšanai, un atgūstamajām summām būtu jāpiemēro procenti līdz faktiskajai atgūšanai.
- (426) Attiecībā uz atgūstamajām summām Komisija ņems vērā summas, ko reģions faktiski izmaksājis un GEASAR un SOGAER nodevušas tālāk aviosabiedrībām laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam par 1. un 2. darbības īstenošanu. Kā parādīts 6. tabulā 89. apsvērumā, lidostu ekspluatanti praksē izmaksāja lielāku finansējumu nekā saņēma no reģiona – reģions lidostu ekspluatantiem maksāja nepietiekamu kompensāciju, jo tiem bija jāmaksā finansiāli procenti par saņemtajiem finansiālajiem avansiem ⁽¹²⁵⁾ un reģiona iemaksas par 2014. gadu vēl nav samaksātas Kaljāri un Olbijas lidostu ekspluatantiem. Šie konstatējumi ir apkopoti 14. tabulā.

14. tabula

Starpība starp summu, kas faktiski izmaksāta aviosabiedrībām par 1. un 2. darbību, un finansējumu, ko GEASAR un SOGAER saņēma no reģiona un nodeva tālāk

(EUR)

	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)	Neto summa, ko lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona (B)	Kopsumma, ko lidostu ekspluatanti izmaksāja aviosabiedrībām par 1. un 2. darbību (C)	Starpība (B) – (C)
Kaljāri	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbija	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
KOPĀ	32 993 268	22 948 941	31 701 793	– 8 752 852

- (427) 15. tabulā ir sniegta informācija par ikgadējiem maksājumiem, ko GEASAR un SOGAER izmaksāja aviosabiedrībām četros gados (laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam). Itālija informēja Komisiju par katra maksājuma datumu.

⁽¹²⁴⁾ Sk. spriedumu, 1999. gada 17. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-75/97, EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

⁽¹²⁵⁾ Sk. 2.7.4. punktu.

Maksājumi, ko aviosabiedrības saņēma no Olbijas un Kaljāri lidostu ekspluatantiem

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
KALJĀRI	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	6.3.2012.	[..]	24.6.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	12.4.2012.	[..]	24.6.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	2.5.2012.	[..]	24.6.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	7.6.2012.	[..]	13.8.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	6.9.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	2.8.2012.	[..]	6.9.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	18.10.2011.	[..]	14.9.2012.	[..]	18.10.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	18.10.2011.	[..]	2.10.2012.	[..]	11.11.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	3.11.2011.	[..]	6.11.2012.	[..]	9.12.2013.	
	[..]	13.7.2010.	[..]	6.12.2011.	[..]	5.12.2012.	[..]	15.1.2014.	
	[..]	11.8.2010.	[..]	4.1.2012.	[..]	7.1.2013.	[..]	13.8.2013.	
	[..]	11.8.2010.	[..]	31.1.2012.	[..]	5.2.2013.	[..]	14.5.2013.	
	[..]	7.10.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	14.5.2013.	
	[..]	10.2.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	24.6.2013.	[..]	2.7.2013.	
	[..]	10.2.2011.	[..]	12.7.2011.	[..]	2.7.2013.	[..]	13.8.2013.	
	[..]	10.2.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	12.3.2012.	[..]	6.9.2013.	
	[..]	10.2.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	17.4.2012.	[..]	6.9.2013.	
	[..]	12.7.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	8.5.2012.	[..]	18.10.2013.	
	[..]	12.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	10.7.2012.	[..]	11.11.2013.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	6.9.2012.	[..]	9.12.2013.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	6.9.2012.	[..]	15.1.2014.	

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
	[..]	26.7.2011.	[..]	4.11.2011.	[..]	19.10.2012.	[..]	13.8.2013.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	14.11.2011.	[..]	19.10.2012.	[..]	13.2.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	13.12.2011.	[..]	14.11.2012.	[..]	13.3.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	14.11.2012.	[..]	3.9.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	21.12.2012.	[..]	13.2.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	8.2.2013.	[..]	13.3.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	10.7.2012.	[..]	3.9.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	2.7.2013.	[..]	14.4.2014.	
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.					
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.					
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.					
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.					
	[..]	26.7.2011.	[..]	10.7.2012.					
	[..]	11.7.2011.	[..]	11.7.2011.					
	[..]	2.4.2010.							
	[..]	2.4.2010.							
	[..]	6.7.2010.							
	[..]	6.7.2010.							
	[..]	6.7.2010.							
	[..]	30.8.2010.							
	[..]	30.8.2010.							
	[..]	30.8.2010.							

18.10.2017.

LV

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 268/63

(EUR)

RYANAIR/AMS										
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
Kopā	[..]	5.10.2010.								
	[..]	2.2.2011.								
	[..]	2.2.2011.								
	[..]	5.4.2011.								
	[..]	5.4.2011.								
	[..]	22.7.2011.								
	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]		[EUR 8–20 mil- joni]	

(EUR)

EASYJET									
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	21.10.2010.	[..]	17.8.2012.	[..]	19.7.2013.,	[..]	13.9.2013.,	
	[..]	21.10.2010.				13.9.2013.		2.5.2014.	
	[..]	30.5.2011.							
	[..]	30.5.2011.							
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[EUR 0–10 mil- joni]
KALJĀRI	[..]	29.10.2010.	[..]	6.10.2011.	[..]	16.11.2012.	[..]	24.9.2013.	
	[..]	29.10.2010.	[..]	6.4.2012.	[..]	16.10.2013.			
	[..]	17.8.2011.	[..]	17.8.2012.	[..]	24.9.2013.			
	[..]	6.10.2011.							
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[EUR 0–10 mil- joni]

L 268/64

LV

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

18.10.2017.

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
KALJĀRI							[..]	7.4.2014.	
							[..]	13.5.2014.	
							[..]	6.6.2014.	
Kopā							[..]		[EUR 0–1 mil- jons]
OLBIJA	[..]	11.1.2011.	[..]	4.1.2012.	[..]	6.2.2013.	[..]	4.12.2013.,	
	[..]	11.1.2011.				12.3.2013. 4.12.2013.		26.6.2014.	
	[..]	1.7.2011. un 12.7.2011.							
	[..]	12.7.2011. un 4.11.2011.							
	[..]	4.11.2011. un 4.1.2012.							
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]		[EUR 2–10 mil- joni]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	1.4.2015.	[..]	31.12.2011.	[..]	30.5.2013.	[..]	30.6.2014.	
	[..]	1.4.2015.							
Kopā	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]		[EUR 0–7 mil- joni]

(EUR)

AIR ITALY

	2010. g.	2011. g.	KOPĀ
	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..] 17.5.2011., 23.5.2011. un 2.8.2011.	[..] 23.5.2011.	
KOPĀ	[..] [..]	[..]	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

VUELING

	2013. g.
	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS
OLBIJA	[..] 5.2.2014.
KALJĀRI	[..] 17.3.2014.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

VOLOTEA

	2012. g.	2013. g.	KOPĀ
OLBIJA	[..] 29.10.2012., 16.1.2013., 30.9.2013.	[..] 15.7.2013., 30.9.2013., 29.1.2014., 30.1.2014.	[..]
KALJĀRI	[..] 23.4.2015.	[..] 23.4.2015.	[..]
KOPĀ	[..] [..]	[..]	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

JET2.COM					
	2011. g.		2012. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	20.12.2011.	[..]	16.1.2013.	
				16.5.2013., 7.8.2014.	
KOPĀ	[..]	[..]	[..]	[..]	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

AIR BALTIC	
	2013. g.
	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS
OLBIJA	[..] 15.10.2013., 6.12.2013., 3.2.2014.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

NORWEGIAN					
	2010. g.		2011. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	19.4.2011.	[..]	31.5.2012.	
	[..]	19.4.2011.		31.12.2013.	
KOPĀ	[..]	[..]	[..]	[..]	[EUR 0–1 mil- jons]

(EUR)

NIKI		
	2012. g.	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS
OLBIJA	[..]	25.9.2012.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012. g.	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS
KALJĀRI	[..]	22.8.2013.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012. g.	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS
KALJĀRI	[..]	18.4.2013.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]	

- (428) Visa summa, ko abi lidostu ekspluatanti saņēma no reģiona, tika izmantota 1., 2. un 3. darbības finansēšanai. Komisija nav saņēmusi no Itālijas nekādu informāciju par reģiona līdzekļu precīzu sadalījumu pa darbības veidiem un gaisa pārvadātājiem. Tādēļ Komisija piedāvā sadalījumu pa darbības veidiem un gaisa pārvadātājiem, pamatojoties uz procentuālo īpatsvaru, kas izsecināts no 16. tabulā parādītajām summām. Kā redzams 7. tabulā 91. apsvērumā un atkārtots 16. tabulā, sadalījums starp 1. un 2. darbību (izmaksāts aviosabiedrībām) un 3. darbību (izmaksāts trešām personām, kas sniedz pakalpojumus) ir norādīts kā procenti no kopsummas.

16. tabula

Finanšu plūsmas no GEASAR un SOGAER uz aviosabiedrībām un trešām personām, kas sniedza pakalpojumus, finansējot 1., 2. un 3. darbību

SOGAER – KALJĀRI

(EUR)

Darbības atsauces periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2010. g.	[..]	[..]	4 657 311
2011. g.	[..]	[..]	4 977 946
2012. g.	[..]	[..]	4 869 410

(EUR)

Darbības atsauces periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2013. g.	[..]	[..]	4 946 576
Kopā	[..]	[..]	19 451 243 (100 %)

GEASAR – OLBĪJA

(EUR)

Darbības atsauces periods	Darbību finansēšana		
	1. un 2. darbība	3. darbība	Kopā (A)
2010. g.	[..]	[..]	3 972 223
2011. g.	[..]	[..]	2 945 500
2012. g.	[..]	[..]	3 029 160
2013. g.	[..]	[..]	3 795 935
Kopā	[..]	[..]	13 742 818 (100 %)

- (429) Katram lidostas ekspluatantam Komisija piemēro procentus, kas raksturo 1. un 2. darbības daļu kopējā finansējumā, ko izmaksāja lidostu ekspluatanti, salīdzinot ar neto summu, ko abi lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona. Iegūtajam rezultātam vajadzētu aptuveni norādīt valsts finansējuma reālo summu, ko piešķir reģions un kas tika izmantota 1. un 2. darbībai (sk. 17. tabulu).

17. tabula

Indikatīvā summa, kas saņemta no reģiona un izlietota 1. un 2. darbībai

(EUR)

	Iemaksa, ko noteicis reģions (A)	Neto summa, ko lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona (B)	Neto summa, ko lidostu ekspluatanti faktiski saņēma no reģiona un izlietoja 1. un 2. darbībai
Kaljāri	19 250 617	[..]	13 303 757–[..]
Olbija	13 742 651	[..]	8 621 496–[..]
KOPĀ	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Gada sadalījums pa lidostām un finansējuma daļa, kas izmaksāta aviosabiedrībām par 1. un 2. darbības īstenošanu un saņemta no reģiona, ir attēlota tālāk dotajās tabulās.

18. tabula

Gada sadalījums pa lidostu ekspluatantiem par 1. un 2. darbības finansēšanu

SOGAER – KALJĀRI

(EUR)

Darbības atsauces periods	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	1. un 2. darbības finansējums	Darbību finansējuma daļa, kas saņemta no reģiona (%)
2010. g.	4 306 635	[..]	94,94
2011. g.	4 426 733	[..]	89,56

(EUR)

Darbības atsaucē periods	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	1. un 2. darbības finansējums	Darbību finansējuma daļa, kas saņemta no reģiona (%)
2012. g.	4 570 389	[..]	96,27
2013. g.	0	[..]	0,00
Kopā	13 303 757	19 018 170	

GEASAR – OLBIIA

(EUR)

Darbības atsaucē periods	Neto summa, ko faktiski saņēmis lidostas ekspluatants (D)	1. un 2. darbības finansējums	Darbību finansējuma daļa, kas saņemta no reģiona (%)
2010. g.	3 360 349	[..]	88,48
2011. g.	2 577 381	[..]	96,44
2012. g.	2 683 765	[..]	98,74
2013. g.	0	[..]	0,00
Kopā	8 621 496	12 683 623	

- (431) Komisija piemēros šos procentus finansējuma līmenim, kuru katrs lidostu ekspluatants izmaksājis saņēmējām aviosabiedrībām, kā parādīts 15. tabulā, lai iegūtu atgūstamo summu sadalījumā pa lidostām un aviosabiedrībām. Indikatīvās summas, kas Itālijai jāatgūst no dažādām aviosabiedrībām, ir parādītas 19. tabulā, pamatojoties uz informāciju, kas nodota Komisijas rīcībā.

Indikativās summas, kas atgūstamas no aviosabiedrībām

(EUR)

RYANAIR/AMS										ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
KALJĀRI	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	6.3.2012.	[..]	24.6.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	12.4.2012.	[..]	24.6.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	2.5.2012.	[..]	24.6.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	7.6.2012.	[..]	13.8.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	6.9.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	26.9.2011.	[..]	2.8.2012.	[..]	6.9.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	18.10.2011.	[..]	14.9.2012.	[..]	18.10.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	18.10.2011.	[..]	2.10.2012.	[..]	11.11.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	3.11.2011.	[..]	6.11.2012.	[..]	9.12.2013.		
	[..]	13.7.2010.	[..]	6.12.2011.	[..]	5.12.2012.	[..]	15.1.2014.		
	[..]	11.8.2010.	[..]	4.1.2012.	[..]	7.1.2013.	[..]	13.8.2013.		
	[..]	11.8.2010.	[..]	31.1.2012.	[..]	5.2.2013.	[..]	14.5.2013.		
	[..]	7.10.2010.	[..]	22.7.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	14.5.2013.		
	[..]	10.2.2011.	[..]	17.7.2012.	[..]	24.6.2013.	[..]	2.7.2013.		
	[..]	10.2.2011.	[..]	12.7.2011.	[..]	2.7.2013.	[..]	13.8.2013.		
	[..]	10.2.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	12.3.2012.	[..]	6.9.2013.		
	[..]	10.2.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	17.4.2012.	[..]	6.9.2013.		
	[..]	12.7.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	8.5.2012.	[..]	18.10.2013.		
	[..]	12.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	10.7.2012.	[..]	11.11.2013.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	6.9.2012.	[..]	9.12.2013.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	30.9.2011.	[..]	6.9.2012.	[..]	15.1.2014.		

(EUR)

RYANAIR/AMS									ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA	
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.			KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
	[..]	26.7.2011.	[..]	4.11.2011.	[..]	19.10.2012.	[..]	13.8.2013.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	14.11.2011.	[..]	19.10.2012.	[..]	13.2.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	13.12.2011.	[..]	14.11.2012.	[..]	13.3.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	14.11.2012.	[..]	3.9.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	21.12.2012.	[..]	13.2.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	8.2.2013.	[..]	13.3.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	12.1.2012.	[..]	10.7.2012.	[..]	3.9.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.	[..]	2.7.2013.	[..]	14.4.2014.		
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.						
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.						
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.						
	[..]	26.7.2011.	[..]	26.7.2011.						
	[..]	26.7.2011.	[..]	10.7.2012.						
	[..]	11.7.2011.	[..]	11.7.2011.						
	[..]	2.4.2010.								
	[..]	2.4.2010.								
	[..]	6.7.2010.								
	[..]	6.7.2010.								
	[..]	6.7.2010.								
	[..]	30.8.2010.								
	[..]	30.8.2010.								
	[..]	30.8.2010.								

L 268/72

LV

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

18.10.2017.

(EUR)

RYANAIR/AMS									ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA	
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.			KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
Kopā	[..]	5.10.2010.								
	[..]	2.2.2011.								
	[..]	2.2.2011.								
	[..]	5.4.2011.								
	[..]	5.4.2011.								
	[..]	22.7.2011.								
	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[EUR 8–20 mil- joni]	[EUR 8–20 mil- joni]

(EUR)

EASYJET										ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
OLBIJA	[..]	21.10.2010.	[..]	17.8.2012.	[..]	19.7.2013.,	[..]	13.9.2013.,		
	[..]	21.10.2010.				13.9.2013.		2.5.2014.		
	[..]	30.5.2011.								
	[..]	30.5.2011.								
Kopā	[..]		[..]		[..]		[..]		[EUR 0–10 mil-joni]	[EUR 0–10 mil-joni]
KALJĀRI	[..]	29.10.2010.	[..]	6.10.2011.	[..]	16.11.2012.	[..]	24.9.2013.		
	[..]	29.10.2010.	[..]	6.4.2012.	[..]	16.10.2013.				
	[..]	17.8.2011.	[..]	17.8.2012.	[..]	24.9.2013.				
	[..]	6.10.2011.								
Kopā	[..]		[..]		[..]		[..]		[EUR 0–10 mil-joni]	[EUR 0–10 mil-joni]

(EUR)

AIR BERLIN									ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA	
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
KALJĀRI							[..]	7.4.2014.		
							[..]	13.5.2014.		
							[..]	6.6.2014.		
Kopā							[..]		[EUR 0–1 mil- jons]	Jānosaka
OLBIJA	[..]	11.1.2011.	[..]	4.1.2012.	[..]	6.2.2013.	[..]	4.12.2013.,		
	[..]	11.1.2011.				12.3.2013. 4.12.2013.		26.6.2014.		
	[..]	1.7.2011. un 12.7.2011.								
	[..]	12.7.2011. un 4.11.2011.								
	[..]	4.11.2011. un 4.1.2012.								
Kopā	[..]		[..]	[..]	[..]	[..]	[..]		[EUR 2–10 mil- joni]	[EUR 2–10 mil- joni]

(EUR)										
MERIDIANA										ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
OLBIJA	[..]	1.4.2015.	[..]	31.12.2011.	[..]	30.5.2013.	[..]	30.6.2014.		
	[..]	1.4.2015.								
Kopā	[..]		[..]	[..]	[..]	[..]	[..]		[EUR 0–7 mil- joni]	[EUR 0–7 mil- joni]

(EUR)

AIR ITALY				ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2010. g.	2011. g.	KOPĀ	
	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS		
OLBIJA	[..] 17.5.2011., 23.5.2011. un 2.8.2011.	[..] 23.5.2011.	[..]	[..]
KOPĀ	[..]	[..]	[EUR 0–1 miljons]	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

VOLOTEA				ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2012. g.	2013. g.	KOPĀ	
	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA MAKSĀJUMA DATUMS		
OLBIJA	[..] 29.10.2012., 16.1.2013., 30.9.2013.	[..] 15.7.2013., 30.9.2013., 29.1.2014., 30.1.2014.	[EUR 0–1 miljons]	[EUR 0–1 miljons]
KALJĀRI	[..] 23.4.2015.	[..] 23.4.2015.	[EUR 0–1 miljons]	[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

AIR BALTIC		ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2013. g.	
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS
OLBIJA	[.]	15.10.2013.,
		6.12.2013.,
		3.2.2014.
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]	Jānosaka

			(EUR)
VUELING		ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA	
	2013. g.		
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	5.2.2014.	Jānosaka
KALJĀRI	[..]	17.3.2014.	
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]		Jānosaka

(EUR)										
NORWEGIAN								ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA		
	2010. g.		2011. g.		2012. g.		2013. g.			KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS		
OLBIJA	[..]	19.4.2011.	[..]	31.5.2012.	[..]	31.12.2013.	[..]	19.12.2014.		
	[..]	19.4.2011.								[..]
KOPĀ	[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]	[EUR 0–1 mil- jons]

						(EUR)	
JET2.COM						ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA	
	2011. g.		2012. g.		2013. g.		KOPĀ
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	20.12.2011.	[..]	16.1.2013.	[..]	16.5.2013., 7.8.2014.	
KOPĀ	[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]		[EUR 0–1 mil- jons]

(EUR)

NIKI			ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2012. g.		
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
OLBIJA	[..]	25.9.2012.	
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]		[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

TOURPARADE			ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2012. g.		
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
KALJĀRI	[..]	22.8.2013.	
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]		[EUR 0–1 miljons]

(EUR)

GERMANWINGS			ATGŪSTAMĀ KOPSUMMA
	2012. g.		
	SUMMA	MAKSĀJUMA DATUMS	
KALJĀRI	[..]	18.4.2013.	
KOPĀ	[EUR 0–1 miljons]		[EUR 0–1 miljons]

- (432) Lai ņemtu vērā faktisko priekšrocību, ko ieguva aviosabiedrības, summas, kas norādītas 19. tabulā, jākorrigē atbilstoši apliecinātiem pierādījumiem, kurus iesniedza Itālija, jo īpaši attiecībā uz precīzu visu maksājumu datumu.
- (433) Kā paskaidrots 353. apsvērumā, lai piemērotu valsts atbalsta noteikumus šajā lietā, tiek uzskatīts, ka AMS un Ryanair ir viens uzņēmums. Tādējādi Ryanair un AMS ir jābūt solidāri atbildīgiem par saņemtās atbalsta kopsummas atmaksāšanu.
- (434) Turklāt Itālijai ir jāpieskaita atbalsta summai atgūšanas procenti, kas aprēķināti no datuma, kad nelikumīgais atbalsts nonāca saņēmēja rīcībā, līdz tā atgūšanas datumam⁽¹²⁶⁾, saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004⁽¹²⁷⁾ V nodaļu.

9. SECINĀJUMS

9.1. FINANSĒJUMS, KO LIDOSTU EKSPLOATANTI NODROŠINĀJA AVIOSABIEDRĪBĀM PAR 1. UN 2. DARBĪBU (LIKUMS 10/2010) LAIKPOSMĀ NO 2010. LĪDZ 2013. GADAM, – VALSTS ATBALSTA AVIOSABIEDRĪBĀM ESĪBA

- (435) Itālija nelikumīgi īstenoja atbalstu, ko izmaksāja aviosabiedrībām, kuras darbojās divās attiecīgajās lidostās, saskaņā ar Likumu 10/2010 par 1. un 2. darbības finansēšanu laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.

⁽¹²⁶⁾ Sk. iepriekš minētās Padomes Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 2. punktu.

⁽¹²⁷⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

- (436) Atbalsts, ko izmaksāja aviosabiedrībām, kuras darbojās attiecīgajās lidostās, saskaņā ar Likumu 10/2010 par 1. un 2. darbības finansēšanu laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu. Nesaderīgais atbalsts ir atgūstams no aviosabiedrībām, kas darbojās Olbijas un Kaljāri lidostās un guva labumu no 1. un 2. darbības finansējuma saskaņā ar Likumu 10/2010. Itālijai jānodrošina, ka tiek veikti visi valsts pasākumi, lai nodrošinātu, ka atbalsta saņēmēji atmaksā minēto priekšrocību, kas tiem nepienākas.

9.2. REĢIONA FINANSIĀLĀ KOMPENSĀCIJA SARDĪNIJAS LIDOSTU EKSPLUATANTIEM PAR 1., 2. UN 3. DARBĪBAS FINANSĒŠANU (LIKUMS 10/2010) LAIKPOSMĀ NO 2010. LĪDZ 2013. GADAM – VALSTS ATBALSTA LIDOSTU EKSPLUATANTIEM ESĪBA

- (437) Komisija uzskata, ka saskaņā ar shēmu, kas izveidota ar Likumu 10/2010 attiecībā uz laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam, trīs lidostu ekspluatanti SOGEAAL, SOGAER un GEASAR nesaņēma valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē saskaņā ar shēmu, kas izveidota ar Likumu 10/2010, laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Shēma, ko Itālija izveidoja ar Sardīnijas 2010. gada 13. aprīļa Reģionālo likumu Nr. 10 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* – neietver valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē par labu SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., Kaljāri-Elmasas lidostas ekspluatantam, un GEASAR S.p.A., Olbijas lidostas ekspluatantam.
2. Shēma, ko Itālija izveidoja ar Likumu 10/2010, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē par labu Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic un Vueling, ciktāl tas attiecas uz šo aviosabiedrību darbību Kaljāri-Elmasas lidostā un Olbijas lidostā.
3. Valsts atbalstu, kas minēts 2. punktā, Itālija īstenojusi, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.
4. Šā panta 2. punktā minētais valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. Itālija atgūst 1. panta 2. punktā minēto valsts atbalstu no tā saņēmējiem.
2. Ņemot vērā to, ka Ryanair un AMS šā lēmuma nolūkos ir viena saimnieciska vienība, tie ir solidāri atbildīgi par valsts atbalsta, ko katrs no tiem saņēmis, atmaksāšanu.
3. Atgūstamajām summām pieskaita procentus, ko aprēķina, sākot no dienas, kad tās ir nodotas atbalsta saņēmēju rīcībā, līdz to faktiskai atgūšanai.
4. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu un Regulu (EK) Nr. 271/2008, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.
5. Itālija atceļ visus nesamaksātos 1. panta 2. punktā minētos atbalsta maksājumus, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

3. pants

1. Lēmuma 1. panta 2. punktā minētais atbalsts ir jāatgūst nekavējoties un efektīvi.
2. Itālija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

4. pants

1. Divos mēnešos pēc šā lēmuma paziņošanas dienas Itālija iesniedz šādu informāciju:
 - to atbalsta saņēmēju sarakstu, kuri saņēmuši atbalstu saskaņā ar 1. panta 2. punktā minēto shēmu, kā arī kopējo atbalsta summu, kuru katrs no tiem ir saņēmis saskaņā ar šo shēmu,
 - kopējo no katra atbalsta saņēmēja atgūstamo summu (pamatsummu ar atgūšanas procentiem),
 - veikto un plānoto pasākumu sīku aprakstu, lai nodrošinātu šā lēmuma izpildi,
 - dokumentus, kas apliecina, ka saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Itālija informē Komisiju par to valsts pasākumu norisi, kas ir pieņemti šā lēmuma īstenošanai, līdz 2. pantā minētā atbalsta atgūšana ir pabeigta. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atgūšanas procentiem, kas jau ir atgūti no saņēmējiem.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2016. gada 29. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER