

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/1861 НА КОМИСИЯТА

от 29 юли 2016 година

относно държавна помощ SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Италия — Компенсация на летищата в Сардиния за задължения за извършване на обществена услуга (услуга от общ икономически интерес — УОИИ)

(нотифицирано под номер C(2016) 4862)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 30 ноември 2011 г. Италия уведоми за схема за компенсации в полза на летищните оператори в Сардиния срещу задължения за извършване на обществена услуга (наричани по-долу „ЗИОУ“) с цел укрепване и развитие на въздушния транспорт. Това уведомление беше направено чрез електронната система за уведомяване на Комисията.
- (2) Комисията поиска от Италия да предостави допълнителна информация относно уведомлението с писма от 30 януари 2012 г., 24 април 2012 г. и 12 юли 2012 г. Италия отговори на тези искания с писма от 24 февруари 2012 г., 30 май 2012 г. и 9 август 2012 г.
- (3) Въз основа на получената информация, че Италия може да е въвела мярката преди Комисията да е взела решение да я разреши, Комисията реши да разследва мярката съгласно глава 3 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²⁾ относно неправомерната държавна помощ.
- (4) На 30 ноември 2012 г. Италия поиска от Комисията да посочи датата на вземане на решението и да предостави някои разяснения относно процедурата. Комисията отговори с писмо, предадено на Италия на 7 декември 2012 г.
- (5) С писмо от 23 януари 2013 г. Комисията уведоми Италия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, (наричано по-долу „решението за откриване на процедурата“) по отношение на схемата, за която е подадено уведомление.

⁽¹⁾ ОВ С 152, 30.5.2013 г., стр. 30.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

- (6) Италия предостави своите мнения относно решението за откриване на процедурата на 21 март 2013 г. (като приложенията бяха получени на 22 март 2013 г.).
- (7) Решението за откриване беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 30 май 2013 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно предполагаемата помощ/марка.
- (8) На 10 април 2013 г. Комисията получи коментари по случая от Ryanair Ltd. като заинтересована страна. Комисията препрати тези мнения на Италия с писмо от 3 май 2013 г. Италия не представи коментари относно мненията на Ryanair.
- (9) Впоследствие Комисията получи мнения от следните заинтересовани страни:
- а) авиокомпанията Ryanair и консултантско дружество, действащо от нейно име, на 28 юни 2013 г.;
 - б) GEASAR S.p.A., летищният оператор на летище Олбия, на 1 юли 2013 г.;
 - в) SOGEAAL S.p.A., летищният оператор на летище Алгеро, на 29 юли 2013 г.;
 - г) SOGAER S.p.A., летищният оператор на летище Каляри, на 30 юли 2013 г. и 2 август 2013 г.;
 - д) easyJet, на 30 юли 2013 г.
- (10) На 31 юли 2013 г. Комисията препрати нероверителните версии на мненията от GEASAR и SOGEAAL на Италия, на която по този начин беше дадена възможност да отговори. Комисията препрати мненията от SOGAER и Ryanair на Италия на 2 август, а тези на easyJet — на 7 август.
- (11) На 27 септември 2013 г. Италия уведоми Комисията, че няма коментари относно мненията на трите летищни оператора. На 20 и 21 ноември 2013 г. Италия изпрати на Комисията своите коментари относно мненията на Ryanair. Италия не предостави никакви коментари относно мненията на easyJet.
- (12) На 20 декември 2013 г. Ryanair предостави допълнителни коментари, които бяха препратени на Италия на 9 януари 2014 г. Италия не предостави никакви коментари относно тези мнения.
- (13) На 17 януари 2014 г. и 31 януари 2014 г. Ryanair предостави допълнителни мнения, които бяха препратени на Италия на 12 януари 2015 г. Италия не предостави никакви коментари относно тези мнения.
- (14) С писмо от 25 февруари 2014 г. Комисията уведоми Италия за приемането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. ⁽³⁾ на 20 февруари 2014 г. и за факта, че тези насоки ще станат приложими за разглеждания случай от момента на публикуването им в *Официален вестник*. Комисията предостави на Италия възможността да представи мнение относно насоките и тяхното прилагане в срок от 20 работни дни след публикуването им в *Официален вестник*.
- (15) С писма от 24 февруари 2014 г. Комисията уведоми също и заинтересованите страни за приемането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и за факта, че тези насоки ще станат приложими за настоящия случай от момента на публикуването им в *Официален вестник*. Комисията предостави на заинтересованите страни възможността да представят мнения относно насоките и тяхното прилагане в срок от 20 работни дни след публикуването им в *Официален вестник*.
- (16) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. Те замениха Насоките за въздухоплаването от 1994 г. ⁽⁴⁾, както и Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁵⁾.
- (17) На 15 април 2014 г. в *Официален вестник* беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха приканени да представят мненията си относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в разглеждания случай в срок от един месец от публикуването им ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани (ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

⁽⁴⁾ Насоки за прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

⁽⁵⁾ Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ ОВ С 113, 15.4.2014 г., стр. 30.

- (18) На 13 юни 2014 г. SOGAER представи мнението си по случая в контекста на приемането на новите насоки. GEASAR и SOGEAAL представиха своите мнения на 16 юни 2014 г., а easyJet — на 4 юли 2014 г. Мненията на SOGAER, GEASAR, SOGEAAL и easyJet бяха предадени на Италия от Комисията на 9 юли 2014 г. Италия не е представила своите коментари относно тези мнения.
- (19) На 12 и 26 септември 2014 г. Ryanair представи допълнителни мнения по случая. Комисията препрати тези мнения на Италия на 28 октомври 2014 г. Италия не е представила своите коментари относно тези мнения.
- (20) На 26 януари 2015 г. Ryanair и консултантско дружество, действащо от нейно име, представиха допълнителни мнения, които бяха препратени на Италия на 4 февруари 2015 г. Италия не е представила своите коментари относно тези мнения.
- (21) На 27 февруари 2015 г. и 2 март 2015 г. Ryanair и консултантско дружество, действащо от нейно име, представиха допълнителни мнения, които бяха препратени на Италия на 24 март 2015 г. Италия не е представила своите коментари относно тези мнения.
- (22) На 18 март 2015 г. Комисията поиска от Италия да представи допълнителна информация по случая. Италия отговори на 11, 18 и 19 май 2015 г.
- (23) На 31 март 2015 г., easyJet представи допълнителни мнения, допълващи първоначално предоставената от нея информация на 30 юли 2013 г. На 1 и 14 май 2015 г. easyJet и консултантско дружество, действащо от нейно име, представиха допълнителни мнения по случая. На 1 юни 2015 г. easyJet представи допълнителни мнения по случая. Всички тези мнения бяха препратени на Италия на 6 юли 2015 г. На 17 септември 2015 г. Италия представи своите коментари относно мненията, представени от easyJet и консултантското дружество, действащо от нейно име.
- (24) На 29 юни 2015 г. Комисията поиска от Италия допълнителна информация. Италия отговори отчасти на 14 юли 2015 г. и изпрати приложенията към този отговор на 10 септември 2015 г.
- (25) На 17 юли 2015 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия. Италия отговори на 11 септември 2015 г.
- (26) На 8 и 14 октомври 2015 г. Комисията поиска от Италия допълнителна информация. Италия отговори на 5 ноември 2015 г.
- (27) На 24 ноември 2015 г. Италия представи допълнителна информация по случая.
- (28) На 24 ноември 2015 г. Комисията поиска от Италия допълнителни разяснения. Италия отговори на 27 ноември 2015 г.
- (29) На 4 декември 2015 г. Ryanair и консултантско дружество, действащо от нейно име, представиха допълнителна информация по случая, която беше препратена на Италия на 8 декември 2015 г. Италия отговори на 16 декември 2015 г., като посочи, че няма коментари относно тези документи.
- (30) На 11, 16 и 17 декември 2015 г. Италия представи допълнителни мнения по случая.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

2.1. НАИМЕНОВАНИЕ И ЦЕЛИ НА МЯРКАТА

- (31) Със схемата, за която беше подадено уведомление, се предоставя компенсация за задължения за извършване на обществена услуга на летишните оператори, установени в Сардиния, с цел укрепване и развитие на въздушния транспорт. Италия твърди, че тези задължения за извършване на обществена услуга се отнасят до услуга от общ икономически интерес (наричана по-долу „УОИИ“). Схемата е установена съгласно член 3 от Регионален закон № 10 на Сардиния от 13 април 2010 г. ⁽⁷⁾ (наричан по-долу „Закон 10/2010“).
- (32) В този член се определя целта на тази схема, която се състои в укрепването на въздушния транспорт от и до Сардиния чрез разширяване на въздушните операции, както по отношение на честотата на полетите през зимните периоди, така и на броя на обслужваните нови дестинации. За тази цел летищата в Сардиния е трябвало да насочат това публично финансиране към авиокомпаниите под формата на компенсация за извършване на обществена услуга.

⁽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) По-широката цел на схемата е укрепване на регионалната икономика чрез увеличаване на потока от туристи, по-специално извън летния сезон.

2.2. ОРГАН, ПРЕДОСТАВЯЩ ПОМОЩТА

- (34) Регион Сардиния (наричан по-долу „регионът“) е органът, предоставящ помощта. Регионът се възползва от специалния статут на автономен регион в Италия.

2.3. ПРАВНА УРЕДБА

- (35) В член 3 от Закон 10/2010 се предвижда финансиране под формата на компенсация за задължения за извършване на обществена услуга на летищните оператори в Сардиния за периода 2010—2013 г. Закон 10/2010 се прилага чрез решения, приемани от изпълнителния орган на региона.
- (36) Регионален указ № 122/347 от 17 май 2010 г. ⁽⁸⁾ гласи, че сумите, определени в Закон 10/2010, влизат в регионалния бюджет.
- (37) Изпълнителният орган на регион Сардиния прие няколко акта за изпълнение, в които се определят условията и редът за достъпа до финансиране съгласно Закон 10/2010, както следва:
- а) Решение № 29/36 на Сардиния от 29 юли 2010 г. ⁽⁹⁾ определя критериите, естеството и продължителността на транспортната услуга, за която може да бъде предоставено финансиране, и определя насоки за изготвянето и оценката на плановите за дейностите на летищата („*programmi di attività*“).
 - б) В Решение № 43/37 на Сардиния от 6 декември 2010 г. ⁽¹⁰⁾ се одобряват плановите за дейностите, представени от летищните оператори за 2010 г., и конкретните суми, които ще бъдат предоставени за всеки от тях за 2010 г.
 - в) В Решение № 52/117 на Сардиния от 23 декември 2011 г. ⁽¹¹⁾ се определят годишните суми, които да бъдат предоставени от региона на летищните оператори за периода 2011—2013 г. въз основа на плановите за дейностите, представени от летищните оператори през 2011 г.
- (38) С Регионален закон № 1 от 19 януари 2011 г. ⁽¹²⁾ са намалени определените суми, които да се предоставят от региона на летищата, както е определено съгласно Закон 10/2010, на 21 100 000 EUR за 2011 г. и 21 500 000 EUR за 2012 и 2013 г.
- (39) Регионален закон № 12 от 30 юни 2011 г. ⁽¹³⁾ установява механизъм за парични аванси, който да се управлява чрез създаването на *ad hoc* финансов фонд в рамките на SFIRS ⁽¹⁴⁾. SFIRS е собственото финансово дружество на регион Сардиния, което като финансов брокер и оперативен клон на региона е било натоварено от региона да създаде и управлява регионалния фонд с цел да предоставя парични аванси като лихвоносно финансиране на акционерите ⁽¹⁵⁾. SFIRS е поставено под прекия контрол и управление на региона. Неговата роля е да управлява плановите, политиките и програмите, разработени от региона за икономическото и социалното развитие на територията. Неговият съвет на директорите се назначава от региона. Акт за възлагане № 15 от 9 август 2011 г. ⁽¹⁶⁾ поверява на SFIRS създаването и управлението на „регионалния фонд за летищата“ ⁽¹⁷⁾ (наричан по-долу „регионалният фонд“), чиято цел е да предоставя парични аванси по финансовите вноски на региона. В Решение № 500 от 9 август 2011 г. ⁽¹⁸⁾ се одобряват подробните правила за усвояване на регионалния фонд. Решение № 22 от 30 януари 2012 г. ⁽¹⁹⁾ допълва правилата, определени в Решение № 500 от 9 август 2011 г.

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

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale № 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 № 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, № 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione № 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, № 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 — финансов брокер съгласно членове 106 и 107 от Законодателен указ № 385 от 1 септември 1993 г.

⁽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 № 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale № 15/2012.

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

- (40) С Регионален закон № 15 от 7 август 2012 г. ⁽²⁰⁾ се изменя Регионалният закон от 30 юни 2011 г. Решение № 694 от 2 октомври 2012 г. ⁽²¹⁾ изпълнява Регионалният закон от 7 август 2012 г. и допълва и изменя правилата за усвояване на регионалния фонд, като удължава прилагането на закона от 30 юни 2011 г. за годините 2012 и 2013 г.
- (41) Решение № 4/34 от 5 февруари 2014 г. ⁽²²⁾ изменя разпределението на регионалните финансови вноски за 2013 г., като отчита намалението на регионалните финансови вноски в контекста на бюджета на региона, разпределен за финансиране на дейностите съгласно Закон 10/2010 и действителните разходи, направени от трите летищни оператора.

2.4. СХЕМАТА

- (42) Схемата, за която беше подадено уведомление, има за цел да развива въздушния транспорт и да направи въздушните връзки към и от Сардиния по-малко сезонни, което да допринесе за всеобхватната цел за привличане на туристи и засилване на регионалната икономика. За тази цел Закон 10/2010 предвижда финансиране под формата на компенсация за задължения за извършване на обществена услуга на летищните оператори в Сардиния за периода 2010—2013 г.
- (43) В решенията за изпълнение се разяснява, че целта на Закон 10/2010 — да се намали сезонния характер — се състои в удължаване на периода, през който се изпълняват полети. Това води до увеличаване на честотата на полетите по време на така наречения междинен сезон (т.е. месеците преди и след летния сезон — април, май, септември и октомври) или зимния сезон, а също така и до откриването на нови маршрути от и до места, които все още не са свързани със Сардиния. Смисълът на схемата е да се насърчи регионална политика за въздушния транспорт, която засилва икономическото, социалното и териториалното сближаване на засегнатите общности чрез преодоляване на недостатъците по отношение на достъпността на Сардиния като остров.
- (44) В посочените в раздел 2.3 решения се определят следните три дейности:
- а) *Увеличаване на въздушния трафик от авиокомпаниите („дейност 1“).* Авиокомпаниите и летищните оператори трябва да определят, в рамките на подробни „планове за дейностите“, стратегии за увеличаване на въздушния трафик и насърчаване на премахването на сезонния характер на туристическите потоци чрез определяне на маршрути от стратегически интерес, честоти, предлагане на капацитет и последващи цели за трафик. Ако тези цели бъдат изпълнени, се получава финансова компенсация; ако целите не бъдат изпълнени, трябва да се платят санкции.
 - б) *Промотиране на Сардиния като туристическа дестинация от авиокомпаниите („дейност 2“).* В гореспоменатите „планове за дейностите“ авиокомпаниите и летищните оператори следва също така да определят конкретни дейности за маркетинг и реклама, насочени към увеличаване на броя на пътниците, както и към промотиране на региона на обслужване на летището.
 - в) *Допълнителни промоционални дейности, възложени от летищните оператори на трети страни доставчици на услуги, различни от авиокомпаниите ⁽²³⁾, от името на региона („дейност 3“).*
- (45) След като веднъж регионът е одобрил плановете за дейностите, като е оценил предложените в него дейности въз основа на тяхното икономическо въздействие върху летището и икономическата дейност в Сардиния като цяло, той разпределя съответно наличните финансови ресурси за всяка година и за всяко летище.
- (46) Компенсацията за летищните оператори се изчислява въз основа на очакваните разходи, направени от авиокомпаниите за извършването на полети по стратегическите маршрути, вътрешни или международни, и изпълнението на целите за пътничопоток на година. След като са определени целите за пътничопотока, летищните оператори избират авиокомпаниите, от които се изисква да извършват въпросните услуги. Избраните превозвачи получават компенсацията, която покрива разликата между техните оперативни разходи и действителните или предполагаемите приходи от билети.
- (47) В документа за уведомлението от Италия се посочва, че регионът следва да одобри тръжната процедура, организирана от летищните оператори за избор на заинтересованите авиокомпании. Комисията не беше

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

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

⁽²²⁾ Deliberazione № 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⁾ Например реклама или туристически агенции.

информирани за организирането на търг от летищните оператори. Според Италия авиокомпаниите са били избрани въз основа на най-атрактивните търговски оферти, представени на летищните оператори при публикуването на обявления на техните уебсайтове. Що се отнася до летищата, схемата за помощ е замислена да координира развитието на системата от регионални летища чрез поставянето им в позиция взаимно да се допълват ⁽²⁴⁾.

2.5. МАРКЕТИНГОВИ ДЕЙНОСТИ, ИЗВЪРШВАНИ ОТ АВИОКОМПАНИИТЕ

- (48) Закон 10/2010 предвижда, че в контекста на дейност 2 летищните оператори трябва да сключват споразумения за маркетинг с авиокомпаниите с оглед промотиране на Сардиния като туристическа дестинация. В плановите за дейностите следователно трябва да се определят стратегиите за маркетинг и реклама, насочени към увеличаване на броя на пътниците, както и към промотиране на региона на обслужване на летището.
- (49) Два различни вида споразумения са били сключени от летищните оператори, в зависимост от авиокомпанията: или едно споразумение, включващо и летищни услуги, и маркетингови услуги, или два отделни договора, както в случая с Ryanair, където има споразумение за летищни услуги с Ryanair и споразумение за маркетингови услуги с изцяло притежаваното от нея маркетингово дружество AMS (Airport Marketing Services). Споразуменията съчетават и свързват увеличението на трафика и маркетинговите мерки и се основават на премиална система според успеха на мерките за увеличение на трафика. Съгласно тези споразумения превозвачът трябва да следва програма за определени полети и в същото време да разработи план за маркетинг и реклама.
- (50) Маркетингът се основава на специална страница за дестинацията на летището на уебсайта на превозвача, която понякога включва пътеводител. Целта на маркетинга е да се рекламират туристическите и бизнес атракции в региона и да се увеличи максимално делът на пътниците, пристигащи от чужбина.

2.6. ЗАСЕГНАТИ ЛЕТИЩА

- (51) През 2010 г. Сардиния е включвала пет летища:
- а) Алгеро, чийто летищен оператор е SO.GE.A.AL S.p.A. (наричан по-долу „SOGAAL“)
 - б) Каляри-Елмас, чийто летищен оператор е So.G.Aer. S.p.A. (наричан по-долу „SOGAER“)
 - в) Олбия, чийто летищен оператор е GEASAR S.p.A. (наричан по-долу „GEASAR“)
 - г) Тортоли, чийто летищен оператор е GE.AR.TO. S.p.A. (наричан по-долу „GEARTO“)
 - д) Ористано, чийто летищен оператор е SO.GE.A.OR. S.p.A. (наричан по-долу „SOGAOR“)
- (52) Всички тези дружества са дружества с ограничена отговорност. SOGEAAL и SOGAER са публична собственост. GEASAR се контролира от въздушния превозвач Meridiana.
- (53) Италия потвърди, че макар и Закон 10/2010 да се отнася за всички летища в Сардиния, двете малки летища на острова, Ористано и Тортоли-Арбатакс (които имат по-малко от 200 000 пътници годишно ⁽²⁵⁾) не са получили никакво финансиране съгласно Закон 10/2010.
- (54) Алгеро се намира в северозападната част на Сардиния, Олбия — в североизточната, а Каляри — в южната част. Разстоянията и времето за пътуване с автомобил между тези летища са следните ⁽²⁶⁾:

Каляри-Алгеро 247 km — 2 часа и 40 минути

Каляри-Олбия 273 km — 2 часа и 51 минути

Олбия-Алгеро 136 km — 1 час и 53 минути

⁽²⁴⁾ Deliberazione № 29/36 от 29 юли 2010 г., стр. 1.

⁽²⁵⁾ Летище Ористано, закрито през 2011 г., е имало около 7 000 пътници през 2010 г. и около 1 300 хиляди през 2011 г. Летище Тортоли-Арбатакс е имало около 13 500 пътници през 2010 г. и около 2 800 пътници през 2011 г.

⁽²⁶⁾ Източник: Google Maps.

2.6.1. ЛЕТИЩЕ КАЛЯРИ

- (55) Летищният оператор SOGAER е публична собственост, като Търговската камара на Каляри (C.C.I.A. Cagliari) притежава мажоритарния пакет акции, както е посочено в таблица 1. Регионът не контролира търговската камара на Каляри ⁽²⁷⁾, която се финансира самостоятелно чрез годишна такса, плащана от членуващите в нея дружества. Търговската камара е автономен публичноправен субект, който отговаря за предоставянето на различни услуги на членуващите в нея дружества ⁽²⁸⁾.

Таблица 1

Акционерна структура на SOGAER ⁽¹⁾

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

(¹) Основният акционер на летището има намерението да пропаде 40 % от акциите си в най-близко бъдеще (източник: Годишен доклад за 2013 г.).

- (56) През 2014 г. летището е приело 3 639 627 пътници ⁽²⁹⁾. Намира се в южната част на острова и представлява неговото главно летище по отношение на трафика. От 2007 г. SOGAER притежава цялата концесия за управлението на летището. Летището обслужва вътрешни и международни полети, а основните авиокомпании с присъствие на летището са Ryanair, Meridiana, Alitalia, CAI, Airone, easyJet, Volotea и AirBerlin. През периода 2007—2009 г. 69 % от пътническия поток на летището е отчетен между април и октомври.
- (57) На 31 декември 2013 г. SOGAER отчете оборот от 26,8 млн. евро и положителен нетен резултат от 1,7 млн. евро. Общите активи са възлизали на 125,5 млн. евро.

2.6.2. ЛЕТИЩЕ АЛГЕРО

- (58) Летищният оператор на летище Алгеро, SOGEAAL, е 80,20 % собственост на регион Сардиния и 19,80 % собственост на SFIRS SpA (дружество, притежавано от региона) ⁽³⁰⁾. SOGEAAL започна дейността си през 1995 г. чрез частична и временна концесия, която беше трансформирана в пълна концесия през 2007 г. ⁽³¹⁾

⁽²⁷⁾ Източник: Италия в своето съобщение до Комисията от 5 май 2016 г.

⁽²⁸⁾ Закон № 580 от 29 декември 1993 г. урежда статута на търговските камари в Италия.

⁽²⁹⁾ Източник: Wikipedia.

⁽³⁰⁾ Тази акционерна структура на SOGEAAL отразява промените, които са се случили в хода на 2010 г. Летището понастоящем е в процес на приватизация.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Летището се намира в северозападната част на острова. Според Италия неговият регион на обслужване покрива приблизително 35 % от острова и включва 450 000—600 000 жители в рамките на провинциите Сасари, Ористано и Нуоро. По отношение на търговския пътникопоток Алгеро е третото по големина летище в Сардиния с общо 1 639 374 пътници през 2014 г. ⁽³²⁾
- (60) Три типа авиокомпаниите извършват полети на летището: традиционни като Alitalia, Meridiana, Iberia и Lufthansa, нискотарифни като easyJet и Ryanair и чартърни компании като Tui Fly и Jet Time. През периода 2007—2009 г. 75 % от пътникопотока на летището е отчетен между април и октомври.
- (61) На 31 декември 2013 г. SOGAER отчете оборот от 15,9 млн. евро и положителен нетен резултат от 1,5 млн. евро. Общите активи са възлизали на 42,0 млн. евро.

2.6.3. ЛЕТИЩЕ ОЛБИЯ

- (62) Летищният оператор на летище Олбия, GEASAR, има мажоритарен дял от частните акционери ⁽³³⁾, както е показано в таблица 2.

Таблица 2

Акционерна структура на GEASAR

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

- (63) GEASAR започна дейността си през 1989 г. с частична концесия за управлението на летище Олбия. Олбия се намира в североизточната част на Сардиния. Летището приема традиционни авиокомпаниите, като Alitalia и Lufthansa, нискотарифни авиокомпаниите като easyJet и Vueling, и чартърни компании като Smartwings и Mistral Air.
- (64) Летището е имало 2 127 718 пътници през 2014 г. ⁽³⁴⁾ То покрива главно търговски пътникопоток, вътрешен и международен. Летището има туристическа насоченост, тъй като обслужва изключително туристическата дестинация *Коста Смералда*. Следователно трафикът е предимно концентриран в периода между май и октомври: през периода 2007—2009 г. 84 % от пътникопотока на летището е отчетен между април и октомври.
- (65) На 31 декември 2013 г. GEASAR отчете оборот от 27,0 млн. евро и положителен нетен резултат от 2,8 млн. евро. Общите активи са възлизали на 57,3 млн. евро.

2.7. МЕХАНИЗЪМ И СТРУКТУРА НА ФИНАНСИРАНЕТО, ВЪВЕДЕНО ОТ РЕГИОН САРДИНИЯ

2.7.1. ГЛОБАЛНА СУМА НА ФИНАНСОВИТЕ ВНОСКИ, ЗА КОИТО Е ПОЕТО ЗАДЪЛЖЕНИЕ ОТ РЕГИОН САРДИНИЯ

- (66) Първоначално член 3 от Закон 10/2010 е разрешавал на региона да предоставя на летищните оператори 19 700 000 EUR за 2010 г. и 24 500 000 EUR за всяка от следващите години 2011, 2012 и 2013 г.

⁽³²⁾ Източник: Официалният уебсайт на летището.

⁽³³⁾ Società per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Източник: Wikipedia.

- (67) През целия период, като се отчетат неговите собствени ресурси и планове за дейностите, представени от летищата, регионът постепенно е намалявал сумите, за които първоначално е било поето задължение, за финансиране на схемата, както е посочено в таблица 3.

Таблица 3

Компенсация, за която е поето задължение, в полза на летищата в Сардиния — 2010—2013 г.

(EUR)

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

- (68) С Решение № 4/34 от 5 февруари 2014 г. е променена регионалната финансова вноска за 2013 г. и се предвижда обща сума от 17 500 000 EUR за 2013 г. за трите летищни оператора, както е посочено в таблица 4.

Таблица 4

Компенсация, определена в полза на летищата в Сардиния — 2013 г. (съгласно Решение № 4/34 от 5 февруари 2014 г.)

(EUR)

	Година 2013
Алгеро	8 235 603
Каляри	5 264 397
Олбия	4 000 000
Общо	17 500 000

- (69) Окончателните финансови вноски, след различните изменения, действително предоставени от регион Сардиния на трите летища, са изложени в таблица 5 ⁽³⁵⁾.

Таблица 5

Окончателна компенсация, определена в полза на летищата в Сардиния — 2010—2013 г.

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Общо
Алгеро	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Каляри	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Олбия	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Ористано	300 000	—	—	—	300 000
Общо	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Както е обяснено в съображение 53, финансова компенсация първоначално е била предвидена в полза на всички летища в Сардиния, включително летище Ористано, но след това е била отменена.

- (70) Мярката е под формата на преки безвъзмездни средства от региона в полза на летишните оператори в Сардиния, които след това ще прехвърлят съответните суми на съответните авиокомпани и други субекти. Безвъзмездните средства са финансирани пряко от регионалния бюджет. Летишните оператори трябва да управляват отделни сметки за отчитане на получените суми.

2.7.2. ПЛАНОВЕ ЗА ДЕЙНОСТИТЕ И МАРШРУТИ ОТ СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНТЕРЕС

- (71) Летишните оператори в Сардиния са задължени да изготвят планове за дейностите и да ги представят на региона за одобрение. Тези планове за дейностите трябва да включват дейностите, отнасящи се до развиването на въздушни връзки от точка до точка, с национални и европейски дестинации от и до летищата в Сардиния, които да се изпълняват чрез споразумения с авиокомпаниите. За тази цел в самия план трябва да се посочва кои инициативи, измежду посочените ⁽³⁶⁾, летишните оператори считат за изпълними по отношение на целите за подобряване и превръщане на въздушния транспорт в по-малко сезонен, определени със Закон 10/2010.
- (72) В плановите трябва се да определят маршрутите от стратегически интерес (вътрешни и международни) и целите за всяка отделна година относно честотата на полетите, натоварването, новите маршрути, броя пътници и маркетинговата дейност.
- (73) При плановите за дейностите трябва да се спазват следните принципи:
- а) Маршрутите от стратегически интерес не могат да се припокриват с маршрутите, които вече се обслужват при режим на ЗИОУ ⁽³⁷⁾ въз основа на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁸⁾.
 - б) Финансовата вноска за всеки от субсидираните маршрути следва да намалява с времето.
 - в) Финансовото споразумение, сключено с авиокомпаниите, следва да включва план за рекламиране на местната територия, който следва да бъде съвместим с туристическата комуникационна стратегия на региона.
 - г) Когато общата поискана от летищата компенсация е по-висока от общата сума, разрешена от регионалния бюджет, предимство се дава на международните връзки спрямо вътрешните маршрути (с изключение на дестинациите, обслужващи повече от 3 милиона жители), маршрутите, свързващи основни центрове, маршрутите с голям потенциал за трафик, маршрутите, за които следва да се предоставят услуги през цялата година, а не на сезонен принцип, и дружества, желаещи да създадат оперативна база на местното летище.
- (74) Обслужването на маршрутите от стратегически интерес представлява УОИИ, която авиокомпаниите следва да предоставят в замяна на компенсация (ако определените цели за пътничопоток бъдат изпълнени). Плановите за дейностите следва да бъдат подкрепени с подходящи икономически и финансови прогнози, които илюстрират перспективите за рентабилността на въпросните инициативи и посочват финансовите изисквания, свързани с тези дейности за всяка година. Тези изисквания включват посочване на нивото на собствени ресурси, инвестирани от летищния оператор, както и нивото на инвестициите от трети страни, възползващи се от увеличението на трафика.
- (75) Действителните „планове за дейностите“, представени от Италия по време на официалната процедура, отговарят на изискванията, изложени в съображение 73. Те съдържат задължителната информация, изисквана от региона, като например представяне на оферта за субсидиран транспорт, подробно изчисление на компенсацията, която ще се предоставя, и очакваните икономически ползи от публичната подкрепа.
- (76) След като бъдат одобрени плановите за дейностите, регионът съответно решава да предостави годишни финансови ресурси на всяко летище, като оценява предприетите дейности въз основа на оценката на тяхното икономическо въздействие върху икономическата активност в Сардиния.

⁽³⁶⁾ Вж. съображение 44.

⁽³⁷⁾ От 2000 г. ЗИОУ са налагани на вътрешните маршрути между летищата в Сардиния и летищата в континентална Италия съгласно правилата на ЕС за въздушния транспорт.

⁽³⁸⁾ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

(77) Финансирането на плановите е следното:

- а) летищният оператор получател на средствата ще получи първа вноска като авансово плащане, равна на 20 % от общата сума, предвидена в плановите;
- б) 60 % от общото финансиране ще бъдат платени като междинно плащане след получаване на тримесечен доклад;
- в) плащането на последната финансова вноска ще се извърши в рамките на 60 дни от получаване на съответната документация, след проверка от региона на извършваната дейност, постигнатите резултати и направените разходи.

(78) Плановите за дейностите са били одобрени с две решения на региона:

- а) в Решение № 43/37 на Сардиния от 6 декември 2010 г. се одобряват плановите за дейностите за 2010 г., представени от летищните оператори на Каляри, Олбия, Алгеро и Ористано, и конкретните суми, които трябва да бъдат предоставени за всеки от тях ⁽³⁹⁾
- б) С Решение № 52/117 на Сардиния от 23 декември 2011 г. са одобрени плановите за дейностите, представени от летищните оператори на летища Каляри, Олбия и Алгеро за периода 2011—2013 г. Определени са годишните цели за пътничкопоток на всяко летище и разбивката на компенсацията между трите летища. В решението също така се пояснява, че плановите за 2011 г. трябва да се разглеждат като окончателни, тъй като те се отнасят до дейности, които вече са били извършени, докато плановите за следващите две години, 2012 и 2013 г., подлежат на промяна.

2.7.3. ПРОЦЕС НА МОНИТОРИНГ

- (79) Летищните оператори трябва да изготвят плановите за дейностите в съответствие с разпоредбите на Закон 10/2010 и неговите различни актове за изпълнение. Те трябва да си взаимодействат с авиокомпаниите в хода на тази подготовка и окончателният план трябва да бъде одобрен от региона. Ако регионът не е съгласен или открие несъответствия с разпоредбите на Закон 10/2010, той може да поиска промени в плановите за дейностите.
- (80) Регионът изисква от летищните оператори да наблюдават работата на авиокомпаниите и да прилагат санкции за неизпълнение на предварително определените цели, по-специално по отношение на честотата и пътниците. Този механизъм за санкции трябва да бъде предвиден в споразуменията с авиокомпаниите.
- (81) В решенията на изпълнителния орган на региона за изпълнение на Закон 10/2010 се предвижда механизъм за мониторинг, който да бъде въведен от региона, за да се избегне свръхкомпенсация на прогнозираните годишни разходи за въпросните дейности. Регионът трябва да определи предварителни действия за контрол, проверка и евентуално възстановяване на свръхкомпенсации, по-специално чрез мониторинг на действителния брой полети и пътници.
- (82) Регионът извършва мониторинг на действителните разходи, направени от летищните оператори за изпълнението на въпросните дейности, чрез проверка на уместната документация и отчитане на годишните разходи (фактури, издадени от авиокомпаниите на летищните оператори). Летищните оператори трябва да предоставят на региона доклади за финансирането на дейностите въз основа на фактурите, получени от изпълнителите (авиокомпаниите за дейности 1 и 2 и други дружества за дейност 3). Той също така проверява дали маршрутът, за който се плаща компенсация, не е предмет на ЗИОУ съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008.
- (83) Регионалното финансиране съгласно Закон 10/2010 може да се предоставя само в контекста на горепосочените планове за дейностите, които трябва да бъдат одобрени от региона. Тъй като тези планове са били изготвени преди да бъдат извършени дейностите, предвидени съгласно Закон 10/2010, е възможно да има някои изменения в тяхното изпълнение. Ето защо механизмът, организиран от региона, предвижда, че той следва да адаптира своята окончателна финансова вноска спрямо измененията в изпълнението на дейностите или в разходите, направени от летищата ⁽⁴⁰⁾. Затова окончателната финансова вноска, определена от региона, отчита действителното изпълнение

⁽³⁹⁾ Що се отнася до Тортоли-Арбатас, в законодателния акт се посочва, че летищният оператор е представил план *само* за тригодишен период (не за 2010 г.).

⁽⁴⁰⁾ В своето съобщение до Комисията от 11 септември 2015 г. (съображение 14), Италия дава пример с GEASAR, който през 2013 г. е ограничил своите маркетингови дейности в сравнение с първоначално предвиденото (в рамките на дейност 2, финансирана от региона). Регионът впоследствие е намалил предоставяната от него окончателна финансова вноска.

на планове за дейностите и съответствието на дейностите, за които е поискано финансиране, с целите на Закон 10/2010 и с туристическия маркетингов план на региона. Когато бъдат открити несъответствия, окончателната финансова вноска се коригира от региона ⁽⁴¹⁾.

- (84) Представената от Италия документация показва, че летищните оператори наистина са представили на региона доклади за полученото публично финансиране (включително подкрепящи доказателства, като фактури, свързани с направените разходи) и са представили доказателства за маркетингови и рекламни действия. Регионът е проверил тази информация и е платил оставащата финансова вноска на летищните оператори.

2.7.4. ПАРИЧНИ АВАНСИ И РОЛЯТА НА РЕГИОНАЛНИЯ ФОНД

- (85) Както вече беше споменато в раздел 2.3, с Регионалния закон от 30 юни 2011 г. се създава регионалният фонд ⁽⁴²⁾, управляван от SFIRS и финансиран от региона.
- (86) Финансовият механизъм, въведен от региона съгласно Закон 10/2010, е следният:
- а) Финансовите ресурси, свързани с изпълнението на трите дейности, са предоставени авансово от летищните оператори на авиокомпаниите на съответните летища (в случая с дейности 1 и 2) и на другите доставчици на услуги (в случая с дейност 3).
 - б) Всяка година, след искания за предварително финансиране от летищните оператори, регионът решава SFIRS — чрез регионалния фонд — да предоставя парични аванси на летищата. От регионалния фонд след това, при поискване, се предоставя на летищните оператори финансиране срещу възнаграждение (комисиона и лихви) като авансово плащане на сумата, определена съгласно Закон 10/2010. Авансовото плащане следва да съответства на максимум 85 % ⁽⁴³⁾ от финансовата вноска, за която е поето задължение от региона, за летищните оператори. Паричните аванси се облагат с лихва (6-месечен Euribor + 2 % за 2010 г. и 6-месечен Euribor + 1,5 % за периода 2011—2013 г.) и комисиона (1 % за 2010 г. и 0,50 % за периода 2011—2013 г.), плащани от летищните оператори на SFIRS.
 - в) Регионът впоследствие потвърждава окончателните суми, които трябва да бъдат предоставени на летищните оператори („финансовата вноска“ на региона), в рамките на своите налични ресурси и като се вземат предвид действително изплатените суми от летищните оператори в контекста на изпълнението на трите дейности. За тази цел летищните оператори представят подходящи доклади, в които: (i) се посочват постигнатите резултати и се съдържа анализ на въздействието; (ii) се посочват подробно разходите, действително направени от летището за провежданите инициативи, като също така се предоставят необходимите удостоверителни документи (фактури или подобни).
 - г) От сумата на регионалната финансова вноска регионалният фонд приспада 4 % удържана такса, която се плаща обратно на региона. След като веднъж е определена окончателната финансова вноска, от регионалния фонд се предоставя останалата част от финансирането ⁽⁴⁴⁾ на летищния оператор. Фондът се предполага, че ще предостави оставащата част на летищния оператор в рамките на максимален срок от шест месеца след приключването на планове за дейностите.

2.8. ФИНАНСОВИ ПОТОЦИ

2.8.1. ФИНАНСОВИ ПОТОЦИ ОТ РЕГИОНА КЪМ ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ

- (87) Въпреки че регионът е поел задължението да предостави общо 76 654 887 EUR през периода 2010—2013 г. (вж. таблица 5), той в действителност е прехвърлил 68 510 256 EUR на летищните оператори за финансирането на трите дейности съгласно Закон 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (вж. таблица 6, колона А): 35 516 988 EUR за SOGEAAL, 19 250 617 EUR за SOGAER и 13 742 651 EUR за GEASAR.

⁽⁴¹⁾ За тази цел Италия дава пример с летище Ористано, за което регионът е отказал конкретен маршрут, предвиден в плана за дейностите на летището — Съобщение от Италия до Комисията от 5 май 2015 г., стр. 5—6.

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

⁽⁴³⁾ При максимум до 90 % за 2011 г. — Cf. Determinazione prot. № 7641 rep. № 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Тази сума е равна на определената от региона финансова вноска минус 4 % удържана такса и финансовото авансово плащане, вече предоставено на летищния оператор.

⁽⁴⁵⁾ Италия предостави на Комисията таблици, в които е посочена окончателната сума, за която е поето задължение от региона.

- (88) Общата сума на паричните аванси, прехвърлени от регионалния фонд на летищните оператори, възлиза на 42 987 645 EUR (таблица 6, колона Б). Таксата за комисионата и начислените лихви се изчисляват от паричния аванс и се приспадат от фонда, когато паричният аванс се отпуска на летищния оператор. Удържаната такса представлява 4 % от финансовата вноска, за която регионът е поел задължение, и фондът я приспада от финансовата вноска, когато се отпуска останалата част от сумата, предоставена от региона на летището (след като са платени паричните аванси) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Следователно нетната сума за получаване от летищния оператор (таблица 6, колона В) може да се изчисли като от финансовата вноска на региона се извадят трите финансови задължения (комисиона, лихви и удържана такса). Сумите, посочени от Италия като нетните суми, действително получени от летищните оператори (таблица 6, колона Г), са малко по-различни от теоретичните суми:
- а) в случая на SOGEAAL Италия обяснява, че летищният оператор следва все още да получи 167 661 EUR от региона по отношение на финансовата вноска за 2013 г.;
 - б) регионалните финансови вноски към SOGAER и GEASAR за 2013 г. (съответно 4 946 576 EUR и 3 795 930 EUR) са били определени от региона съответно на 19 юни 2014 г. и 10 юни 2014 г., но никога не са били платени ⁽⁴⁷⁾; Италия признава, че решението на региона представлява правно обвързващ ангажимент да се платят въпросните суми, на който може да бъде направено позоваване пред национален съд. Въпреки това Италия реши да изчака до приключване на текущата процедура за установяване на държавна помощ.

⁽⁴⁶⁾ Комисията отбелязва, че италианските органи не обясняват защо посочените в таблиците парични аванси понякога надвишават финансовата вноска, определена от региона. Въпреки това тези различия не са от значение за целите на оценката на мерките за помощ, тъй като Комисията запазва само бюджетното задължение (колона А) и действително получената сума от летищните оператори (колона Г) — вж. таблица 14.

⁽⁴⁷⁾ „Disposti ma non erogati.“

Таблица 6

Действителни финансови потоци от региона към летищните оператори

SOGAAL — АЛГЕРО

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансова вноска, определена от региона (А)		Паричен аванс (Б)		Разходи за финансово обслужване			Сума за получаване от летищния оператор (В)	Нетна сума, действително получена от летищния оператор (Г)	Разлика (В) – (Г)
	Сума	Дата на поемане на задължение	Сума	Дата на плащане	Удържана такса 4 %	Комисиона	Разходи за лихви			
2010 г.	8 517 963	7.11.2012 г.	[... (*)]	20.9.2011 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011 г.	9 041 162	12.11.2012 г.	[...]	8.2.2012 г. и 23.8.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012 г.	9 062 413	3.6.2013 г.	[...]	22.10.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013 г.	8 895 449	27.10.2014 г.	[...]	17.10.2013 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Търговска тайна.

SOGAER — КАЛЯРИ

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансова вноска, определена от региона (А)		Паричен аванс (Б)		Разходи за финансово обслужване			Сума за получаване от летищния оператор (В)	Нетна сума, действително получена от летищния оператор (Г)	Разлика (В) – (Г)
	Сума	Дата на поемане на задължение	Сума	Дата на плащане	Удържана такса 4 %	Комисиона	Разходи за лихви			
2010 г.	4 657 311	7.11.2012 г.	[...]	10.9.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011 г.	4 777 320	7.11.2012 г.	[...]	15.6.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012 г.	4 869 410	13.6.2013 г.	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013 г.	4 946 576	19.6.2014 г.	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Общо	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансова вноска, определена от региона (А)		Паричен аванс (Б)		Разходи за финансово обслужване			Сума за получаване от летищния оператор (В)	Нетна сума, действително получена от летищния оператор (Г)	Разлика (В) – (Г)
	Сума	Дата на поемане на задължение	Сума	Дата на плащане	Удържана такса 4 %	Комисиона	Разходи за лихви			
2010 г.	3 972 223	7.11.2012 г.	[...]	19.9.2011 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011 г.	2 945 363	7.11.2012 г.	[...]	1.6.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012 г.	3 029 135	12.6.2013 г.	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013 г.	3 795 930	10.6.2014 г.	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Общо	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2. ФИНАНСОВИ ПОТОЦИ ОТ ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ КЪМ АВИОКОМПАНИИТЕ И ТРЕТИ СТРАНИ
ДОСТАВЧИЦИ НА УСЛУГИ ЗА ФИНАНСИРАНЕТО НА ТРИТЕ ДЕЙНОСТИ

- (90) Операторите на летища Алгеро, Каляри и Олбия са финансирали авиокомпаниите и трети страни доставчици на услуги за изпълнението на дейности 1, 2 и 3 през периода 2010—2013 г. Според Италия предоставената на летищните оператори компенсация от региона през периода 2010—2013 г. за финансирането на дейности 1, 2 и 3 е била прехвърлена на авиокомпаниите и на трети страни доставчици на услуги. Авиокомпаниите са получили финансиране за дейности 1 и 2 и са били избрани въз основа на „най-атрактивната търговска оферта“⁽⁴⁸⁾. Трети страни доставчици на услуги, отговарящи за маркетингови мерки, като рекламни или туристически агенции, са получили финансиране за дейност 3.
- (91) На таблица 7 се обобщават финансовите потоци от летищните оператори към авиокомпаниите и трети страни доставчици на услуги за финансирането на дейности 1, 2 и 3.

Таблица 7

**Финансови потоци от летищните оператори към авиокомпаниите и трети страни
доставчици на услуги за финансирането на дейности 1, 2 и 3**

SOGEAAL — АЛГЕРО

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (А)
2010 г.	[...]	[...]	8 517 963
2011 г.	[...]	[...]	9 041 162
2012 г.	[...]	[...]	9 062 413
2013 г.	[...]	[...]	8 895 449
Общо	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER — КАЛЯРИ

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (А)
2010 г.	[...]	[...]	4 657 311
2011 г.	[...]	[...]	4 977 946
2012 г.	[...]	[...]	4 869 410
2013 г.	[...]	[...]	4 946 576
Общо	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Вж. съображение 47: въпреки че търгове са били предвидени в правната рамка на Сардиния, за избора на авиокомпаниите не е бил организиран никакъв търг.

GEASAR — ОЛБИЯ

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (А)
2010 г.	[...]	[...]	3 972 223
2011 г.	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012 г.	[...]	[...]	3 029 160
2013 г.	[...]	[...]	3 795 935
Общо	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

⁽¹⁾ В своето съобщение от 11 септември 2015 г. Италия декларира сумата от [...] EUR за финансирането на дейност 3 през 2011 г. В своето съобщение от 16 декември 2015 г. (доклад от Deloitte Financial Advisory S.r.l.) Италия посочва сумата от [...] EUR вместо [...] EUR без никакво обяснение за разликата.

- (92) На таблица 8 се обобщават плащанията от летищните оператори към авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2.

Таблица 8

Финансови потоци от летищните оператори към авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2

SOGAAL — АЛПЕРО

(EUR)

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

SOGAER — КАЛЯРИ

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Общо
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Germanwings	—	—	[...]	—	[...]
Tourparade	—	—	[...]	—	[...]

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Общо
Air Berlin	—	—	—	[...]	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Общо	[...]	[...]	[...]	[...]	19 018 170

GEASAR — ОЛБИЯ

(EUR)

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

2.8.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (93) Както е посочено в таблица 6, предоставеното от региона финансиране е било изцяло прехвърлено на летищните оператори, които самите са предоставили дори повече финансиране, отколкото са получили от региона за изпълнението на дейности 1, 2 и 3 съгласно техните планове за дейностите. (Разликата между действително предоставеното финансиране за изпълнението на дейности 1, 2, 3 (колона Б от таблица 9) и действителната сума, предоставена от региона на летищните оператори за извършването на тези дейности (колона В от таблица 9) възлиза на 12 733 760 EUR).

Таблица 9

Сравнение между финансирането, предоставено от региона, и сумите, финансирани от летищните оператори за изпълнението на трите дейности съгласно Закон 10/2010

(EUR)

	Финансова вноска, определена от региона (А)	Обща сума, финансирана от летищата за трите дейности (Б)	Разлика (А) – (Б)	Нетна сума, действително получена от региона от летищните оператори (В)	Разлика (Б) – (В)
Алгеро	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Каляри	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Финансова вноска, определена от региона (А)	Обща сума, финансирана от летищата за трите дейности (Б)	Разлика (А) – (Б)	Нетна сума, действително получена от региона от летишните оператори (В)	Разлика (Б) – (В)
Олбия	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
ОБЩО	68 510 256	68 711 048	– 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) В допълнение на това, що се отнася до авиокомпаниите, както е посочено в таблица 8, предоставеното от региона финансиране чрез летишните оператори на авиокомпаниите за дейности 1 и 2 е прехвърлено на следните авиокомпании:

- 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. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА И ПЪРВОНАЧАЛНАТА ОЦЕНКА ОТ КОМИСИЯТА

(95) Според решението за откриване на процедурата обхватът на официалната процедура по разследване включва следните дейности:

- а) финансова компенсация от региона за трите летишни оператора (SOGAAL, GEASAR и SOGAER) през целия период 2010—2013 г. за финансирането на дейности 1, 2 и 3;
- б) финансови компенсации, предоставени от трите летишни оператора на авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2 през целия период 2010—2013 г. ⁽⁴⁹⁾

(96) В решението за откриване на процедурата беше отбелязано, че тъй като Комисията е разследвала възможната неправомерна помощ, предоставена от летишния оператор на летище Алгеро, в дело SA.23098 ⁽⁵⁰⁾, настоящият случай се отнася само до мерките за помощ, които не са разглеждани в това дело ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Обхватът на решението за откриване на процедурата не включваше потенциалната помощ, предоставена от летишните оператори на доставчици на услуги, различни от авиокомпании, за дейност 3. Следователно Комисията не може да заеме позиция по този въпрос.

⁽⁵⁰⁾ Решение (ЕС) 2015/1584 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero (ОВ L 250, 25.9.2015 г., стр. 38).

⁽⁵¹⁾ Вж. съображения 48—52.

- (97) По отношение на финансовата компенсация от региона за трите летищни оператора Комисията достигна до предварителното заключение, че предоставената на летищата в Сардиния компенсация представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и че Италия не е изпълнила задължението за отлагане в член 108, параграф 3 от Договора по отношение на тази компенсация.
- (98) Комисията изрази своите съмнения относно съвместимостта на схемата за компенсация на летищните оператори с вътрешния пазар. По-специално Комисията стигна до предварителното становище, че въпросната компенсация не може да се разглежда като компенсация за истинска УОИИ, възложена на летищните оператори.
- (99) По отношение на финансовата компенсация, предоставена от трите летищни оператора на авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2, Комисията счете, че тя може да включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и че тя може да се счита за неправомерна съгласно член 108, параграф 3 от Договора, като се има предвид, че тя изглежда е предоставена на получателите в нарушение на задължението за отлагане. По-специално Комисията счете, че регионът е упражнявал контрол над разглежданите ресурси, които очевидно са били заделени в регионалния бюджет за конкретната цел, наред с другото, да субсидират въздушните маршрути от и до летищата. Ето защо Комисията счете, че прехвърлянето на средства от летищните оператори на авиокомпаниите са могли да бъдат приписани на държавата и са включвали държавни ресурси. Комисията също така счете, че полученото от авиокомпаниите финансиране намалява разходите, които те в противен случай биха платили с техни собствени ресурси, ако е трябвало да работят със същия график на полетите, и заключи, че е било налице икономическо предимство за авиокомпаниите.
- (100) Освен това Комисията изрази съмнения дали финансовата компенсация, изплатена на авиокомпаниите, извършващи полети на летищата Алгеро, Каляри и Олбия, може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. По-специално Комисията изрази своите съмнения относно съвместимостта с Решението за УОИИ от 2011 г. ⁽⁵²⁾ във връзка с Регламент (ЕО) № 1008/2008, Рамката за УОИИ от 2011 г. ⁽⁵³⁾ във връзка с Регламент (ЕО) № 1008/2008 и Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

4. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

4.1. ЗАКОН 10/2010

- (101) Италия обосновава финансовата намеса въз основа на Закон 10/2010 за периода 2010—2013 г. с развитието на въздушния транспорт между Сардиния и вътрешните и европейските дестинации с цел засилване на потоците от туристи, по-специално извън летния сезон, което е от голямо значение за икономиката на Сардиния.
- (102) В закона на летищните оператори се възлага конкретна отговорност за изпълнението на неговата цел и определянето на неговите условия и критерии. По-специално летищните оператори трябва да изготвят „планове за дейностите“, които подлежат на одобрение от региона и в които се определят дейностите, които ще бъдат предприети за премахване на сезонния характер и увеличаване на въздушния трафик. Тези „планове за дейностите“ включват финансов бизнес план, в който се представят очакваните резултати и финансовите ресурси, необходими за постигане на целта.
- (103) При плановете за дейностите трябва да се спазват следните условия:
- а) обхванатите от плана маршрути трябва да бъдат различни от тези, които вече са били обхванати от компенсация за обществена услуга,
 - б) трябва да бъде предвидена подходяща реклама на острова в случай на нови маршрути или увеличение на оперативния период на полетите.
- (104) Когато необходимите финансови ресурси надвишават бюджета на региона, необходимите средства следва да бъдат разпределени съгласно критериите, определени в Решение № 29/36 на Сардиния от 29 юли 2010 г. ⁽⁵⁴⁾ (приоритет на международни маршрути, обслужване на важните центрове, премахване на сезонния характер, най-висока честота на полетите...).

⁽⁵²⁾ Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

⁽⁵³⁾ Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги (2011 г.) (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

⁽⁵⁴⁾ Вж. бележка под линия 4.

- (105) Закон 10/2010 предвижда трите категории дейности да се финансират от региона, както е посочено в съображения 44 и следващите.
- (106) Различните дейности, подготвени от летищните оператори, са описани подробно в планове за дейностите на всяко летище и Италия е предоставила на Комисията таблици, в които са обобщени извършваните дейности и съответното регионално финансиране. Италия твърди, че дейностите са имали положително въздействие за региона, тъй като през въпросния период въздушният трафик и свързаните с него пътничкопотоци са се увеличили.
- (107) Италия уточнява, че основните получатели на регионалното финансиране съгласно Закон 10/2010 са авиокомпаниите: и действително, Закон 10/2010 предвижда финансирането, за всички летища в Сардиния, на авиокомпаниите, желаещи да открият нови маршрути и да вземат мерки за отстраняване на сезонния характер на съществуващите маршрути през периода 2010—2013 г.

4.2. ПАРИЧНИ АВАНСИ

- (108) Регионален закон № 12 ⁽⁵⁵⁾ от 30 юни 2011 г. гласи, че паричните аванси, предвидени в Закон 10/2010 следва да носят лихва. За тази цел на 9 август 2011 г. ⁽⁵⁶⁾ регионът възложи на SFIRS създаването и управлението на регионален фонд за управление на тези парични аванси.
- (109) Италия твърди, че тези аванси са заеми, предоставени при пазарни условия: съгласно правилата, уреждащи фонда, финансовите заеми носят лихва в размер на 6-месечен Euribor плюс 2 % спред за 2010 г. и 1,50 % спред за 2011 и 2012 г. В допълнение на това летищните оператори трябва да плащат такса за управление в размер на 1 % от паричния аванс за 2010 г. и 0,5 % за 2011 г. Италия счита, че пазарните условия на паричните аванси трябва да се оценяват, като се използва синтетичният разходен показател (CPI — ISC) ⁽⁵⁷⁾, който взема предвид всички разходи, свързани със заемите, които ще се начисляват на летището. Италия предостави на Комисията таблица с данни за CPI за всеки предоставен финансов аванс. CPI, свързан с паричния аванс, предоставен на SOGAER, е по-висок от останалите и също така е по-висок от пазарните условия, тъй като паричният аванс е бил предоставен през септември 2012 г., а изчислението на CPI е било направено за цялата 2012 г.
- (110) Италия предостави информацията, посочена в таблица 10, относно паричните аванси, предоставени на трите летищни оператора за 2010 и 2011 г., и заключава, че паричните аванси са били предоставени при финансовите условия, които са били в съответствие с условията на подобни операции на пазара. Италия уточнява, че за 2010 и 2011 г. заемите са били предназначени да компенсират летищните оператори за сумите, които вече са били прехвърлили на авиокомпаниите за изпълнението на дейности 1 и 2.

Таблица 10

Парични аванси, предоставени на трите летищни оператора за 2010 и 2011 г.

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	1.7.2011 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	25.9.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	27.9.2011 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	2.1.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	5.7.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	20.7.2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁵⁾ Вж. бележка под линия 8.

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

⁽⁵⁷⁾ ISC — Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. ДРУГА ИНФОРМАЦИЯ

- (111) Италия изтъква, че Регионален указ № 122/347 от 17 май 2010 г. ⁽⁵⁸⁾ е административният инструмент, който позволява на средствата, отпуснати със Закон 10/2010, да бъдат ефективно включени в регионалния бюджет.
- (112) Италия уточнява, че макар и Закон 10/2010 да се отнася за всички летища в Сардиния, летишните оператори, които са били заинтересовани да се възползват от дейностите, са операторите на летища Алгеро, Олбия и Каляри. На 22 септември 2010 г. летищният оператор на летище Ористано е представил план за дейностите и съответното финансиране в размер на 300 000 EUR за 2010 г. е било одобрено от региона. Въпреки това летищният оператор на летище Ористано е бил обявен в ликвидация през май 2011 г. и сега летището е затворено.
- (113) Италия предостави на Комисията таблици, в които са обобщени предприетите дейности и съответното регионално финансиране, както и договорите, сключени между SFIRS и летишните оператори.
- (114) Италия заявява ⁽⁵⁹⁾, че намесата на държавата е била необходима, тъй като летища не биха били в състояние да покрият разходите, направени за финансиране на дейностите съгласно Закон 10/2010. Трите летищни оператора не биха били в състояние да изпълняват и финансират дейностите, предвидени в Закон 10/2010, нито чрез свои собствени ресурси, нито чрез банково финансиране.
- а) Летище Каляри: икономическите показатели на дружеството са били отрицателни през периода 2007—2009 г. и, независимо от положителния показател „печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация“ (EBITDA) ⁽⁶⁰⁾, търговската дейност не е покрила разходите за амортизация, които са довели до отрицателен показател „печалба преди лихви и данъци“ (EBIT) ⁽⁶¹⁾. Дружеството се е характеризирало по това време с постоянен икономически и финансов дисбаланс, който е застрашавал неговата кредитоспособност. През 2008 г. е било необходимо увеличение на капитала в размер на 4,4 млн. евро, за да се покрият натрупаните загуби. Поради това трудно финансово положение летищният оператор не е бил в състояние да покрие разходите, направени за изпълнението на дейностите съгласно Закон 10/2010 със собствени ресурси. Нито е можел да договори допълнително външно финансиране от финансови институции, което той не би бил в състояние да върне поради недостатъчното генериране на финансови парични потоци. През периода 2010—2013 г. оперативният марж на летищния оператор е намалял леко с 40 % по отношение на EBIT, а в годишния финансов отчет за 2013 г. се отбелязва недостатъчната капитализация на дружеството и финансово положение, което би станало критично, ако очакваното финансиране от региона за 2014 г. не е било платено ⁽⁶²⁾.
- б) Летище Алгеро: през периода 2007—2009 г. са отбелязани сериозни икономически и финансови затруднения с отрицателен нетен резултат, по-висок от собствения капитал, станал причина за рекапитализацията на дружеството през 2009 г. Системата от паричните аванси, управлявана от региона, е била насочена основно към SOGEAAL, за да може да изпълни дейностите, предвидени в Закон 10/2010 без налагане на допълнителна тежест за дружеството. Показателят EBITDA на летището е бил положителен само през 2007 г., а неговият показател EBIT е бил отрицателен през целия период, като се е влошил до нивото от – 11,3 млн. евро през 2009 г. Собственият капитал непрекъснато е намалявал през разглеждания период, достигайки отрицателна сума от – 4,8 млн. евро през 2009 г. Следователно дружеството не е било в състояние да финансира въпросните дейности със свои собствени ресурси, нито да използва допълнително външно банково финансиране поради невъзможността си да върне потенциалния договорен дълг. През периода 2010—2013 г. се е наблюдавал продължаващ отрицателен оперативен марж по отношение на EBIT, който е намалял от – 3,6 млн. евро през 2010 г. до 1,5 млн. евро през 2013 г. Капиталовата структура се е влошила през периода, като капиталът е намалял с повече от половина, достигайки до ниво от 2,4 млн. евро през 2013 г. при обща сума на активите в размер на 41,9 млн. евро ⁽⁶³⁾.
- в) Летище Олбия: през периода 2007—2009 г. летищният оператор е отчетел значителен икономически спад, главно свързан с намалението на броя на пътниците. Показателят EBITDA е намалял с 22,8 %, а EBIT — с 41,3 % през периода. Въпреки положителните нетни резултати дружеството не е генерирало положителни нетни парични потоци поради увеличение на оборотния капитал и солидна инвестиционна програма за периода 2007—2009 г. (13,2 млн. евро). Глобалната задлъжнялост се е увеличила с 2 млн. евро за периода, а допълнителните дългове към финансови институции са били много малко вероятни, тъй като това е можело да

⁽⁵⁸⁾ Вж. бележка под линия 3.

⁽⁵⁹⁾ Италия предостави на Комисията три доклада, представящи икономически и финансов анализ на летищата по отношение на мерките, предвидени в Закон 10/2010. Комисията изготви своя анализ въз основа на тези доклади.

⁽⁶⁰⁾ Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация.

⁽⁶¹⁾ Печалба преди лихви и данъци.

⁽⁶²⁾ Източник: Годишни финансови отчети на SOGAER за периода 2010—2013 г.

⁽⁶³⁾ Източник: Годишни финансови отчети на SOGAER за периода 2010—2013 г.

застраши финансовия баланс на дружеството ⁽⁶⁴⁾. В допълнение на това финансовото положение на летищния оператор е означавало, че той не е бил в състояние да финансира дейностите със свои собствени ресурси, тъй като генерираните финансови парични потоци не са били достатъчно, за да покрият инвестициите в оборотен капитал и дълготрайни активи. Трета възможност е можело да бъде увеличение на капитала от страна на акционерите, за да се гарантира необходимата ликвидност за финансиране на трите дейности, предвидени от Закон 10/2010. За да се прецени дали това би била добра възможност, необходимата инвестиция е оценена от гледна точка на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Извършеният от GEASAR анализ ⁽⁶⁵⁾, въз основа на стандартна методология за оценка на рентабилността на дадена инвестиция, показва, че нетната настояща стойност (ННС — NPV) и вътрешната норма на възвръщаемост (ВНВ — IRR), изчислени за споразуменията, сключени между летищния оператор и авиокомпаниите, са били отрицателни, което изключва всякакъв интерес към потенциално увеличение на капитала от страна на акционерите. През периода 2010—2013 г. се наблюдава относителна стагнация по отношение на показателя EBITDA на ниво от 5,9 млн. евро. Въпреки че маржът на ЕВИТ и нетният резултат леко са се подобрили през периода, дружеството все още е имало затруднения да генерира положителни нетни парични потоци поради увеличения в оборотния капитал и инвестициите ⁽⁶⁶⁾.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

5.1. МНЕНИЕ НА RYANAIR

5.1.1. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

5.1.1.1. *Общи съображения*

- (115) Ryanair изтъква, че осъществява полети само до летища Алгеро и Каляри, а не до други летища в Сардиния. Дружеството подчертава, че неговото право да представи мнения е възпрепятствано от липсата на достатъчно подробно описание на предполагаемата помощ за Ryanair, по-специално по отношение на летище Каляри. AMS и Ryanair следователно не са в състояние да представят мнения, които изцяло да обхващат договореностите между Ryanair, AMS и летище Каляри.
- (116) Авиокомпания Ryanair е ангажирала консултантско дружество, което да подготви подробен сравнителен анализ в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (ПИУПИ) ⁽⁶⁷⁾, доказващ, че таксите, плащани от Ryanair на летище Каляри, съответстват на или надвишават тези, плащани от Ryanair на референтни частни или публично-частни летища, и следователно са в съответствие с ПИУПИ.
- (117) Ryanair твърди, че не е знаела за съществуването на Закон 10/2010 на регион Сардиния при сключването на споразуменията с Каляри и Алгеро. Ryanair посочва, че AMS се е договорило с летищните оператори на търговска основа, като се е позовало на условията, приложими за референтни летища в цяла Европа (в случая с Ryanair), и като е взело предвид съответния ценоразпис на рекламните тарифи на AMS, приложим към момента (в случая с AMS).
- (118) Ryanair твърди, че летищата в Сардиния са били преки получатели на предполагаемата помощ, докато авиокомпаниите са били непреки получатели. Ryanair отбелязва, че Комисията допуска, че помощта е била предоставена на летищата по определена формула, обаче в решението за откриване на процедурата са представени само компонентите на тази формула, но не и самата формула. Тази липса на информация отнема на Ryanair правото ѝ да направи коментари в тази връзка.
- (119) Освен това, дори и ако летищата са получили помощ, Комисията не може просто да заключи, че тя е била предоставена на авиокомпаниите, без никакви конкретни доказателства в подкрепа на това предположение. Ryanair уточнява, че Комисията не е установила никакви елементи в договорите между летище Каляри и Ryanair/AMS, които биха могли да представляват държавна помощ.
- (120) И накрая, Ryanair оспорва използването на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. в решението за откриване на процедурата, за да се определи дали е предоставена помощ на летищата. В действителност Насоките от 2005 г. не предоставят надеждна референтна рамка за оценка на предполагаемата държавна помощ за летищата и нискотарифните авиокомпаниии.

⁽⁶⁴⁾ За тази цел GEASAR предоставя на Комисията финансова симулация, при която се допуска наличието на нов дълг, поет от дружеството за финансиране на мерките съгласно Закон 10/2010, и стига до заключение за влошаване на основните финансови показатели на дружеството.

⁽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⁾ Източник: Годишни финансови отчети на GEASAR за периода 2010—2013 г.

⁽⁶⁷⁾ Принцип на инвеститора в условията на пазарна икономика.

5.1.1.2. Споразумения на Ryanair с летищата

- (121) По отношение на споразуменията с летищата, авиокомпания Ryanair подчертава факта, че тя преговаря с летищата на действителна търговска основа, което обяснява защо изходът от тези преговори е различен за всяко летище. При оценката на споразуменията на Ryanair с летищата, Ryanair посочва, че Комисията трябва:
- а) да разгледа всички съответни фактори, чрез оценка на споразуменията с летищата, като отчита влиянието на приходите от невъздухоплавателни дейности и външните за мрежата фактори;
 - б) да разчита на референтни летища;
 - в) да вземе предвид пазарната позиция на регионалните летища в Европа, които остават изложени в по-голяма степен на силната конкуренция от съседните летища, като същевременно не са замислени и управлявани на пазарна основа;
 - г) да отчете дългосрочното планиране на летищата: регионалните летища не реагират на прилагането на стандартен петгодишен бизнес план;
 - д) да прилага единния подход, като се вземат предвид приходите на летищата, генерирани от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности;
 - е) да интегрира мрежовите външни фактори: по-големият брой на ползвателите на едно летище го прави по-ценно за други потенциални потребители и следователно увеличава общата му стойност;
 - ж) да вземе под внимание, че споразуменията на Ryanair с летищата не са сключени на изключителна основа: обикновено летищата, които са предмет на настоящото разследване, имат достатъчно резервен капацитет да помещават и други авиокомпани.
- (122) При оценката на таксите, плащани от Ryanair на летищата за различните услуги, получавани от нея, трябва да бъдат взети предвид значително намалените нужди на Ryanair в сравнение с други авиокомпани, дължащи се на нейния бизнес модел, както и същественият приходи от невъздухоплавателни дейности, генерирани от летищата благодарение на Ryanair.

5.1.1.3. Споразумения за маркетинг

- (123) Ryanair отново повтаря, че маркетинговите споразумения на AMS с летищата се договарят и сключват отделно от споразуменията на Ryanair със същите летища. По-специално, Ryanair и AMS уточняват, че няма наличие на предимство за AMS, тъй като AMS сключва споразумения за маркетинг с публични и частни летища. Публични и частни страни следователно се конкурират за ограниченото пространство за реклама на уебсайта Ryanair.com. По този начин AMS не се възползва от никакво предимство за целите на правото в областта на държавната помощ, тъй като принципът на инвеститора в условията на пазарна икономика се изпълнява чрез сключването на тези споразумения.
- (124) Освен това Ryanair твърди, че Комисията не е представила никаква правна или фактическа основа за поставяне под въпрос на търговската обосновка на решението на операторите на летище Алгеро и летище Каляри да рекламират на Ryanair.com при обстоятелства, при които AMS предлага своите услуги на пазарна цена. В резултат на това AMS не е в позиция да упражнява правото си на защита.
- (125) Ryanair също така представи още две проучвания относно изменящата се тенденция в приходите на летищата. През годините летищата значително увеличили своите приходи от невъздухоплавателни услуги. Според Ryanair рекламата на уебсайта на Ryanair увеличава дела на входящите пътници и следователно приходите от невъздухоплавателни дейности.
- (126) Ryanair твърди, че маркетингът и рекламата на уебсайтовете на всички авиокомпани са се превърнали в обичайна практика; такъв по-специално е случаят с авиокомпаниите, които са започнали да рекламират своята търговска марка в интернет, по-специално чрез уебсайтовете на авиокомпаниите.
- (127) Ryanair уточнява, че AMS не дискриминира летищата, публичните органи и другите клиенти. Летищата частна собственост или под частен контрол и другите частни страни са сключили споразумения с AMS въз основа на подобни недискриминационни условия.

5.1.1.4. Въпроси относно държавната помощ

- (128) Ryanair счита, че разглежданите мерки не може да бъдат приписани на държавата: просто одобрение от органите на Сардиния на плановете за дейностите на летището не е достатъчно за приписване на дадена мярка на държавата.
- (129) Ryanair подчертава, че изборът на авиокомпания въз основа на търговски оферти — представени на летищните оператори след публикуването на обявления на техните уебсайтове — представлява само по себе си тръжна процедура. Освен това няма нужда от провеждането на тръжна процедура, когато споразумението между летището и авиокомпанията съответства на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика и няма УОИИ/ЗИОУ, приложими за авиокомпанията, както е в настоящия случай.
- (130) Ryanair също така повдига съмнения относно критериите за селективност, оспорвани от Комисията, тъй като всички авиокомпания, желаещи да сключат споразумения с летище Алгери или летище Каляри, биха могли да го направят.
- (131) Ryanair стига до заключение, като заявява, че ситуацията в Сардиния произтича от неподходящите правила, уреждащи маршрутите, които представляват задължения за извършване на обществена услуга съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, и тяхното прилагане от италианските органи. В резултат на това италианските летища са изправени пред следния избор: i) обслужване на маршрути със задължения за извършване на обществена услуга, по които извършват полети традиционни авиокомпания, използващи малки въздухоплавателни средства и превозващи малък брой пътници за сметка на високи субсидии (които въпреки това не биха били достатъчни за осигуряването на ниски цени на билетите); или ii) влизане в бизнес взаимоотношения с нискотарифни превозвачи, с гаранции за пътнически трафик, използване на големи въздухоплавателни средства, превозване на голям брой пътници, никакви субсидии и ниски цени на билетите. Изправен пред такъв избор, всеки инвеститор в условията на пазарна икономика би избрал втория вариант.
- (132) С оглед на тези съображения Ryanair заключава, че нито Ryanair, нито AMS са били получатели на държавна помощ, както и че летищата в Сардиния са действали в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.

5.1.2. ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРИНЦИПА НА ИНВЕСТИТОРА В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНО ЛЕТИЩЕ КАЛЯРИ ⁽⁶⁸⁾

- (133) Ryanair е възложила на консултантско дружество да подготви подробен сравнителен анализ в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, доказващ, че таксите, плащани от Ryanair на летище Каляри, съответстват на или надвишават тези, плащани от Ryanair на референтни частни или публично-частни летища, и следователно са в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, изпрати изцяло поверителна версия на този доклад директно на Комисията.
- (134) Анализът показва, че общото равнище на таксите, плащани от Ryanair на летище Каляри, средно е по-високо от сравнимото равнище на таксите, плащани от авиокомпанията през същия период на референтните летища. По-конкретно, средната такса, плащана от Ryanair на летище Каляри, е от 2,3 до 2,4 пъти по-голяма от таксата, плащана от Ryanair на референтните летища, както на база отделен пътник, така и на база ротация, през периода между 2006/2007 г. и 2012/2013 г.
- (135) В това проучване се заключава, че разглежданите в процеса на процедурата различни споразумения са съвместими с размера на таксите, които биха били предложени на Ryanair при подобни обстоятелства от притежаващо летище инвеститор в условията на пазарна икономика.

5.1.3. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РЕФЕРЕНТНАТА ПАЗАРНА СТОЙНОСТ В СРАВНИТЕЛНИЯ АНАЛИЗ ВЪВ ВРЪЗКА С ТЕСТОВЕТЕ ЗА ПРИНЦИПА НА ИНВЕСТИТОРА В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА ⁽⁶⁹⁾

- (136) Консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, счита, че подходът на Комисията, който се състои в приемане за референтни летища единствено на такива, разположени в същия регион на обслужване като летището, предмет на настоящото разследване, е неправилен.
- (137) То заяви, че референтните пазарни цени, получени за референтните летища, не включват държавната помощ, отпусната на съседните летища. Надеждната оценка на пазарната референтна стойност в съответствие с тестовите за принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, е възможна, тъй като:
- а) сравнителни анализи се използват широко при тестовите за принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, осъществявани в други, различни от държавната помощ области;

⁽⁶⁸⁾ Доклад на Охера от 28 юни 2013 г.

⁽⁶⁹⁾ Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охера за Ryanair, 9 април 2013 г.

- б) дружествата упражняват реципрочно влияние върху решенията си за ценообразуване само ако продуктите им са взаимозаменяеми или допълващи се;
- в) летищата в един и същ регион на обслужване не се конкурират непременно помежду си, а референтните летища, използвани в представените доклади, са изправени пред ограничена конкуренция от страна на държавните летища в същия регион на обслужване ($< 1/3$ от търговските летища в рамките на региона на обслужване на референтните летища са изцяло държавна собственост и никое от летищата в рамките на същия регион на обслужване като референтните летища не е породило текущи опасения относно наличието на държавна помощ (от април 2013 г.);
- г) дори когато референтните летища са изправени пред конкуренция от страна на държавни летища в същия регион на обслужване, може да се счита, че тяхното поведение съответства на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (например, ако частният сектор притежава значително участие или ако летището се управлява частно),
- д) летищата, които спазват принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, не определят цените си под допълнителните разходи.

5.1.4. ПРИНЦИПИ, ЗАЛЕГНАЛИ ПРИ АНАЛИЗА НА РЕНТАБИЛНОСТТА ПРИ ТЕСТОВЕТЕ ЗА ПРИНЦИПА НА ИНВЕСТИТОРА В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА ⁽⁷⁰⁾

- (138) Консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, твърди, че извършеният от него анализ на рентабилността, представен на Комисията, следва принципите, които биха били възприети от разумен частен инвеститор в сектора, и несъмнено отразява подхода на прецедентите на Комисията. И действително, крайната стойност може да се адаптира въз основа на предпазливо предположение относно вероятността от подновяване на споразумението с Ryanair или от договарянето на подобни условия с други авиокомпании. Допълнителната рентабилност вследствие на сключените от Ryanair споразумения с летищата следва да се оценява въз основа на оценките на мерките, свързани с нетната настояща стойност или вътрешната норма на възвръщаемост.

5.1.5. ИЗГРАЖДАНЕ НА ТЪРГОВСКАТА МАРКА: ЗАЩО И КАК ПРИ МАЛКИТЕ ТЪРГОВСКИ МАРКИ СЛЕДВА ДА СЕ ИНВЕСТИРА В МАРКЕТИНГ [BRAND BUILDING: WHY AND HOW SMALL BRANDS SHOULD INVEST IN MARKETING] ⁽⁷¹⁾

- (139) Проучването има за цел да очертае икономическата логика, на която се основават решенията на регионалните летища за закупуване на реклама на уебсайта Ryanair.com от AMS.
- (140) Тъй като има голям брой добре известни и често използвани летища, по-слабите конкуренти трябва да преодолеят статичното поведение на потребителите, като намерят начин трайно да изпращат посланието на тяхната търговска марка до широка аудитория. Традиционните форми на маркетингова комуникация изискват разходи, надвишаващи техните ресурси.
- (141) Вместо това рекламирането чрез AMS:
- i) предлага възможност за достигане до значителна аудитория, състояща се от потребители, които вече обмислят покупка на билети за пътуване;
 - ii) предполага относително ниски разходи (цени по търговски ставки за онлайн комуникация);
 - iii) позволява комуникация по време на етапа на покупка;
 - iv) дава възможност за креативна реклама.

5.1.6. СТАНОВИЩЕ НА RYANAIR ОТ 20 ДЕКЕМВРИ 2013 Г.

- (142) Ryanair представи мнения на 20 декември 2013 г. относно плащанията към AMS, което е дъщерно дружество за уеб реклама, изцяло притежавано от Ryanair.
- (143) Ryanair не е съгласна с оценката на Комисията, че плащанията, предоставяни на AMS, представляват разходи за летището, тъй като този подход пренебрегва стойността на услугите на AMS за летището. Освен това Ryanair счита, че за целите на анализа в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика закупуването на стойностни маркетингови услуги на пазарни цени следва да се разглежда отделно от свързаното с тях договорно споразумение между летището и авиокомпанията.
- (144) В подкрепа на това Ryanair представя анализ от консултантско дружество, действащо от нейно име, за сравняване на цените, начислявани от AMS, с цените на сравними услуги, предлагани от други уебсайтове за пътуване. В анализа се заключава, че използваните от AMS цени са или по-ниски от средните, или в средния диапазон на цените, начислявани от референтните уебсайтове.

⁽⁷⁰⁾ Принципи, залегнали при анализа на рентабилността при тестовите за принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охега за Ryanair, 9 април 2013 г.

⁽⁷¹⁾ Проучване, изготвено за Ryanair от професор D.P. McLoughlin, 10 април 2013 г.

- (145) Според Ryanair това показва, че цените на AMS са в съответствие с пазарните цени. Поради това решението от страна на обществено летище да закупи услугите на AMS е в съответствие с теста за принципа за оператор в условията на пазарна икономика.
- (146) Ryanair иска Комисията да прецени своя подход, възприет за анализа на договорите на AMS. Ryanair счита, че договореностите с AMS следва да се разглеждат отделно от договореностите на Ryanair за летишно обслужване, като следователно подлежат на отделен тест за принципа за оператор в условията на пазарна икономика. Ако Комисията настоява за общ тест за принципа за оператор в условията на пазарна икономика на договореностите с AMS и на договореностите на Ryanair за летишно обслужване, то тогава най-малкото не следва да се пренебрегва стойността на услугите на AMS за летището.
- (147) Докладът на консултантското дружество, действало от името на Ryanair, от 20 декември 2013 г. относно цените на AMS се позовава на заключенията, направени в по-рано представени доклади на маркетинговите консултанти Mindshare (2004 г.) и Zenobie Conseil (2011 г.), както и на доклада на професор McLoughlin (2012 г.), в който се очертава значението на рекламата за малките търговски марки. Тези доклади потвърждават, че авиокомпания Ryanair има силна общоевропейска търговска марка, даваща ѝ възможност да прилага премиална цена за своите рекламни услуги.
- (148) В анализа цените на AMS са били сравнени с цените за реклама, прилагани от група референтни уебсайтове за периода 2004—2005 г., когато ценоразписът на рекламните тарифи на AMS е бил въведен за първи път, и за 2013 г. Резултатите показват, че уебсайтът ryanair.com има два пъти повече месечни посетители от следващия най-популярен уебсайт за пътувания и че посетителите е по-вероятно да сключат други сделки за електронна търговия. Тези уникални характеристики, съчетани с добрата разпознаваемост на търговската марка, позволяват на Ryanair да начислява премия.
- (149) В заключение, и за двата периода и всички сектори беше установено, че тарифите на AMS попадат в диапазона на прилаганите от уебсайтове в референтните групи цени или са по-ниски от тях.
- (150) В подкрепа на това авиокомпания Ryanair представи данни за трафика към нейната начална страница в Обединеното кралство между ноември 2012 г. и ноември 2013 г. и през периода 2009—2012 г., както и данни за услугите на AMS, закупени от няколко летища, и споразуменията на AMS с тези летища.
- (151) Приложение Б.4 към становището на Ryanair от 20 декември 2013 г. се състои от Договора на AMS от 27 март 2009 г. По-специално в договора се посочва, че „Airport Marketing Services ще предостави пакет от маркетингови услуги за периода 29 март 2009 г.—28 март 2010 г. на стойност 1 600 000,00 EUR. За периода от 29 март 2010 г. до 28 март 2014 г. стойността на интернет услугите ще възлиза на 2 000 000,00 EUR годишно и ще се основава на текущия ценоразпис на рекламните тарифи на Airport Marketing Services. [...]“.

5.1.7. СТАНОВИЩЕ НА RYANAIR ОТ 17 ЯНУАРИ 2014 Г.

- (152) Ryanair представи доклад, изготвен от консултантско дружество, относно принципите, които според авиокомпанията следва да се прилагат за теста за рентабилност на оператор в условията на пазарна икономика, обхващащ едновременно договорите за въздухоплавателни услуги, сключени между Ryanair и летищата, и договорите за маркетингови услуги между AMS и същите летища. Ryanair подчертава, че това по никакъв начин не поставя под въпрос нейната позиция, според която към споразуменията на AMS и споразуменията за въздухоплавателни услуги следва да се прилагат различни тестове за принципа за оператор в условията на пазарна икономика.
- (153) В този доклад се посочва, че приходите, генерирани от AMS, следва да се включат в общите приходи при един общ анализ на рентабилността, докато разходите на AMS се начисляват към общите разходи. За тази цел в доклада се предлага методика, основана на парични потоци, при условие че тези разходи, засягащи AMS, ще бъдат разглеждани като допълнителни оперативни разходи.
- (154) В доклада се изтъква, че маркетинговите дейности допринасят за създаването и повишаването на стойността на търговската марка, което би могло да генерира дейност и печалби не само по време на срока на маркетинговите споразумения, но също и след това. Поради споразумението с Ryanair, другите авиокомпания е по-вероятно да бъдат привлечени към летището, увеличавайки потока от търговски оператори и приходите от невъздухоплавателни дейности на летището. Ако Комисията извърши общ анализ на рентабилността, тези ползи следва да се вземат предвид при разглеждането на свързаните с AMS разходи като допълнителни оперативни разходи, като тези допълнителни разходи се изчисляват след приспадане на плащанията към AMS. В допълнение на това крайната стойност може да бъде включена в прогнозните допълнителни печалби, за да се установи стойността, получена след изтичането на неговия срок.

- (155) В подкрепа на този подход в доклада е представено обобщение на резултатите от проучванията, които показват как рекламата може да повиши стойността на търговската марка и да подобри лоялността на клиентите. По-специално рекламата на ryanair.com увеличава присъствието на търговската марка на дадено летище. Особено по-малките регионални летища, които се стремят към увеличаване на обема на трафика си, биха могли да повишат стойността на своята търговска марка, като сключат споразумения за реклама с AMS.
- (156) И накрая се твърди, че основаният на паричните потоци подход е в съответствие със свързаните или несвързаните с държавна помощ решения на Комисията относно конкуренцията, а именно случаят с *BayernLB*, по който Комисията посочи, че ще използва дисконтов модел за изчисляване на дивидентите за оценка на паричните потоци и след това ще определи крайната стойност въз основа на прогнозирания растеж на дивидентите, и случая със свиване на маржовете, отнасящ се до *Telefonica*, при който Комисията включи крайната стойност в своя анализ на дисконтираните парични потоци.

5.1.8. ДОКЛАД НА ОХЕРА ОТ 31 ЯНУАРИ 2014 Г.: КАК СЛЕДВА ДА СЕ ТРЕТИРАТ СПОРАЗУМЕНИЯТА С AMS В РАМКИТЕ НА АНАЛИЗА НА РЕНТАБИЛНОСТТА КАТО ЧАСТ ОТ ТЕСТА ЗА ПРИНЦИПА ЗА ОПЕРАТОР В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА? ПРАКТИЧЕСКО ПРИЛОЖЕНИЕ

- (157) На 31 януари 2014 г. Ryanair предостави информация относно разследванията на Комисията за държавна помощ, в които авиокомпанията е понастоящем замесена. Въз основа на проучванията, възложени на консултантско дружество, Ryanair обсъжда практическата приложимост на включването на AMS ⁽⁷²⁾ в общ анализ на рентабилността на AMS-СПО ⁽⁷³⁾ и разглежда как по принцип, според нейното разбиране на подхода на Комисията, споразуменията с AMS могат да бъдат включени в общ анализ на рентабилността на AMS-СПО.
- (158) При възприетия подход се отчита потенциалът за това споразуменията за летищно обслужване и споразуменията с AMS да поддържат печалбите на дадено летище и след планираното изтичане на срока на споразуменията за летищно обслужване.
- (159) Ryanair твърди, че присъствието на Ryanair на дадено летище би могло да привлече други пътници или авиокомпании, които да използват летището. Рекламата и промоциите в резултат на споразуменията с AMS, биха могли да доведат до по-голям пътнически поток за Ryanair или за други авиокомпании, след изтичането на предвидения срок на споразумението за летищно обслужване с Ryanair. Освен това те биха могли също така да увеличат приходите от невъздухоплавателни дейности на летището. Според Ryanair това е интуитивен резултат, тъй като почти всички дружества в икономиката ще инвестират в маркетинг, за да подобрят рентабилността чрез продуктова диференциация. Предвид типичните ползи от маркетинга и мрежовите ефекти, свързани с растежа в рамките на летищата, би било неправилно да се приеме, че единствените допълнителни приходи, свързани с маркетинга на AMS, ще бъдат пътниците на Ryanair, използващи летището по време на срока на действие на споразумението за летищно обслужване.

5.1.9. КОМЕНТАРИ НА RYANAIR ОТ 12 СЕПТЕМВРИ 2014 Г.

- (160) Ryanair изтъква, че разглеждането на споразумението между летището и авиокомпанията трябва да включва анализ в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика, както е признато в раздел 3.5 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (161) Освен това Ryanair твърди, че „основаният на капацитета подход“ към разпределението на инвестиционните разходи е правилен от правна гледна точка според предварителния тест на рентабилността, а също така е правилен и от икономическа гледна точка. И наистина, „действителният обичаен подход“ не отразява факта, че анализите на рентабилността в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика трябва да се извършват на предварителна основа.

5.1.10. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИТЕ РАЗХОДИ ⁽⁷⁴⁾

- (162) В доклада на консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, се изтъква параграф 64 от новите Насоки за въздухоплаването и се заявява, че в действителност хипотетичните нови съоръжения и терминал не са нужни само на една конкретна авиокомпания, а и другите авиокомпании също могат да се възползват от тях. В него се отбелязва, че не е честно да се приписват 100 % от разходите на едно дружество, дори и ако то е единственото дружество, което осъществява дейност на летището, като се има предвид, че изчисляването на разходите въз основа на използването на капацитета, създаден от инвестициите, може да е един добър начин.

⁽⁷²⁾ Споразумения за летищно обслужване.

⁽⁷³⁾ Общият анализ на рентабилността на AMS-СПО е бил извършен за всички тези летища, за които консултантското дружество е било в състояние да получи необходимите данни.

⁽⁷⁴⁾ Доклад на Охера от 12 септември 2014 г.

- (163) Ryanair подчертава критичната разлика при измерването на използването от гледна точка на капацитета, вместо на дела на трафика. Летище Ангулем е посочено като пример, където Ryanair е представлявала 95—97 % от трафика, но само 25—28 % от използвания капацитет.
- (164) Консултантското дружество предоставя на Комисията няколко примера, включително и случая с Алгеро ⁽⁷⁵⁾. През 2004 г. нов пътнически терминал е бил открит на летище Алгеро, който значително е увеличил капацитет за пътници на летището от около 0,8 милиона до 2,5 милиона пътници. Това увеличение в капацитета на терминала е било отразено в бизнес плановете на SOGEAAL чрез увеличени ротации и заминаващи пътници от 2004 г. нататък.
- (165) В заключение, в бележката се отчита, че подходящият начин за разпределяне на инвестиционните разходи е свързан с очаквания дял на капацитета, представен от споразумението с дадена авиокомпания.

5.1.11. ОЦЕНКА НА ПО-ШИРОКОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА СПОРАЗУМЕНИЯТА С AMS ВЪРХУ ТРАФИКА НА ЛЕТИЩЕТО ⁽⁷⁶⁾

- (166) Консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, е разгледало очакваната допълнителна рентабилност на споразуменията от гледна точка на летището, като е анализиало не само разходите по плащанията за AMS, но също така и ползите по отношение на увеличената привлекателност на летището и на потенциала както за по-голям пътникопоток от други авиокомпания, различни от Ryanair, така и за съответно по-високи равнища на приходите от невъздухоплавателни дейности.
- (167) С цел да се покаже по-широкото въздействие на споразуменията с AMS, летище Алгеро е третирано от консултантското дружество като практически казус. Резултатите от този анализ разкриват положително въздействие върху SOGEAAL благодарение на маркетинговите споразумения, подписани с AMS. По-специално летището се е възползвало от (i) възможно увеличение на привлекателността за другите авиокомпания, (ii) ограничен спад в броя на пътниците поради финансовата криза и (iii) потенциална аудитория на рекламата на AMS над 50 пъти по-голяма в сравнение с подобни договорености с Alitalia.
- (168) И накрая, в доклада се твърди, че при липсата на емпиричен анализ на въздействието от рекламата на ryanair.com, е неправилно да се заключи, че единствените ползи от рекламата на ryanair.com са от увеличените нива на трафика от Ryanair и че ползите от споразуменията с AMS изчезват след изтичането на споразуменията.

5.1.12. РОЛЯТА НА СРАВНИТЕЛНИЯ АНАЛИЗ ПРИ ОЦЕНКИТЕ ⁽⁷⁷⁾ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С ПОУПИ ⁽⁷⁸⁾

- (169) Ryanair твърди, че Комисията не е извършила никаква оценка на ефективността на разходите на летищата при извършването на анализите на рентабилността. Поради това Ryanair подчертава факта, че няма как да знае дали сделката се очаква да бъде печеливша за летището.
- (170) Анализът, извършен от консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, подчертава значението на сравнителния анализ за разбиране на действителните разходи на едно летище. В него се представят множество примери за сравнителен анализ, използвани от Комисията през последните години, и се подчертава фактът, че самата Комисия заявява, че сравнителният анализ е от съществено значение при оценките за съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика (ПОУПИ).
- (171) В заключение Ryanair предлага да се използва сравнителният анализ най-малко за кръстосана проверка на резултатите от анализа на рентабилността.

5.1.13. ИКОНОМИЧЕСКИ ОЦЕНКИ СЪГЛАСНО ПРИНЦИПА ЗА ОПЕРАТОР В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА: СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ, ВКЛЮЧВАЩ AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) Предоставеното от Ryanair проучване показва как резултатите от 2012 и 2013 г. за летища Любек и Каляри не се променят след включването на плащанията за AMS в сравнителния анализ.

⁽⁷⁵⁾ Вж. бележка под линия 52.

⁽⁷⁶⁾ Доклад на Охега от 26 септември 2014 г.

⁽⁷⁷⁾ Принцип за оператор в условията на пазарна икономика.

⁽⁷⁸⁾ Съобщение на Ryanair от 26 януари 2015 г.

⁽⁷⁹⁾ Съобщение на Ryanair от 27 февруари 2015 г.

- (173) В него се стига до заключението, че през разглеждания период (2007—2013 г.) нетните такси, плащани от Ryanair на летище Каляри, са били средно по-високи от средните такси на референтните летища. Това предполага, че един инвеститор в условията на пазарна икономика вероятно би предложил подобни условия на Ryanair. По-специално авиокомпанията твърди, че резултатът не е чувствителен към включването на плащанията за AMS и че е устойчив на различни проверки за чувствителност.

5.1.14. ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА СЪГЛАСНО ПРИНЦИПА ЗА ОПЕРАТОР В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА: ЛЕТИЩЕ КАЛЯРИ, АНАЛИЗ НА РЕНТАБИЛНОСТТА ⁽⁸⁰⁾

- (174) Проучването има за цел да покаже чрез предварителен анализ, че споразуменията за летищно обслужване (СПО) от януари 2007 г., декември 2007 г. и декември 2009 г. са били считани за печеливши от SOGAER SpA (оператора на летище Каляри) и биха били считани за печеливш от всяко друго дружество за управление, в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (175) По-специално анализът на рентабилността, изготвен въз основа на изчислението на нетната настояща стойност, показва положителен резултат от индекса за целия период (2007 и 2009 г.). Следователно споразуменията на летище Каляри изглежда са в съответствие с пазара.
- (176) Доказателствата сочат, че при подобни обстоятелства инвеститор в условията на пазарна икономика на летище Каляри би счел за изгодно да му бъдат предложени подобни споразумения като тези, които са били договорени между Ryanair и летище Каляри.

5.1.15. ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ОПЕРАЦИИТЕ НА RYANAIR ВЪРХУ ПРИХОДИТЕ ОТ НЕВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ НА ЛЕТИЩАТА ⁽⁸¹⁾

- (177) Консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, счита, че започването на операции на Ryanair е имало значително положително въздействие върху равнището на приходите на пътник от невъздухоплавателни дейности на летищата. Въз основа на това в доклада се твърди, че текущият подход, използван в неговия анализ на рентабилността в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика ⁽⁸²⁾, както и в анализа на Комисията, е бил консервативен, тъй като не е включвал това увеличение на приходите на летищата.
- (178) В доклада се извършва емпиричен анализ, за който е използвана извадка от 57 европейски летища, предвидени да бъдат възможно най-сходни с летищата, оценявани в настоящото разследване. Резултатът е, че започването на операции на Ryanair ⁽⁸³⁾ в 29 от тези летища е довело до увеличение с около 12,0—13,7 % на приходите от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник в действително изражение (над инфлацията), като този ефект е статистически значим. Това вероятно се дължи на факта, че пътниците на Ryanair изразходват повече средства повече от пътниците на други авиокомпании, отчасти в резултат на ограниченото предлагане на храна на борда на нискотарифните превозвачи, както и като резултат от започването на операции на Ryanair, водещо до развитието на терминала — например чрез привличането на допълнителни магазини за продажба на дребно.
- (179) В доклада също така се установява, че този ефект се наблюдава по-често при нискотарифните превозвачи. Поради растежа в сектора на нискотарифните превозвачи със силни търговски марки, които генерират значителни нива на пътничопоток, началото на операции на един нискотарифен превозвач на дадено летище може да доведе до значително развитие на летището и следователно до по-високи приходи от невъздухоплавателни дейности на база отделен пътник. Въз основа на разглежданата извадка от летища, започването на операции на превозвачите на пълни тарифи, за разлика от това, не оказва значително въздействие върху приходите на пътник от невъздухоплавателни дейности на летищата.

⁽⁸⁰⁾ Доклад на Охега, 2 март 2015 г.

⁽⁸¹⁾ Доклад на Охега, изготвен за Ryanair, 4 декември 2015 г.

⁽⁸²⁾ Консултантското дружество се е позовало на подхода, използван от Комисията при решенията за летищата По и Ним, където Комисията изчисли очакваните приходи на заминаващ пътник от невъздухоплавателни дейности въз основа на наблюдаваните данни на летището преди подписването на споразуменията, с корекции за инфлацията.

Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109), и по-специално съображение 414.

Решение (ЕС) 2016/633 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited и Airport Marketing Services Limited (ОВ L 113, 27.4.2016 г., стр. 32), и по-специално съображение 436.

⁽⁸³⁾ Консултантското дружество е счело за започване на операции на Ryanair годината, в която Ryanair е започнала „значителни“ операции на дадено летище, определена като първата година, през която заминаващите пътници на Ryanair са надвишили 50 % от максималния общ брой заминаващи пътници на Ryanair, превозени през една година на същото летище за периода 1994—2012 г.

- (180) Съгласно този доклад резултатите подчертават консервативния характер на подхода, използван към момента в неговия анализ на рентабилността съгласно принципа за оператор в условията на пазарна икономика, както и в анализа на Комисията. Тези анализи не предполагат ускорен растеж в приходите от невъздухоплавателни дейности на летищата на база отделен пътник и следователно не включват по-широките ползи от операциите на Ryanair от летищата, а само завишените оценки на приходите от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник с много по-ниския процент на инфлацията. Консултантското дружество следователно е очаквало неговият анализ за съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика и анализът на Комисията да занижат очакваната рентабилност от договореностите на Ryanair на летището.

5.2. МНЕНИЯ НА EASYJET

5.2.1. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

5.2.1.1. *Операции на easyJet в Сардиния*

- (181) През периода 2010—2013 г. авиокомпанията easyJet е извършвала полети от летища Каляри и Олбия.

Договорът с летище Каляри

- (182) Договорът с летищния оператор на летище Каляри е бил подписан на 14 декември 2010 г. и е бил в сила от 29 март 2010 г. до 28 март 2013 г. ⁽⁸⁴⁾ Общата стойност на договора с летище Каляри е била [...] EUR: договорът предвижда летищният оператор на летище Каляри да заплати на easyJet [...] EUR за първата година, [...] EUR за втората година и [...] EUR за третата година.
- (183) В договора с летище Cagliari се пояснява, че за да се засили икономиката на региона и да се реализира подходяща икономическа възвръщаемост, регионът е решил да увеличи своите маркетингови инвестиции в сектора на туризма и по този начин е предоставял на летищните оператори, всяка година, сума, която да се изразходва за тази цел. Авиокомпанията easyJet се е ангажирала да предоставя маркетингови дейности, да извършва полети от точка до точка и да постигне целите за пътничкопоток, определени в договора.
- (184) Договорът включва тригодишен бизнес и медиен план, изготвен от easyJet, както и цели за пътничкопоток, които трябва да бъдат постигнати от авиокомпанията. Проучване на икономическото въздействие — възложено на външен консултант — е приложено към договора и в него се измерва възвръщаемостта от инвестицията, произтичаща от маркетинговите дейности.
- (185) Неизпълнението от страна на easyJet на ангажимента да обслужва договорените маршрути и честоти ще даде право на SOGAER да не плати съответната сума. Авиокомпанията easyJet е поела ангажимент да плаща всички съответни и стандартни летищни такси и данъци на SOGAER. Неплащането на горепосочените данъци и такси е щяло да се счита за нарушение на нейните задължения към SOGAER, който е щял да има правото да прекрати договора.

- (186) В член 5 от договора с летище Каляри се посочва, че предоставянето на финансова подкрепа зависи от предоставянето на съответните средства от региона.

Договори с летище Олбия

- (187) Първият договор с GEASAR е бил подписан на 17 март 2011 г. и е обхващал периода от 28 март 2010 г. до 27 март 2011 г. (еднократно плащане в размер на [...] EUR). Вторият договор е бил подписан на 25 януари 2012 г. и е обхващал периода от 27 март 2011 г. до 30 март 2013 г. ⁽⁸⁵⁾ (до [...] EUR за периода от летния сезон на 2011 г. до зимния сезон на 2011/2012 г. и до [...] EUR за периода от летния сезон на 2012 г. до зимния сезон на 2012/2013 г.). Първият договор с GEASAR е бил подписан на 1 март 2013 г. и е обхващал периода от 27 март 2013 г. до 30 март 2014 г. ([...] EUR еднократно плащане).
- (188) В договорите не се посочва, че публичните средства, отпускани за развитието на въздушния транспорт, се предоставят от региона.

⁽⁸⁴⁾ Договорът с Каляри се отнася до обслужването на следните маршрути: Станстед, Женева, Базел, Шьонефелд.

⁽⁸⁵⁾ Договорът с Олбия се отнася до обслужването на следните маршрути: Бристол, Базел, Женева, Лондон Гатуик, Милано Малпенса, Шьонефелд, Лион, Орли и Мадрид-Барахас.

- (189) Авиокомпания easyJet заявява, че целта на договора, подписан на 25 януари 2012 г., е била да увеличи допълнително своите операции на летището чрез i) откриването на нова връзка между Олбия и Мадрид през летния сезон на 2012 г., ii) повишаване на седмичната честота на транспорта от и до Берлин през зимния сезон на 2012/13 г., и iii) развиване на потоците транзитен трафик, особено на международните пазари, през междинния и слабия сезон. Целта на договора е била да се разработи програма за маркетинг и реклама с финансовото участие на GEASAR.
- (190) Авиокомпания easyJet е изготвила бизнес план, прегледан от GEASAR, който е подготвил свой собствен бизнес план с цел да провери финансовата жизнеспособност на договора. Летищният оператор е потвърдил стойността на инвестицията въз основа на резултата от своя собствен бизнес план ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Елементи на държавна помощ

- (191) С цел да се разбере дали въпросната мярка трябва да се счита за държавна помощ, easyJet преминава през всеки от критериите, определени в член 107, параграф 1 от Договора.

Държавни ресурси

- (192) Авиокомпания easyJet заявява, че макар договорът със SOGAER изрично да се позовава на регионален закон 10/2010 на Сардиния, съгласно който регионът ще предостави тези средства на летищния оператор, няма доказателства, че средствата, предоставени на easyJet от SOGAER и GEASAR, са били същите като тези, отпуснати директно от региона на летищните оператори.
- (193) Първо, easyJet твърди, че позоваването на регионалния закон в договора между SOGAER и easyJet само по себе си не доказва пряка връзка между средствата на регион Сардиния и easyJet. Освен това фактът, че такова позоваване не е направено в договора между GEASAR и easyJet също така показва, че Закон 10/2010, посочен в другия договор, не е бил от съществено значение в отношенията между летищните оператори и easyJet.
- (194) Авиокомпания easyJet счита, че Комисията следва да направи конкретна оценка, отнасяща се за договорите на easyJet, за да провери дали средствата, които easyJet е получила от летищните оператори, действително са дошли от региона, преди да прави заключението, че въпросната мярка представлява държавна помощ.

Нарушаване на конкуренцията на вътрешния пазар

- (195) Авиокомпания easyJet посочва, че получената компенсация не е достатъчна, за да се окаже отрицателно въздействие върху конкуренцията. Това се дължи на два основни фактора: относително ниския размер на компенсацията и липсата на авиокомпаниите, извършващи полети по същите маршрути като посочените в договорите.
- (196) easyJet е единствената авиокомпания, която обслужва всички маршрути, посочени в договора с SOGAER, и почти всички маршрути, посочени в договора с GEASAR. Летищните оператори са поканили и други авиокомпаниите да обслужват същите маршрути чрез публикуване на техните уебсайтове на поканата към авиокомпаниите да представят бизнес планове за извършването на полети по маршрутите от/към Каляри и Олбия, но само easyJet се е възползвала от тази възможност.
- (197) Тъй като easyJet е единствената авиокомпания по съответните маршрути, никой конкурент не може да бъде засегнат от предполагаемата помощ. Поради това, според easyJet, няма нарушаване на конкуренцията.

Отсъствие на икономическо предимство

- (198) Авиокомпания easyJet заявява, че мярката не включва никакво икономическо предимство в нейна полза и основава своята аргументация на принципа на частния инвеститор.
- (199) Авиокомпания easyJet заявява, че SOGAER и GEASAR са били в състояние да оценят на предварителна основа положителната икономическа възвръщаемост на договорите. Икономическата възвръщаемост се основава на два

⁽⁸⁶⁾ Нито един бизнес план не е бил предоставен на Комисията.

фактора: i) easyJet е поела ангажимента да предоставя маркетингови дейности, да извършва полети от точка до точка и да постигне целите за пътнически поток, определени в договора. ii) easyJet е предоставила на летищния оператор бизнес планове, които обхващат срока на договорите, както и медийни планове, за да позволи на летищния оператор да провери рентабилността; и iii) летищният оператор е потвърдил възвръщаемостта на инвестицията, произтичаща от маркетинговите дейности.

- (200) По отношение на първата точка easyJet пояснява, че в договорите на Каляри и Олбия тя е поела ангажимент да поддържа минимален график на операциите и честотата на полетите за съответните маршрути.
- (201) По отношение на втората точка, в предоставените от easyJet бизнес планове се описва в подробности предложението на easyJet, така че летищните оператори да могат да направят оценка на рентабилността на инвестициите. Авиокомпанията easyJet пояснява, че въз основа на наличната към момента информация летищните оператори са стигнали до заключението, че инвестициите са довели до значителна икономическа възвръщаемост за летищата.
- (202) SOGAER основава решението си да работи с easyJet на резултата от проучване на икономическото въздействие, заверено от външен консултант, в което е потвърдена възвръщаемостта на инвестицията, стигайки до заключението, че е било много вероятно резултатът да е значителна икономическа възвръщаемост и развитие за летището. GEASAR е декларирал в договора, че е разгледал бизнес плана на easyJet, оценил е предположенията и очакваните резултати и е направил свой собствен бизнес план, потвърждаващ икономическия интерес към работата с easyJet.
- (203) Договорите със SOGAER и GEASAR значително са увеличили броя на пътниците на летища Каляри и Олбия, като така са осигурили стабилни и нарастващи приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.
- (204) Авиокомпанията easyJet счита, че договорите със SOGAER и GEASAR се основават на чисто търговски условия. Следователно разглежданата мярка не може да се счита за държавна помощ поради факта, че SOGAER и GEASAR са действали като частни инвеститори, които търсят икономически ползи.

5.2.1.3. *Съответствие с критериите по делото Altmark и/или член 106, параграф 2 от Договора*

- (205) Авиокомпания easyJet твърди, че предоставената ѝ компенсация не представлява неправомерна държавна помощ, тъй като тя отговаря на всичките четири критерия, определени от Съда на Европейския съюз в решението по делото *Altmark* ⁽⁸⁷⁾, които установяват дали компенсацията за обществена услуга представлява държавна помощ.
- (206) Мярката представлява компенсация за ангажимента да се обслужват конкретно посочени стратегически международни маршрути до/от летища Каляри и Олбия и да се предоставят съответните услуги за маркетинг и реклама, по-специално през непечелившия слаб сезон. Освен това нейното финансиране по схемата е ограничено до (частична) компенсация за разходите, действително направени от easyJet при изпълнението на нейната мисия за извършване на обществена услуга, и в крайна сметка позволява на easyJet да постигне разумна печалба.
- (207) Авиокомпания easyJet счита, че първото условие по делото *Altmark* (възлагане на добре определено задължение за извършване на обществена услуга) е изпълнено, тъй като задачата за обслужване на стратегически международни маршрути е възложена на easyJet от държавата и тази задача за извършване на обществена услуга е прецизно определена. Авиокомпания easyJet е сключила обвързващи договори със SOGAER и GEASAR като резултат от Закон 10/2010 на Сардиния и последващите актове за изпълнение. Такива договори налагат на easyJet специфични задължения, за да се гарантира, че принципът на териториална непрекъснатост е спазен и че е предвиден достатъчен брой полети за превоз на пътници от/до Сардиния също и през слабия сезон. Разглежданата компенсация се отнася до УОИИ, възложени на easyJet от региона чрез SOGAER и GEASAR.
- (208) При анализиране на второто условие (параметрите за изчисляване на компенсацията да са определени предварително по обективен и прозрачен начин), easyJet твърди, че в договорите, с които на easyJet се възлага задачата за предоставяне на услуги за въздушен транспорт по стратегическите маршрути, в достатъчна степен е определена предварително компенсацията за изпълнението на задачата, тъй като е посочена фиксирана сума на година, специално свързана с обслужването на съответните маршрути през цялата година.

⁽⁸⁷⁾ Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) Във връзка с третото условие (получената компенсация да не превишава необходимото за покриване на разходите и постигане на разумна печалба), easyJet заявява, че предоставянето на услугите за въздушен транспорт, определени в договорите със SOGAER и GEASAR, предполага големи постоянни и оперативни разходи за easyJet. [...] easyJet потвърждава, че без получената от летищата подкрепа, тя никога нямаше да обслужва маршрути от летищата в Сардиния, освен през пиковия сезон.
- (210) Авиокомпания easyJet заявява, че дори и четвъртото условие по делото *Altmark* е изпълнено (получената компенсация не надвишава разходите на добре управлявано предприятие, което разполага с подходящи средства за предоставяне на обществената услуга). Авиокомпания easyJet твърди, че тя може да се счита за типично предприятие, добре управлявано и осигурено с подходящи средства за предоставяне на обществената услуга. Това, което easyJet иска да подчертае, е че тя е една от най-добре управляваните европейски авиокомпании и е в състояние да предложи на клиентите ниски тарифи благодарение на своя акцент върху ефективността и разчитането на висока степен на използване на авиопарка и интензивно използване на ИТ, като всичко това сваля цената на пътник.
- (211) Ако Комисията прецени, че условията по делото *Altmark* не са изпълнени, easyJet счита, че всички условия на член 106, параграф 2 от Договора са изпълнени и че дейностите са били необходими за извършването на услуги от общ икономически интерес. Следователно дейностите все пак могат да бъдат определени като съвместими съгласно изключението, предвидено в член 106, параграф 2 от Договора.

5.2.1.4. *Балансиращият тест*

- (212) Според easyJet, дори и ако схемата попада извън обхвата на разпоредбите и насоките, положителният резултат от балансиращия тест я прави напълно правомерна, независимо от размера на помощта или големината на получателя. Помощта се счита, че оказва неоправдани отрицателни ефекти, когато:
- а) е предоставена на неефективни дружества или дружества с господстващо положение в западащи сектори;
 - б) измества частни инвестиции или научноизследователски усилия;
 - в) дискриминира определени дружества или технологии.
- (213) Никое от нарушенията на конкуренцията, които обикновено се свързват с проблемни държавни помощи, не се откриват в настоящия случай: i) получателите не са придобили пазарни дялове за сметка на потенциално по-ефективни конкуренти; ii) чуждестранните конкуренти не са били дискриминирани в полза на „национални първенци“; iii) потребителите не са изгубили от липсата на достъп до по-евтини или по-добри продукти.
- (214) easyJet заявява, че въпросната схема отговаря на изискванията за необходимост и пропорционалност. Схемата е необходима, защото easyJet в противен случай не би обслужвала маршрутите през цялата година. Схемата е пропорционална, защото финансовата вноска представлява само малка част от оперативните разходи на easyJet.

5.2.1.5. *Заключение*

- (215) Авиокомпания easyJet заключава, че не е получила никаква неправомерна държавна помощ нито от летищата в Сардиния, нито от органите на Сардиния през разглеждания период.

5.2.2. МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

- (216) Авиокомпания easyJet твърди, че вече е доказала, че не е получила никаква неправомерна държавна помощ по редица причини, които не са засегнати от новите насоки. Авиокомпания easyJet подчертава, че съществуват два метода, в раздел 3.5 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за определяне на това дали споразуменията между летищата и авиокомпаниите изпълняват теста за принципа за оператор в условията на пазарна икономика и следователно не предоставят държавна помощ.
- (217) Първият е сравнителният метод, но Комисията отхвърля този метод поради значителното присъствие на държавни субсидии на пазара на летищата.

- (218) Предложеният алтернативен метод се състои в определяне на това дали съответната търговска договореност допълнително допринася за рентабилността на летището от гледна точка на предварителния анализ (раздел 3.5.2 на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.). Авиокомпания easyJet посочва, че „Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпани“. Според мнението на авиокомпанията тази оценка следва по принцип да се основава на бизнес план, като се взема предвид наличната информация и предвидимите развития към момента на сключване на споразумението.
- (219) Авиокомпания easyJet подчертава, че както е обяснено в мненията, представени на 30 юли 2013 г., SOGAER и GEASAR са били в състояние да оценят на предварителна основа положителната икономическа възвръщаемост на договорите.
- (220) Авиокомпания easyJet отбелязва, че положителната икономическа възвръщаемост се основава на следните фактори: i) easyJet е поела ангажмента да предоставя маркетингови дейности, да извършва полети от точка до точка и да постигне целите за пътникопоток, определени в договора; ii) easyJet е предоставила на летищния оператор бизнес планове, които обхващат срока на договорите, както и медийни планове, за да позволи на летищния оператор да провери рентабилността; и iii) летищният оператор е потвърдил възвръщаемостта на инвестицията, произтичаща от дейностите за маркетинг. Авиокомпания easyJet пояснява, че въз основа на наличната към момента информация летищните оператори са стигнали до заключението, че инвестициите са довели до значителна икономическа възвръщаемост за летищата. В действителност SOGAER е основал решението си да сключи договора с easyJet на резултата от проучване на икономическото въздействие.
- (221) Авиокомпания easyJet също така изтъква, че нейните дейности за маркетинг и реклама значително са увеличили видимостта на летища Каляри и Олбия, а следователно и пътникопотока по маршрутите до тези летища.
- (222) По отношение на точка 5.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., easyJet отбелязва, че има известни промени в условията, при които авиокомпаниите могат да получават помощ за стартирането на нови маршрути. Авиокомпания easyJet твърди, че в този случай, съгласно новите насоки, може да са оправдани по-гъвкави договорености, от гледна точка на големината на летищата и допустимите дестинации, за летища, намиращи се в отдалечени райони, както е и в настоящия случай — на остров.
- (223) Авиокомпанията отбелязва, че в точка 5.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се посочва, че помощта за започване на дейност за авиокомпаниите ще се счита, че допринася за постигането на цел от общ интерес, ако е изпълнено едно от следните условия: i) помощта увеличава мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите чрез откриване на нови маршрути; или ii) помощта улеснява регионалното развитие на отдалечени региони. Съгласно точка 2.2 от насоките „отдалечени региони“ означават „най-отдалечените региони, Малта, Кипър, Сеута, Мелиля, островите, които са част от територията на държава членка, и слабо населените региони“. Авиокомпания easyJet твърди, че и двата критерия са изпълнени. Освен това изискването за реална нужда от транспорт също изглежда изпълнено поради липсата на реални алтернативни методи на транспорт.
- (224) Авиокомпания easyJet припомня, че помощ за започване на дейност може да се отпуска на авиокомпани, извършващи полети от летища с по-малко от 3 милиона пътници годишно (точка 142 от Насоките за въздухоплаването), а в зависимост от конкретния случай — също така и на авиокомпани, извършващи полети от летища с повече от 3 и по-малко от 5 милиона пътници годишно (точка 144). Що се отнася до летище Олбия, чийто договор с easyJet е бил подписан през 2011 г., обемите на трафика, отчетени през 2009 и 2010 г., възлизат съответно на 1 621 945 и 1 591 821 пътници. Що се отнася до летище Каляри, чийто договор с easyJet е бил подписан през 2010 г., обемите на трафика, отчетени през 2008 и 2009 г., възлизат съответно на 2 924 805 и 3 317 262 пътници. Във всеки случай Комисията, по мнението на easyJet, следва да заключи, че помощта за започване на дейност е необходима съгласно точка 142 (в случая с летище Каляри), или поне съгласно точка 144 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (225) По отношение на целесъобразността на държавната помощ като политически инструмент, в точка 147 се предвижда, че този критерий е изпълнен, ако е изпълнено едно от следните условия: i) в предварителен бизнес план, изготвен от авиокомпанията, се установява, че маршрутът, получаващ помощта, има перспективи да се превърне в печеливш за авиокомпанията без публично финансиране след 3 години; или ii) при липсата на бизнес план за даден маршрут, авиокомпаниите поемат неотменим ангажмент към летището да обслужват маршрута за период, най-малко равен на периода, през който са получавали помощта за започване на дейността. Авиокомпания easyJet подчертава факта, че бизнес плановете, изготвени към момента на подписване на договорите, са потвърдили ползата и устойчивостта на споразуменията за летищата.

- (226) Въпреки че не е бил предвиден официален ангажимент да се продължи извършването на полети и след първоначалния период от 3 години, фактически това условие към момента е изпълнено, тъй като easyJet е продължавала да извършва полети от летища Каляри и Олбия след изтичането на споразумението през 2013 г.
- (227) Що се отнася до съществуването на стимулиращ ефект, easyJet припомня, че помощта за започване на дейност, предоставяна на авиокомпания, има стимулиращ ефект, ако има вероятност, при отсъствието на помощта, икономическата дейност на авиокомпанията да не се разраства на съответното летище. Авиокомпания easyJet, като се позовава на представените от нея мнения на 30 юли 2013 г., изтъква, че без подкрепата, получена от SOGAER и GEASAR, тя не би извършвала полети по никой от съответните маршрути извън пиковия сезон.
- (228) По отношение на пропорционалността на размера на помощта easyJet преценява, че този критерий е спазен в настоящия случай. И накрая, относно избягването на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, easyJet посочва, че обслужваните маршрути не могат да се обслужват от високоскоростна железопътна услуга или други форми на транспорт. Освен това няма други летища в същия регион на обслужване като летища Каляри и Олбия.

5.2.3. ДОПЪЛНИТЕЛНИ КОМЕНТАРИ ПО АНАЛИЗА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРИНЦИПА ЗА ОПЕРАТОР В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА ИКОНОМИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЛЕТИЩЕ ОЛБИЯ

- (229) Авиокомпания easyJet заявява, че споразуменията с летище Олбия са съвместими с принципа за оператор в условията на пазарна икономика. За тази цел easyJet предостави на Комисията един доклад, изготвен от консултантско дружество. В това проучване се анализира очакваната рентабилност на всяко маркетингово споразумение, сключено от easyJet с Олбия изцяло на предварителна основа, в съответствие с неговото разбиране за подхода на Комисията и като се следват Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и текущата съдебна практика ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Резултатите показват, че съгласно съответните предположения към момента, когато са били подписани маркетинговите споразумения от 2010 и 2011 г., се е очаквало всяко споразумение да бъде достатъчно рентабилно ⁽⁸⁹⁾. И наистина, по отношение на споразуменията от 2010 г. и 2011 г. нетната настояща стойност (ННС) е строго положителна в отчетения базов сценарий и в множество тестове за чувствителност, което предполага, че един разумен частен инвеститор вероятно би предложил подобни споразумения.
- (231) По този начин представените доказателства показват, че при сходни обстоятелства разумен инвеститор в условията на пазарна икономика би имал желанието да сключи подобни споразумения с easyJet, като приема наличието на разумни предварителни очаквания за GEASAR. Този анализ предполага, че като е сключил различните споразумения с easyJet, GEASAR е действал по начин, подобен на начина на действие на частен инвеститор.

5.3. МНЕНИЯ НА GEASAR S.p.A. (ЛЕТИЩЕН ОПЕРАТОР НА ЛЕТИЩЕ ОЛБИЯ)

5.3.1. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (232) Летище Олбия основно обслужва националния и международния търговски пътнически поток, като поставя акцент върху туристическия трафик. Въздушният трафик от и до летище Олбия е с пиков период през летния сезон, между май и октомври.
- (233) GEASAR подчертава, че местоположението на летището в островен регион като Сардиния означава, че:
- а) не може да се счита, че се припокрива с летища в други държави членки или в континентална Италия;
 - б) Летище Олбия не се конкурира с другите летища на острова (по-специално летище Mario Mamei в Каляри-Елмас и летище Алгеро-Фертилия). Трите летища в Сардиния не могат да се считат за взаимозаменяеми, тъй като имат различни региони на обслужване. Основните причини за тяхната взаимонезаменяемост са: топографията на острова, разпръснатото население върху територията, дългите разстояния между тях и липсата на бързи пътни връзки между различните области на острова.

⁽⁸⁸⁾ Главно Решение 2004/393/ЕС на Комисията от 12 февруари 2004 г. относно предимствата, предоставени от Валонския регион и Brussels South Charleroi Airport на авиокомпанията Ryanair при установяването ѝ в Charleroi (ОВ L 137, 30.4.2004 г., стр. 1) и Решение 2013/664/ЕС на Комисията от 25 юли 2012 г. относно мярка SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Финландия Finavia, Airpro и Ryanair на летище Тампере-Пиркала (ОВ L 309, 19.11.2013 г., стр. 27).

⁽⁸⁹⁾ Анализът е направен без достъп до летището за обсъждане на данните, получени от обществени източници и easyJet, информацията е била получена от съответните споразумения за маркетинг, данни от фактури, споразумения за наземно обслужване, публикувани тарифи и годишни отчети на летище Олбия.

- (234) Освен това въздушният трафик на летище Олбия не се конкурира с другите видове транспорт от и до Сардиния. Единствената алтернатива за достигане до Сардиния освен по въздух е по море, но с много по-дълго време за пътуване.

5.3.1.1. Действия, предприети от GEASAR, за изпълнение на Закон 10/2010

- (235) GEASAR представи на региона планове за действие за 2010 г. и за тригодишния период 2011—2013 г., заедно със съответните им заявления за финансиране. Регионът е одобрил разпределението на финансирането за тези периоди с Решения № 43/37 от 6 декември 2010 г. и № 52/117 от 23 декември 2011 г.
- (236) Действията, действително изпълнени от GEASAR, са се отнасяли единствено за дейности 2 и 3, както е предвидено в Закон 10/2010; те са се отнасяли за дейности за рекламиране на Сардиния като туристическа дестинация. GEASAR не е сключвал споразумение за развитие на маршрут в рамките на дейност 1.

Дейност 2

- (237) Летищният оператор е публикувал на своя уебсайт поканата за заявяване на интерес с цел сключване на договори за маркетинг и реклама в изпълнение на Закон 10/2010. След получаване на заявленията за изразяване на интерес, GEASAR е договорил предложенията за маркетингови дейности с авиокомпаниите, като е взел предвид маркетинговия план за туризма, изготвен от региона като един от неговите инструменти за планиране.
- (238) В резултат на това GEASAR е сключил, за периода 2010—2013 г., *ad hoc* договори с Jet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com и Air Baltic. Повечето от договорите са били със срок от една или две години.
- (239) Договорите са били основани на предварителното условие съответните авиокомпани да обслужват определени вътрешни или европейски маршрути от и до Олбия. Това изискване е било свързано с провежданото от авиокомпаниите рекламиране на Сардиния като туристическа дестинация.
- (240) Дейностите за маркетинг и реклама на дестинацията, които превозвачите се задължават да изпълняват, като използват предоставения по договора бюджет, са определени в конкретен медиен план. По-конкретно те се състоят в: i) „класическа“ реклама (т.е. в града, в медиите, в списанията, предоставяни по време на полет, и др.) и ii) „онлайн“ реклама на уебсайта на въздушния превозвач.

Дейност 3

- (241) GEASAR е възложил на трети страни, от името на региона, няколко инициативи за рекламиране на Сардиния като дестинация, като реклама в пресата и чрез телевизионни реклами, печат на карти с информация за Сардиния, билбордове и стикери за прозорци, които да се поставят в летището, консултантски договори за планиране на рекламни стратегии, участие в секторни панаири и пресконференции, както и рекламиране на дестинацията чрез предлагане на пакети за пътувания от туристически агенции и уебсайт за рекламиране на туризма в Сардиния.

Финансови потоци

- (242) Плащането за дейности 2 и 3 се предоставя авансово от летищния оператор на авиокомпаниите и на другите доставчици на услуги. GEASAR е представил на региона доклади за дейностите, осъществени през периода 2010—2012 г., в които се посочват действително направените разходи. Регионът след това е трябвало да възстанови сумите, отпуснати авансово от летищния оператор.
- (243) Регионът частично е възстановил разходите, направени от GEASAR за дейност 2, и в съответствие със своите ограничени бюджетни кредити. Най-голямата част от средствата, отпуснати от региона съгласно Закон 10/2010, са свързани с дейност 2 и покриват плащанията от GEASAR на авиокомпаниите като възнаграждение съгласно договорите за маркетинг и реклама.
- (244) На таблица 11 са показани финансовите потоци от GEASAR.

Таблица 11

Финансови потоци от летище Олбия

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	ОБЩО
Дейност 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Дейност 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Обща сума, отчетена от летищния оператор пред региона	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Право на финансови вноски съгласно Закона от 2010 г.	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Общо финансови вноски съгласно Закона от 2010 г., възстановени на летищния оператор	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Оценка съгласно член 107, параграф 1 от Договора

- (245) GEASAR не е действителният получател на помощта по дейности 2 и 3, а решението за откриване на процедурата съдържа грешка, която се изразява във включването на GEASAR сред получателите на държавната помощ, предвидена в Закон 10/2010. GEASAR не е бил получател на икономическото предимство, произтичащо от помощта: финансовите вноски, отпуснати от региона съгласно Закон 10/2010, са били просто „прехвърляни“ от летищните оператори на крайните получатели, т.е. авиокомпаниите, обслужващи въздушни връзки на разглежданите летища. Това се отнася също и за туристическата реклама на Сардиния, поръчана от летищните оператори от други дружества.
- (246) Според GEASAR финансовите вноски съгласно Закон 10/2010 не представляват държавна помощ, тъй като най-малко две от четирите условия за установяване на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора не са изпълнени:
- дейности 2 и 3 не предоставят предимство на GEASAR, който счита, че предвидените със Закон 10/2010 средства са в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика: сумите, платени от региона по отношение на дейности 2 и 3, включват възнаграждение за предоставената услуга и действително направените разходи от трети страни. GEASAR също така отбелязва, че възнаграждението, платено на авиокомпаниите (дейност 2) и на другите доставчици (дейност 3), е в съответствие с текущите пазарни цени. От друга страна, финансирането, предоставено от региона съгласно Закон 10/2010, е генерирало финансова възвръщаемост за региона в средносрочен и дългосрочен план. Сумата, получена от региона под формата на увеличени данъчни приходи, може да се счита за по-голяма от разходите, направени от региона за финансиране на разглежданите дейности. Заемите, предоставени от SFIRS, също са били изплащани при пазарни условия;
 - дейности 2 и 3 не засягат търговията и не нарушават конкуренцията: благодарение на своето конкретно местоположение, летище Олбия осъществява дейност на местно равнище, без да се конкурира с други национални или европейски летища. Управлението на летище Олбия, макар и отчасти, е било възложено на GEASAR през 1989 г., следователно много преди решението по делото „Aéroport de Paris“ от 12 декември 2000 г., което е разширило приложимостта на правилата за държавната помощ до експлоатацията на летищата.
- (247) GEASAR стига до заключението, че финансовите вноски съгласно Закон 10/2010 не представляват държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора.

5.3.1.3. Оценка на съвместимостта с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора

- (248) Като алтернативен вариант, GEASAR твърди, че във всеки случай финансовите вноски съгласно Закон 10/2010 са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Съвместимостта трябва да се оценява в съответствие с точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.⁽⁹⁰⁾:
- помощта се предоставя на въздушни превозвачи с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008;

⁽⁹⁰⁾ Въпросните критерии са разглеждани от Комисията в точки 133 и следващите от „решението за откриване на процедурата“.

- б) въпросното финансиране е имало за цел намаляване на сезонния характер на въздушния трафик; съответно то е насърчавало откриването на нови маршрути или графици и не е засягало авиокомпаниите, подлежащи на задължения за извършване на обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕО) № 1008/2008;
 - в) за съответните авиокомпаниите субсидираната връзка е била печеливша;
 - г) финансирането е покривало допълнителните разходи за започване на обслужването на новия маршрут или новия график; тези разходи са в съответствие с текущите пазарни цени;
 - д) инициативите съгласно Закон 10/2010 са били подходящо популяризирани сред различните авиокомпаниите, заинтересовани да предложат своите услуги;
 - е) договорите включват система от санкции, привеждани в действие, ако авиокомпанията не изпълни своите ангажименти към летището.
- (249) GEASAR отбелязва, че платените съгласно Закон 10/2010 субсидии са предоставени на авиокомпаниите за малко по-дълъг период (четири години вместо три) и са с по-голяма интензитет от позволеното с Насоките за въздухоплаването от 2005 г., но добавя, че не всички сключени с авиокомпаниите договори имат продължителността, определена в Закон 10/2010; и най-вече подчертава, че в насоките са позволени дерогации от съдържащите се в тях критерии за интензитет в случай на подпомагани и икономически изостанали региони като Сардиния.
- (250) Разглежданите мерки са подходящи за стимулиране на целите за развитие, съвместими с интересите на Съюза, и не засягат търговията между държавите членки до степен, която противоречи на общия интерес. Във връзка с това GEASAR се позовава на Резолюцията на Европейския парламент от 10 май 2012 г. относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС ⁽⁹¹⁾, в която се подчертава значението на регионалните летища в Съюза.
- (251) GEASAR счита, че оценката на съвместимостта на разглежданите мерки с вътрешния пазар следва да взема предвид ключовата роля, която летище Олбия има за осигуряване на териториалната непрекъснатост на един островен регион като Сардиния.

5.3.1.4. **Оценки съгласно член 106 от Договора**

- (252) GEASAR отбелязва, че изплащаните съгласно Закон 10/2010 суми не представляват държавна помощ въз основа на критериите по делото Altmark и, дори и да представляват такава, те ще бъдат съвместими съгласно член 106, параграф 2 от Договора.

Изпълнение на четирите критерия по делото Altmark

- (253) Що се отнася до първото условие по делото Altmark, GEASAR изтъква, че разглежданите мерки са част от по-широката географска и транспортна политика на региона, предназначена да гарантира минимум от въздушни връзки между острова и останалата част от Съюза, покриващи цялата година.
- (254) Според GEASAR второто и третото условие по делото Altmark са спазени: параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са били установени предварително по обективен и прозрачен начин и не съществува риск от свръхкомпенсация, тъй като на GEASAR само отчасти са били възстановени направените разходи.
- (255) GEASAR счита, че е направил разходи като частно предприятие при нормални пазарни условия; следователно четвъртото условие по делото Altmark е изпълнено.

Съвместимост съгласно член 106, параграф 2 от Договора

- (256) GEASAR счита, че тази съвместимост следва да се оценява с оглед на решението за УОИИ от 2005 г. и, като алтернативен вариант — с оглед на Рамката за УОИИ от 2011 г., *mutatis mutandis*.
- (257) GEASAR отбелязва, че определеният в член 2, параграф 1, буква а) от Решението за УОИИ от 2005 г. праг е спазен от гледна точка на това, че размерът на публичната финансова вноска е бил около 4 млн. евро на година, а оборотът на GEASAR е бил под 100 млн. евро. Условиата в членове 4, 5 и 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. също са изпълнени.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

(258) Що се отнася до приложимостта на Рамката за УОИИ от 2011 г., GEASAR изтъква, че:

- а) компенсацията е била предоставена за истинска и правилно определена услуга от общ икономически интерес;
- б) отговорността за предоставяне на услугата от общ икономически интерес трябва да бъде възложена на съответните предприятия с един или повече законодателни акта;
- в) размерът на компенсацията не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.

5.3.2. МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

(259) GEASAR изтъква, че въпросната предполагаема помощ е била предоставена преди 4 април 2014 г. и че в раздел 8.6 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се разяснява датата, от която изложените в тях критерии за съвместимост трябва да се прилагат. Поради това Комисията трябва да приложи принципите, определени в точка 172 от Насоките за въздухоплаването, за всички случаи, отнасящи се до оперативна помощ (висящи процедури по уведомление и неправомерна помощ, за която не е отправено уведомление) за летища, дори и ако помощта е предоставена преди 4 април 2014 г. В раздел 5 на Насоките също се определят критерии за съвместимост на оперативната помощ, платена преди 4 април 2014 г. От друга страна, Насоките за въздухоплаването от 2014 г. не се прилагат за инвестиционна помощ и помощ за започване на дейност, предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора преди 4 април 2014 г. Комисията трябва да прилага за тези видове помощ „правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта“ (точки 173 и 174 от насоките).

(260) GEASAR се позовава на мненията, предоставени от него на Комисията на 1 юли 2013 г., за да докаже, че не е получил държавна помощ. Въпреки това, ако Комисията все пак стигне до заключението, че платеното съгласно Закон 10/2010 публично финансиране се определя като оперативна помощ, на която GEASAR S.p.A. е бил действителният получател, летищният оператор твърди, че всяка предоставена помощ отговаря на критериите за съвместимост, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

(261) GEASAR отбелязва, че съгласно точка 137 от Насоките „оперативна помощ, отпусната преди началото на преходния период“, включително помощ, платена преди 4 април 2014 г., „може да бъде обявена за съвместима“ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, „до пълния размер на непокрытите оперативни разходи“. Допълнително условие за съвместимостта на тази помощ е:

- а) „да са изпълнени условията в раздел 5.1.2, с изключение на точки 115, 119, 121, 122, 123, 126—130, 132, 133 и 134“,
- б) като по-специално „нарушенията на конкуренцията“ ще бъдат взети предвид.

(262) GEASAR счита, че са били изпълнени всички условия за съвместимост, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

5.3.2.1. **Принос за ясно определена цел от общ интерес (точки 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).**

(263) GEASAR отбелязва, че всяка оперативна помощ, предоставена съгласно Закон 10/2010, определено е допринесла за „постигането на цел от общ интерес“. Това се потвърждава от целите за „засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване на референтната общност“, които регионът е възнамерявал да преследва чрез приемането на Закон 10/2010. И действително, предоставената публична финансова вноска е била предназначена за насърчаване развитието на въздушните връзки между острова и останалата част от Съюза и за намаляване на техния сезонен характер и тя е позволила да се избегнат „всякакви нарушения във въздушния трафик и свързаност“ (точка 113).

(264) GEASAR S.p.A. твърди, че Закон 10/2010 действително е помогнал за „увелич[аване] на мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите чрез установяване на точки за достъп за полети в рамките на Съюза“ (точка 113, буква а)). Той допълва, че Закон 10/2010 „улеснява[е] улеснявал] регионалното развитие“ (точка 113, буква в)); и действително, летище Олбия е важен портал към туристическите дестинации в североизточна Сардиния и Закон 10/2010 е помогнал да се намали сезонният характер на въздушния трафик.

5.3.2.2. Необходимост от държавна намеса (точки 116, 117 и 118 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

- (265) Според GEASAR това изискване също е изпълнено, тъй като летище Олбия попада в категорията, посочена в точка 118 от насоките, а именно летища, които не могат да покриват своите оперативни разходи. По-специално летище Олбия попада в рамките на позиция (г), „летища с годишен пътничкопоток от 1—3 милиона“. През 2013 г. търговският пътничкопоток е възлизал на 1 950 615 пътници.

5.3.2.3. Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката (точка 120 от Насоките за въздухоплаването)

- (266) GEASAR счита, че не е имало други политически инструменти или инструменти за помощ, водещи до по-малко нарушения, които биха направили възможно постигането на същата цел, а именно да се гарантират въздушни връзки към северозападна Сардиния, които по това време са били концентрирани основно през летния период, и по този начин да се помогне за преодоляване на изоставането в развитието, засегнало региона в резултат от неговото периферно местоположение и изолация. Всяка получена помощ е използвана за поддържане и развитие на търговския трафик, осигурявайки добри връзки между различните държави членки.

5.3.2.4. Наличие на стимулиращ ефект (точка 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

- (267) GEASAR изтъква, че всяка предоставена му помощ съгласно Закон 10/2010 е била във всеки случай стриктно използвана за развиване на обема на трафика и летищната активност, които се считат за съвместими с преследваните цели от общ интерес. При липсата на публична намеса тези цели не биха били постигнати и в течение на годината летище Олбия би претърпяло значителен спад в нивото си на активност.

5.3.2.5. Пропорционалност на размера на помощта (помощ, ограничена точно до необходимия минимум) (точка 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

- (268) По тази точка летищният оператор се позовава на съответните елементи, които вече са на разположение на Комисията, и отбелязва, че отпуснатите публични средства са предназначени за възстановяване на действително направените разходи на оператора във връзка с инициативите, изпълнявани съгласно Закон 10/2010.

5.3.2.6. Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията (точка 131 от Насоките за въздухоплаването)

- (269) GEASAR отбелязва, че евентуална оперативна помощ не е засегнала конкуренцията по какъвто и да е начин. Летищният оператор отбелязва, че предвид неговото географско положение летище Олбия е островно предприятие с географски ограничен обхват, което не е изложено на конкуренция от други национални летища или летища на Съюза. Освен това, предвид неговите характеристики, то също така не се конкурира и с другите летища в Сардиния. Нещо повече, летище Олбия не се конкурира и с алтернативните видове транспорт.
- (270) На последно място, GEASAR изтъква, отново в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г., че летище Олбия е „отворено за всички потенциални ползватели и (...) не е отдадено на един конкретен ползвател“. С оглед на гореизложеното дружеството счита, че всяка оперативна помощ, предоставена съгласно Закон 10/2010, е напълно съвместима с критериите в точка 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и следователно трябва да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

5.4. МНЕНИЯ НА SOGEAAL (ЛЕТИЩЕН ОПЕРАТОР НА ЛЕТИЩЕ АЛГЕРО)

5.4.1. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (271) SOGEAAL подчертава, че местоположението на летище Алгеро в островен регион като Сардиния означава, че:

- а) не може да се счита, че летище Алгеро се припокрива с летища в други държави членки или в континентална Италия;
- б) Летище Алгеро не се конкурира с другите летища на острова (по-специално с летище Mario Mamelì в Каляри-Елмас и летище Олбия-Коста Смералда). Трите летища в Сардиния не могат да се считат за взаимозаменяеми, тъй като имат различни региони на обслужване. Основните причини за тяхната взаимонезаменяемост са: топографията на острова, разпръснатото население върху територията, дългите разстояния между тях и липсата на бързи пътни връзки между различните области на острова.

- (272) Освен това въздушният трафик на летище Алгеро не се конкурира с другите видове транспорт от и до Сардиния. Единствената алтернатива за достигане до Сардиния освен по въздух е по море, но с много по-дълго време за пътуване.

5.4.1.1. Действия, предприети от SOGEAAL, за изпълнение на Закон 10/2010

- (273) SOGEAAL представи на региона планове за действие за 2010 г. и за тригодишния период 2011—2013 г., заедно със съответните заявления за финансиране. Регионът е одобрил разпределението на финансирането за тези периоди с Решения № 43/37 от 6 декември 2010 г. и № 52/117 от 23 декември 2011 г.
- (274) SOGEAAL е счел, че при изпълнението на дейности 1, 2 и 3, предвидени в Закона от 2010 г., той е взел под внимание перспективите пред рентабилността, оценени във финансовия и икономически план.

Дейност 1

- (275) След публикуването на своето намерение да сключи договори за развитие на маршрути съгласно Закон 10/2010, SOGEAAL е сключил споразумения с Ryanair и easyJet за годините 2010—2013 г., съгласно които авиокомпаниите са се задължили да постигнат определени цели за трафик, а при постигането им биха получили от SOGEAAL, от името на региона, определена парична сума под формата на хонорар за успех.

Дейност 2

- (276) Летищният оператор е публикувал на своя уебсайт намерението си да сключи договори за маркетинг и реклама съгласно Закон 10/2010. След това SOGEAAL е сключил договори за маркетинг и реклама с AMS, Meridiana, Alitalia и WizzAir. Договорите са били основани на предварителното условие съответните авиокомпани да обслужват определени вътрешни или европейски маршрути от и до Алгеро. Това изискване е било свързано с провежданото от авиокомпаниите рекламиране на Сардиния като туристическа дестинация.
- (277) Дейностите за маркетинг и реклама на дестинацията, които превозвачите изпълняват, като използват предоставения по договора бюджет, включват: i) „класическа“ реклама (т.е. в града, в медиите, в списанията, предоставяни по време на полет, и др.) и ii) „онлайн“ реклама на уебсайта на въздушния превозвач.

Дейност 3

- (278) SOGEAAL е възложил на трети страни, от името на региона, няколко инициативи за рекламиране на Сардиния като дестинация, включително създаването на уебсайт, рекламиращ туризма в Сардиния, класически и онлайн рекламни кампании, и популяризиране на дестинацията чрез предлагане на пакети за пътувания от туристически агенции.

Финансови потоци

- (279) Плащането за действия, извършени в рамките на дейности 1, 2 и 3, се предоставя под формата на аванс от летищните оператори на авиокомпаниите и на другите съответни доставчици на услуги. SOGEAAL е представил на региона докладите за дейностите, осъществени през периода 2010—2012 г., в които се посочват действително направените разходи. Регионът след това трябва да възстанови сумите, отпуснати авансово от летищния оператор.
- (280) Най-голямата част от средствата, отпуснати от региона съгласно Закон 10/2010, са свързани с дейности 1 и 2 и покриват плащанията от SOGEAAL на авиокомпаниите като възнаграждение съгласно договорите за маркетинг и реклама, както е посочено на таблица 12.

Таблица 12

Финансови потоци от летище Алгеро

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	ОБЩО
Дейност 1	[...]	[...]	[...]	[...]
Дейност 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Дейност 3	—	[...]	[...]	[...]

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	ОБЩО
Обща сума, отчетена от летищния оператор пред региона	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Право на финансови вноски съгласно Закона от 2010 г.	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Общо финансови вноски съгласно Закона от 2010 г., възстановени на летищния оператор	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. Оценка съгласно член 107, параграф 1 от Договора

- (281) SOGEAAL не е действителният получател по дейности 1, 2 и 3. SOGEAAL твърди, че решението за откриване на процедурата съдържа грешка, която се изразява във включването на SOGEAAL сред получателите на държавната помощ, предвидена в Закон 10/2010.
- (282) SOGEAAL не е бил получател на икономическото предимство, произтичащо от помощта: финансовите вноски, отпуснати от региона съгласно Закон 10/2010, са били просто „прехвърляни“ от летищните оператори на крайните получатели, т.е. авиокомпаниите, обслужващи въздушни връзки на разглежданите летища. Това се отнася също и за туристическата реклама на Сардиния, поръчана от летищните оператори от други дружества.
- (283) Според SOGEAAL компенсацията, предоставена съгласно Закон 10/2010, не представлява държавна помощ. Три от четирите условия за установяване на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 не са изпълнени. Дейности 2 и 3 не засягат търговията и не нарушават конкуренцията: благодарение на своето конкретно местоположение, летище Алгеро работи на местно равнище без да се конкурира с други национални или европейски летища. Управлението на летище Алгеро, макар и отчасти, е било възложено на SOGEAAL през 1989 г., следователно много преди решението по делото „Aéroport de Paris“ от 12 декември 2000 г., което е разширило приложимостта на правилата за държавната помощ до експлоатацията на летищата.
- (284) Дейности 1, 2 и 3 не предоставят икономическо предимство. SOGEAAL счита, че предвидените със Закон 10/2010 средства са в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика: сумите, платени от региона по отношение на всичките три дейности, включват възнаграждение за предоставената услуга и действително направените разходи от трети страни. SOGEAAL също така отбелязва, че възнаграждението, платено на авиокомпаниите (дейност 2) и на другите доставчици (дейност 3) е в съответствие с текущите пазарни цени.
- (285) Финансирането, предоставено от региона съгласно Закон 10/2010, е генерирало финансова възвръщаемост за региона в средносрочен и дългосрочен план. Сумата, получена от региона под формата на увеличени данъчни приходи, може да се счита за по-голяма от разходите, направени от региона за финансиране на разглежданите дейности. Заемите, предоставени от SFIRS, също са били изплащани при пазарни условия.
- (286) SOGEAAL стига до заключението, че финансовите вноски съгласно Закон 10/2010 не представляват държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора.

5.4.1.3. Оценка на съвместимостта с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора

- (287) Като алтернативен вариант, SOGEAAL твърди, че във всеки случай финансовите вноски съгласно Закон 10/2010 са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Съвместимостта трябва да се оценява в съответствие с точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. ⁽⁹²⁾:
- а) помощта се предоставя на въздушни превозвачи с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008;
- б) разглежданото финансиране е имало за цел намаляване на сезонния характер на въздушния трафик и съответно е насърчавало откриването на нови маршрути или графици и не е засягало авиокомпаниите, подлежащи на задължения за извършване на обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕО) № 1008/2008;

⁽⁹²⁾ Въпросните критерии бяха разгледани от Комисията в точка 133 и следващите от „решението за откриване на процедурата“.

- в) за съответните авиокомпани субсидираната връзка е била печеливша;
 - г) инициативите съгласно Закон 10/2010 са били подходящо популяризирани сред различните авиокомпани, заинтересовани да предложат своите услуги;
 - д) договорите включват система от санкции, привеждани в действие, ако авиокомпанията не изпълни своите ангажименти към летището.
- (288) SOGEAAL отбелязва, че платените съгласно Закон 10/2010 субсидии са предоставени на авиокомпаниите за малко по-дълъг период (четири години вместо три) и по-голям интензитет от позволеното с Насоките за въздухоплаването от 2005 г., но добавя, че не всички сключени с авиокомпаниите договори имат продължителността, определена в Закон 10/2010; и най-вече подчертава, че в насоките са позволени дерогации от съдържащите се в тях критерии за интензитет в случай на подпомагани и икономически изостанали региони като Сардиния.
- (289) Разглежданите дейности са подходящи за стимулиране на целите за развитие, съвместими с интересите на Съюза, и не засягат търговията между държавите членки до степен, която противоречи на общия интерес. Във връзка с това SOGEAAL се позовава на Резолюцията на Европейския парламент от 10 май 2012 г. относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС, в която се подчертава значението на регионалните летища в ЕС.
- (290) SOGEAAL счита, че оценката на съвместимостта на разглежданите мерки с вътрешния пазар следва да взема предвид ключовата роля, която летище Алгеро има за осигуряване на териториалната непрекъснатост на един островен регион като Сардиния.

5.4.1.4. **Оценки съгласно член 106 от Договора**

- (291) SOGEAAL отбелязва, че изплащаните съгласно Закон 10/2010 суми не представляват държавна помощ въз основа на критериите по делото Altmark и, дори и да представляват такава, те ще бъдат съвместими съгласно член 106, параграф 2 от Договора.

Изпълнение на четирите критерия по делото Altmark

- (292) Що се отнася до първото условие по делото Altmark, SOGEAAL изтъква, че разглежданите дейности са част от по-широката географска и транспортна политика на региона, предназначена да гарантира минимум от въздушни връзки между острова и останалата част от Съюза, покриващи цялата година.
- (293) Според SOGEAAL второто и третото условие по делото Altmark са спазени: параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са били установени предварително по обективен и прозрачен начин и не съществуват риск от свръхкомпенсация, тъй като на SOGEAAL само отчасти са били възстановени направените разходи.
- (294) Разглежданите разходи са били направени от частни, добре управлявани предприятия, следователно четвъртото условие по делото Altmark също е изпълнено.

Съвместимост съгласно член 106, параграф 2 от Договора

- (295) SOGEAAL счита, че тази съвместимост следва да се оценява с оглед на решението за УОИИ от 2005 г. и, като алтернативен вариант — с оглед на Рамката за УОИИ от 2011 г., *mutatis mutandis*.
- (296) SOGEAAL отбелязва, че определеният в член 2, параграф 1, буква а) от Решението за УОИИ от 2005 г. праг е спазен от гледна точка на това, че размерът на публичната финансова вноска е бил около 4 млн. евро на година, а оборотът на SOGEAAL е бил под 100 млн. евро. Условието в членове 4, 5 и 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. също са изпълнени.
- (297) Що се отнася до приложимостта на Рамката за УОИИ от 2011 г., SOGEAAL изтъква, че:
- а) компенсацията е била предоставена за истинска и правилно определена услуга от общ икономически интерес;
 - б) отговорността за предоставяне на услугата от общ икономически интерес трябва да бъде възложена на съответните предприятия с един или повече законодателни акта;
 - в) размерът на компенсацията не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.

5.4.2. МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАНЕТО НА МЕРКИ

- (298) SOGEAAL изтъква, че въпросната предполагаема помощ е била предоставена преди 4 април 2014 г. и че в раздел 8.6 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се разяснява датата, от която изложените в тях критерии за съвместимост трябва да се прилагат. Поради това Комисията трябва да приложи принципите, определени в точка 172 от Насоките за въздухоплаването, за всички случаи, отнасящи се до оперативна помощ (висящи процедури по уведомление и неправомерна помощ, за която не е отправено уведомление) за летища, дори и ако помощта е предоставена преди 4 април 2014 г. В раздел 5 на Насоките също се определят критерии за съвместимост на оперативната помощ, платена преди 4 април 2014 г. От друга страна, Насоките за въздухоплаването от 2014 г. не се прилагат за инвестиционна помощ и помощ за започване на дейност, предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора преди 4 април 2014 г. Комисията трябва да прилага за тези видове помощ „правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта“ (точки 173 и 174 от насоките).
- (299) SOGEAAL се позовава на мненията, предоставени от него на Комисията на 29 юли 2013 г., за да докаже, че не е получил държавна помощ. Въпреки това, ако Комисията все пак стигне до заключението, че платеното съгласно Закон 10/2010 публично финансиране се определя като оперативна помощ, на която SOGEAAL е бил действителният получател, летищният оператор твърди, че всяка предоставена помощ отговаря на критериите за съвместимост, посочени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (300) SOGEAAL отбелязва, че съгласно точка 137 от Насоките „оперативна помощ, отпусната преди началото на преходния период“, включително помощ, платена преди 4 април 2014 г., „може да бъде обявена за съвместима“ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, „до пълния размер на непокрытите оперативни разходи“. Допълнително условие за съвместимостта на тази помощ е:
- а) „да са изпълнени условията в раздел 5.1.2, с изключение на точки 115, 119, 121, 122, 123, 126—130, 132, 133 и 134“,
- б) като по-специално „нарушенията на конкуренцията“ ще бъдат взети предвид.
- (301) SOGEAAL счита, че всички условия за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са изпълнени и отбелязва, че на 8 май 2014 г. той вече е бил представил забележки относно съвместимостта с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. по процедура SA.23098- *Aeroporto di Alghero*.

5.4.2.1. **Принос за ясно определена цел от общ интерес (точки 113 и 114 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).**

- (302) SOGEAAL отбелязва, че всяка оперативна помощ, предоставена съгласно Закон 10/2010, определено е допринесла за „постигането на цел от общ интерес“. Това се потвърждава от целите за „засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване на референтната общност“, които регионът е възнамерявал да преследва чрез приемането на Закон 10/2010. И действително, предоставената публична финансова вноска е била предназначена за насърчване развитието на въздушните връзки между острова и останалата част от Съюза и за намаляване на техния сезонен характер и тя е позволила да се избегнат „всякакви нарушения във въздушния трафик и свързаност“ (точка 113).
- (303) SOGEAAL твърди, че Закон 10/2010 всъщност действително е помогнал за „увелич[аване] на мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите чрез установяване на точки за достъп за полети в рамките на Съюза“ (точка 113, буква а)).
- (304) Същият оператор допълва, че Закон 10/2010 „улеснява[е улеснявал] регионалното развитие“ (точка 113, буква в)); това е особено вярно за региона на обслужване на летище Алгеро, северозападна Сардиния, която страда от сериозно изоставане в развитието.

5.4.2.2. **Необходимост от държавна намеса (точки 116, 117 и 118 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).**

- (305) Според SOGEAAL това изискване също е изпълнено, тъй като летище Алгеро попада в категорията, посочена в точка 118 от насоките, а именно летища, които не могат да покриват своите оперативни разходи. По-специално летище Алгеро попада в рамките на позиция (г), „летища с годишен пътничкопоток от 1—3 милиона“.

5.4.2.3. Целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката (точка 120 от Насоките за въздухоплаването)

- (306) SOGEAAL счита, че не е имало други политически инструменти или инструменти за помощ, водещи до по-малко нарушения, които биха направили възможно постигането на същата цел, а именно да се гарантират въздушни връзки към северозападна Сардиния, които по това време са били концентрирани основно през летния период, и по този начин да се помогне за преодоляване на изоставането в развитието, засегнало региона в резултат от неговото периферно местоположение и изолация. Всяка получена помощ е използвана за поддържане и развитие на търговския трафик, осигурявайки добри връзки между различните държави членки.

5.4.2.4. Наличие на стимулиращ ефект (точка 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

- (307) SOGEAAL изтъква, че всяка предоставена му помощ съгласно Закон 10/2010 е била във всеки случай стриктно използвана за развиване на обема на трафика и летищната активност, които се считат за съвместими с преследваните цели от общ интерес. При липсата на публична намеса тези цели не биха били постигнати и в течение на годината летище Алгеро би претърпяло значителен спад в нивото си на активност.

5.4.2.5. Пропорционалност на разпера на помощта (помощ, ограничена точно до необходимия минимум) (точка 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.).

- (308) По тази точка летищният оператор се позовава на съответните елементи, които вече са на разположение на Комисията, и отбелязва, че отпуснатите публични средства са предназначени за възстановяване на действително направените разходи на оператора във връзка с инициативите, изпълнявани съгласно Закон 10/2010.

5.4.2.6. Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията (точка 131 от Насоките за въздухоплаването)

- (309) SOGEAAL отбелязва, че евентуална оперативна помощ не е засегнала конкуренцията по какъвто и да е начин. Летищният оператор отбелязва, че предвид неговото географско положение летище Алгеро е островно предприятие с географски ограничен обхват, което не е изложено на конкуренция от други национални летища или летища на Съюза. Освен това, предвид неговите характеристики, то също така не се конкурира и с другите летища в Сардиния. Нещо повече, летище Алгеро не се конкурира и с алтернативните видове транспорт.
- (310) На последно място, SOGEAAL изтъква, отново в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г., че летище Алгеро е „отворено за всички потенциални ползватели и (...) не е отдадено на един конкретен ползвател“. С оглед на гореизложеното дружеството счита, че всяка оперативна помощ, предоставена съгласно Закон 10/2010, е напълно съвместима с критериите в точка 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и следователно трябва да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

5.5. МНЕНИЯ НА SOGAER (ЛЕТИЩЕН ОПЕРАТОР НА ЛЕТИЩЕ КАЛЯРИ)

5.5.1. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (311) SOGAER не е съгласен с подхода, възприет от Комисията, при който тя изглежда прилага принципа от делото *Altmark* спрямо SOGAER, а не спрямо превозвачите: регионът никога не е искал от SOGAER да изпълнява услуги от общ интерес. SOGAER счита, че регионът не е могъл да представи документ, в който се предоставя ясно описание на задълженията за извършване на обществена услуга, наложени от летищата, именно поради това, че предполагаемите задължения никога не са били разглеждани като задължения.

5.5.1.1. Погрешно идентифициране на получателите на помощта

- (312) SOGAER не е съгласен със заключението на Комисията, че SOGAER е получател на държавна помощ съгласно Закон 10/2010. SOGAER счита, че разследваната схема за помощ не представлява предоставена на SOGAER оперативна помощ или платена на SOGAER компенсация за услуга, поискана от региона, а именно избор на авиокомпания, способни да постигнат определени годишни цели за честотата и обема на пътничепотока по стратегически маршрути от и до летище Каляри.
- (313) SOGAER твърди, че в рамките на тази схема регионът предоставя компенсация, която просто се насочва чрез SOGAER като част от план, изготвен, финансиран и контролиран от региона, и се плаща на авиокомпаниите срещу обслужване на нови маршрути или развиване на съществуващи маршрути от и до Сардиния. Ако не е имало открити нови маршрути или разширени съществуващи маршрути, SOGAER не би получил никакво плащане за предоставената услуга.

- (314) SOGAER обръща внимание на счетоводното задължение, което му е било наложено: регионът е възстановил на SOGAER средствата, които последният е предоставил авансово на авиокомпаниите, едва след като регионът е приел отчетите на SOGAER, които е трябвало да покажат, че авиокомпаниите са получили всички регионални финансови вноски. SOGAER твърди, че поради тази причина той не е бил получател на въпросната помощ и че е неправилно да се говори за финансова подкрепа, предоставена от региона на SOGAER. SOGAER не знае за никакъв прецедент, при който Комисията да е установила, че дадена страна е получател на държавна помощ, когато нейната роля е ограничена до прехвърлянето към трети страни на получените от нея публични средства. Услугата, за която регионът е плащал компенсация, е била предоставена от авиокомпанията, а не от летищния оператор. SOGAER добавя, че предоставеното от SFIRS авансово плащане не е включвало елемент на държавна помощ. То е било заем, носещ лихва при пазарни условия.

5.5.1.2. Финансови потоци

- (315) Плащането за дейности 2 и 3 се предоставя авансово от летищния оператор на авиокомпаниите и на другите съответни доставчици. SOGAAL е представил на региона доклади за дейностите, осъществени през периода 2010—2012 г., показващи действително направените разходи. Регионът след това е трябвало да възстанови сумите, отпуснати авансово от летищния оператор. На таблица 13 са показани съответните финансови потоци.

Таблица 13

Финансови потоци от летище Алгеро

(EUR)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	ОБЩО
Дейности 1 и 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Дейност 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Обща сума, изплатена на авиокомпаниите	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Обща сума, отчетена от летищния оператор пред региона	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Право на финансови вноски съгласно Закона от 2010 г.	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Общо финансови вноски съгласно Закона от 2010 г., възстановени на летищния оператор	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. Получатели на мерките

- (316) SOGAER заема становището, че действителните получатели на трите дейности, определени съгласно Закон 10/2010, са били туристическата индустрия на острова и косвено самият регион, благодарение на увеличените данъчни приходи в резултат от разрастването на туризма.
- (317) Като условие за предоставянето на безвъзмездните средства, поставено им от региона, от летищата се е изисквало да прехвърлят получените суми, така че да не може да се считат за действителните получатели. Същото се отнася и за двете основни нискобюджетни авиокомпани, извършващи полети от летище Каляри, Ryanair и easyJet, като те и двете са били чуждестранни дружества, подпомогнати от региона в преследване на регионални цели.

5.5.1.4. Отсъствие на държавна помощ

- (318) SOGAER анализира съставните елементи на една мярка за държавна помощ и по-специално разглежда въпроса дали направеното плащане е предоставило конкурентно предимство. Дружеството твърди, че регионалната компенсация никога не е обхващала повече от една част от допълнителните разходи, направени от превозвачите за откриването на нови маршрути или разширяването на съществуващи такива. Той дава пример с Ryanair, за която компенсацията, платена от региона, прехвърлена от SOGAER, е покривала около една десета от очакваните разходи за обслужване на поисканите маршрути.

- (319) SOGAER подчертава, че въведеният механизъм води до изгодна за всички решение: пътниците могат да летят по конкурентни цени от и до острова, като същевременно регионът получава допълнителни приходи от туризъм. Туристическият и хотелиерският сектор на региона, авиокомпаниите и летищата също печелят в резултат на това. SOGAER съответно оспорва възприетия от Комисията подход, която изглежда е решена да разбие това благотворно взаимодействие.
- (320) SOGAER винаги е избирал превозвачи след публикуване на покана на своя уебсайт. Възможността за обслужване на Каляри е била отворена за всички заинтересовани превозвачи при едни и същи икономически условия. SOGAER твърди, че ако въпросните авиокомпани успяват да реализират по-големи печалби от останалите авиокомпани, благодарение на техните специални бизнес модели, това не може да се припише на държавната помощ, предоставена от летищния оператор или от региона. Нито превозвачите може да бъдат наказвани за това.
- (321) В заключение SOGAER счита, че не е налице държавна помощ, тъй като i) липсва необходимото неправомерно предимство за превозвачите; ii) принципът на частен инвеститор в условията на пазарна икономика е спазен, с оглед на печалбите за регионалните финанси, които са по-големи от разходите съгласно член 3 от Закон 10/2010; и iii) помощта отива в полза на туристическия и хотелиерски сектор на острова и не е в мащаб, който може да има въздействие върху търговията в рамките на Съюза.

5.5.1.5. Услуги от общ икономически интерес (УОИИ)

- (322) SOGAER счита, че анализът на Комисията на селективността на предимството е прекалено строг. Комисията твърди, че Закон 10/2010 не се отнася за конкретни маршрути, а за общата цел за развитие на въздушния транспорт. Комисията възразява, че това противоречи на първия критерий по делото *Altmark* за ясно определение на изискванията, на които предприятието-получател трябва да отговаря, за да получи компенсация за услуга от общ икономически интерес.
- (323) Според SOGAER е било ясно от формулировката на регионалното законодателство, че компенсацията е трябвало да се предостави само на авиокомпани, които са открили нови маршрути или са разширили съществуващи такива. SOGAER счита, че като цел това задължение е достатъчно точно.
- (324) Подходът на Комисията спрямо определянето на параметрите за изчисляване на компенсацията е също толкова строг. SOGAER твърди, че размерът на компенсацията, платена на превозвачите, е бил изчислен по критерии, които са по-ограничителни от критериите, определени от региона, и че това следва да е достатъчно за изпълнението на втория критерий по делото *Altmark*.
- (325) Що се отнася до третия и четвъртия критерий по делото *Altmark*, SOGAER посочва, че е публикувал специално известие в Официален вестник на Европейския съюз през 2003 г., последвано през юни и август същата година от реклама в основен европейски всекидневник. Нито един въздушен превозвач не е отговорил и SOGAER е публикувал постоянно известие на своя собствен уебсайт. SOGAER винаги е избягвал всякаква форма на свръхкомпенсиране за исканите услуги, дори когато е имало само един заинтересован превозвач и поради това възможността за преговори на SOGAER е била по-малка.
- (326) SOGAER няма информация за наличието на правен акт, чрез който регионът е възложил на летищните оператори задачата за извършване на обществена услуга. Поради това усилията на Комисията за установяване на това дали нивото на компенсацията, предоставена на летищните оператори, е било пропорционално или не са обречени на неуспех.

5.5.1.6. Принципът на частен инвеститор в условията на пазарна икономика и Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (327) SOGAER посочва, че е третира нискобюджетните авиокомпани, и по-специално Ryanair, по същия начин, както и частно управляваните летища. В подкрепа на това твърдение той се позовава на доклада на консултантското дружество, действащо от името на Ryanair, от 28 юни 2013 г.
- (328) То твърди, че много от критериите за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са изпълнени в значителна степен в разглеждания случай: (i) SOGAER е управлявал помощ или компенсация за откриването на нови маршрути или разширяването на съществуващи такива от името на региона; (ii) компенсацията е представлявала около една десета от средните оперативни разходи; и (iii) всички авиокомпани, които са се възползвали от оценяваните дейности, са притежавали валиден лиценз. SOGAER следователно счита, че ако насоките се тълкуват по същество, а не формално, може да се заключи, че разглежданата помощ е съвместима.

5.5.2. МНЕНИЯ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО ОТ 2014 Г. ПО ОТНОШЕНИЕ НА РАЗГЛЕЖДАНЕТО НА МЕРКИ

- (329) SOGAER отбелязва, че предвиденото в точка 137 от Насоките за въздухоплаването изключение следва да се прилага в случая с летище Каляри, въпреки че летището превишава три милиона пътници. В противен случай Каляри би се третирало по различен начин от другите две летища в Сардиния, засегнати от оценяваните дейности.
- (330) SOGAER подчертава, че разглежданата помощ е служила за улесняване на мобилността на гражданите на Съюза от и до Каляри, като е довела до значително увеличаване на броя на полетите в рамките на Съюза от и до столицата на острова.
- (331) Относно необходимостта от намеса от страна на региона, SOGAER заявява, че без регионалните финансови вноски за компенсиране на сумите, прехвърлени от SOGAER на авиокомпаниите и другите доставчици на услуги, отчетите на SOGAER биха показали загуба. Не е имало никакъв друг начин да се постигне целта за подобряване на връзките между региона и останалата част на Съюза, който би довела до по-малко нарушаване на конкуренцията.
- (332) SOGAER подчертава, че регионът винаги е свеждал помощта до минимум, като е плащал единствено за разходни позиции, правилно отчетени от летищния оператор.
- (333) Що се отнася до предотвратяването на неблагоприятните ефекти върху конкуренцията и търговията в рамките на Съюза, SOGAER отбелязва, че схемата е била приложима за всички останали регионални летища, въпреки че те са били в конкуренция едно с друго, като по този начин е дала възможност за покриване на съответните разлики между оперативните разходи и приходи.
- (334) И накрая, SOGAER твърди, че ако Комисията вземе становището, че оценяваната схема представлява оперативна помощ за SOGAER, помощта във всеки случай следва да се счита за съвместима с вътрешния пазар, тъй като тя е в съответствие с критериите и условията в точка 5.1.2 от Насоките за въздухоплаването.

6. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНЕТЕ СТРАНИ

6.1. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА RYANAIR

- (335) Регионалните органи оспорват твърденията на Ryanair в смисъл, че летищата са действали в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика при поддържане на търговските отношения с авиокомпаниите, за да увеличат пътническия поток, а следователно и приходите. В действителност летищните оператори са действали само като посредници, участващи единствено в прехвърлянето на средства към авиокомпаниите.
- (336) Според региона инвеститорът в условията на пазарна икономика в този случай е бил регионът, който е преценил инвестицията по отношение на положителното икономическо въздействие за територията.
- (337) Италия представи удостоверение от Италианския национален орган по гражданско въздухоплаване ⁽⁹³⁾, в което се посочва, че възможността за регионалните летища да рекламират на уебсайтовете на нискобюджетните авиокомпаниите би представлявала предимство за туристическия и търговския сектор, тъй като регионалните летища не се възползват от консолидираните пазарни позиции и степен на гарантирана видимост на големите летища.
- (338) Италия и ENAC оспорват твърдението на Ryanair в смисъл, че ситуацията в Сардиния е резултат от неподходящи правила относно маршрутите, предмет на задължения за извършване на обществена услуга съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, както и тяхното прилагане от италианските органи. Италия отбелязва, че целта за териториална непрекъснатост е да се гарантира, че всички граждани могат да се движат в рамките на националната територия или територията на Съюза при равни условия по отношение на качество и цена. Задълженията за извършване на обществена услуга, разрешени с Регламент (ЕО) № 1008/2008, позволяват на превозвачите в ЕС да приемат условията на тези задължения без финансова компенсация. Ако никой превозвач не е съгласен да предостави услугата, се провежда тръжна процедура на европейско равнище с предвидена финансова компенсация. Във връзка с това италианските органи подчертават, че търговските отношения с превозвачите трябва да се поддържат пряко от летищата; изборът, направен от държавата при гарантиране на териториалната непрекъснатост чрез задължения за извършване на обществена услуга, обаче е друг въпрос.

⁽⁹³⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА EASYJET

- (339) Италия представи своите коментари относно мненията на easyJet и на консултантското дружество, действащо от нейно име. Италия не е съгласна както с цялостния подход, така и със заключенията, направени от консултантското дружество в неговия доклад относно „Икономическата оценка за съответствие с ПОУПИ на споразуменията между easyJet и летище Олбия“.
- (340) Италия отхвърля твърдението на easyJet поради три причини:
- а) Италия счита, че принципът за оператор в условията на пазарна икономика не следва да се прилага за летище Олбия, тъй като летищният оператор е частен оператор — GEASAR, а не публичен оператор по смисъла на правилата на Съюза относно държавната помощ. Неговите избори и действия следователно се основават на пазарни критерии, освен ако тези избори не са регламентирани в *ad hoc* публични регламенти.
 - б) В този случай обаче Италия приема, противно на твърденията на консултантското дружество, че въпросните договори за маркетинг не са били подписани от GEASAR в търсене на предполагаема, но несъществуваща рентабилност, а единствено защото са били изисквани и регламентирани с конкретна публична мярка. Закон 10/2010 по-специално има за цел да стимулира въздушния транспорт чрез предоставяне на финансови вноски на авиокомпаниите. След отмяната на Закон 10/2010 тези дейности са били преустановени.
 - в) Трето, за Италия финансовите вноски, платени от региона на летищния оператор за покриване на разходите за въпросните дейности, само са „преминали транзит“ през дружеството за управление на летището, което ги е прехвърлило в пълен размер на действителния получател, т.е. на съответната авиокомпания.
- (341) След това, ако твърденията на консултантското дружество бъдат потвърдени, Италия преценява, че нейните изчисления са погрешни. Докладът на консултантското дружество е изготвен въз основа на данни от финансовите отчети на GEASAR за годините от 2004 г. нататък, които показват приходите от летищен трафик, както и основните икономически данни, които формират оперативните резултати за годината, но не показват аналитичните счетоводни данни, необходими за точно извършване на анализа на рентабилността. Консултантското дружество следователно надценява приходите, които са резултат от договорите, по-специално по отношение на приходите от невъздухоплавателни дейности. За Италия въпросните договори за маркетинг имат отрицателен, а не положителен баланс, противно на оценката на консултантското дружество. Това се отнася за договорите за маркетинг, сключени с easyJet, както и за договорите, подписани с всички други съответни авиокомпани. Според Италия това потвърждава твърдението, че тези споразумения са били подписани като пряко изпълнение на Закон 10/2010.
- (342) И последно, Италия отхвърля включването на договорите за наземно обслужване, подписани от GEASAR със съответните авиокомпани, в анализа, извършен от консултантското дружество. Договорите за наземно обслужване са типични договори, изготвени и изпълнени на бизнес основа, и се отнасят за предоставянето на услуги срещу заплащане на парично възнаграждение от авиокомпанията. Те не са свързани със Закон 10/2010 и с дейностите, извършвани съгласно този закон. Възнаграждението, посочено в тези договори, се основава на обичайната бизнес практика на летищния оператор, която се състои в това да прилага тарифи и отстъпки въз основа на обема и на други фактори. И действително, тези договори са останали в сила дори и след отмяната на Закон 10/2010, при подобни или дори по-ниски цени, отколкото през предходните години.

7. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

7.1. ВЪВЕДЕНИЕ И ОБХВАТ НА РЕШЕНИЕТО

- (343) Първо трябва да се оцени дали финансирането, предоставено от летищните оператори на авиокомпаниите във връзка с дейности 1 и 2 съгласно Закон 10/2010 през периода 2010—2013 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (344) Както е посочено в раздел 2, в решението за откриване на процедурата беше отбелязано, че тъй като Комисията е разследвала възможната неправомерна помощ, предоставена от летищния оператор на летище Алгеро, в дело SA.23098 ⁽⁹⁴⁾, настоящият случай се отнася само до мерките за помощ, които не са разглеждани в това дело ⁽⁹⁵⁾.
- (345) Макар не всички плащания от SOGEAAL за дейности 1 и 2 да са направени съгласно договори, разследвани по дело SA.23098, голямата част от тези плащания са били оценени по това дело. Нещо повече, във всички случаи не

⁽⁹⁴⁾ Решение (ЕС) 2015/1584 на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.23098 (С 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero (ОВ L 250, 25.9.2015 г., стр. 38).

⁽⁹⁵⁾ Вж. съображения 51—54.

е лесна задача да се прави ясно разграничение, като се има предвид, че финансовите отношения между SOGEAAL и дадена авиокомпания през съответния период може да са уреждани в различни договори, като само някои от тях са разгледани по дело SA.23098. Ето защо Комисията счита, че е подходящо да се изключат от обхвата на настоящата процедура ⁽⁹⁶⁾ всички споразумения с авиокомпаниите, сключени от SOGEAAL в рамките на оценяваната схема.

- (346) Освен това обхватът на решението за откриване на процедурата не включваше потенциалната помощ, предоставена от летищните оператори на доставчици на услуги, различни от авиокомпаниите, за дейност 3. Следователно Комисията не може да заеме позиция по този въпрос. Вторият въпрос, който трябва да се оцени, е дали летищните оператори са получили помощ от региона.

7.2. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

- (347) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора „...всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

- (348) Критериите в член 107, параграф 1 от Договора са кумулативни. Поради това, за да се определи дали въпросната мярка представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, всички от следните условия трябва да бъдат изпълнени. А именно, мерките следва:

- а) да са предоставени от държава членка или чрез ресурси на държава членка;
- б) да поставят в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
- в) да нарушават или да заплашват да нарушат конкуренцията;
- г) да засягат търговията между държавите членки.

- (349) Комисията отбелязва, че мерките, за които е подадено уведомление, представляват схема за помощ по смисъла на член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589. Въз основа на правната рамка, описана в раздел 2 от настоящото решение, без да се изискват допълнителни мерки за прилагане в допълнение към вече описаните, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията (като например на авиокомпаниите), определени в Закон 10/2010 по общ и абстрактен начин (т.е. не са определени отделни дружества).

7.2.1. ФИНАНСИРАНЕ, ПРЕДОСТАВЕНО ОТ ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ НА АВИОКОМПАНИИТЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИ 1 И 2 (ЗАКОН 10/2010) ПРЕЗ ПЕРИОДА 2010—2013 Г. — НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА АВИОКОМПАНИИ

- (350) В тази подраздел се оценява дали финансирането, предоставено от региона на авиокомпаниите чрез летищните оператори на летищата в Сардиния съгласно Закон 10/2010, представлява държавна помощ за тези летища.

7.2.1.1. Понятията „предприятие“ и „икономическа дейност“

- (351) В съответствие с член 107, параграф 1 от Договора правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят е „предприятие“. Според постоянната съдебна практика на Съда предприятията се определят като субекти, извършващи икономическа дейност, независимо от правния им статут, от това чия собственост са и от начина им на финансиране ⁽⁹⁷⁾. Всяка дейност, която се състои от предлагането на стоки и услуги на даден пазар, е икономическа дейност ⁽⁹⁸⁾.

- (352) Авиокомпаниите предлагат на пазара редовни въздухоплавателни услуги за превоз на пътници. Тези услуги отговарят на услугите, определени за дейност 1, (вж. съображение 44) и се състоят в извършването на търговски полети и в превоза на пътници по въздух. Те очевидно извършват икономическа дейност.

⁽⁹⁶⁾ Що се отнася до прилагането на схемата, Комисията отбелязва, че Италия вече е била посочила на етапа на официалната процедура по дело SA.23098, че решението да се сключат търговски споразумения между SOGEAAL и авиокомпаниите е било взето в съответствие с региона в качеството му на акционер с контролиращо участие в SOGEAAL (вж. по-специално съображение 383).

⁽⁹⁷⁾ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4), част 2.1 и свързаната с това съдебна практика, и по-специално решението от 12 септември 2000 г. *Pavlov и други*, съединени дела C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 и C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Решение от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, C-118/85, EU:C:1987:283, т. 7; решение от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия*, C-35/96, EU:C:1998:303, т. 36; решение от 12 септември 2000 г., *Pavlov и други*, EU:C:2000:428, т. 75.

- (353) Дружество AMS, което само по себе си не е авиокомпания, но е получило финансиране по отношение на дейност 2, е дъщерно дружество 100 % собственост на Ryanair. Следователно може да се предполага, че Ryanair упражнява решаващо влияние върху поведението на AMS. За целите на прилагане на правилата за държавната помощ в настоящия случай и в съответствие с практиката на Комисията ⁽⁹⁹⁾, AMS и Ryanair се разглеждат като едно предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. За улеснение AMS, което се разглежда като едно предприятие с Ryanair, също ще се счита за авиокомпания.
- (354) Следователно авиокомпаниите, които са се възползвали от средствата, предоставени от региона чрез летищните оператори, извършват икономическа дейност и се разглеждат като предприятия за целите на член 107, параграф 1 от Договора.

7.2.1.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (355) Понятието „държавна помощ“ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез междинно звено, действащо по силата на предоставените му правомощия. За целите на прилагането на член 107 от Договора ресурсите от местни и регионални органи представляват държавни ресурси.
- (356) Схемата произхожда от регионален закон и се финансира чрез ресурси с произход от региона. За целите на член 107 от Договора ресурсите на регионални местни органи са държавни ресурси и решенията на тези органи следва да се счита, че „може да бъдат приписани на държавата“ ⁽¹⁰⁰⁾. Схемата като такава следователно може да се припише на държавата и се финансира чрез държавни ресурси за целите на правото за държавната помощ.
- (357) Същото важи и за финансовите потоци от летищните оператори към авиокомпаниите.
- (358) Авиокомпаниите са получили финансиране от региона чрез летищните оператори на летищата в Сардиния за откриване на нови маршрути или увеличаване на честотата на полетите или удължаване на периодите на обслужване на съществуващите маршрути, както е описано по-специално в таблица 8, и за предоставяне на маркетингови услуги.
- (359) Поведението на летищните оператори е било определено от региона чрез Закон 10/2010 и плановите за дейности, които е трябвало да бъдат одобрени от региона, преди да бъдат приведени в действие. Механизмът, приведен в действие от региона чрез Закон 10/2010, предвижда, че регионът трябва да прехвърли съответните публични средства на летищните оператори, които от своя страна следва да ги прехвърлят на авиокомпаниите в съответствие с подробните спецификации в одобрените от региона планове за дейностите. Плановите за дейностите са били изготвени и предложени на първо място от летищните оператори, но регионът е направил преглед на плановите, одобрил ги е и въз основа на това е определил финансирането, предоставено на летищния оператор. Чрез одобрението на подробните планове за дейностите, регионът е определил точно как всеки летищен оператор следва да разпределя полученото от региона финансиране на авиокомпаниите. Както е описано в раздел 2.7.3, въведеният процес на мониторинг (при който се определя плащането на последната финансова вноска на летищните оператори) също гарантира спазването на тези задължения.
- (360) Следователно летищните оператори може да се разглеждат като посредници между региона и авиокомпаниите. Те са прилагали схемата за помощ, като са прехвърляли на авиокомпаниите в пълен размер финансирането, което са получили от региона. При това си действие те са действали в съответствие с указанията, получени от региона чрез одобрените планове за дейностите.
- (361) С оглед на гореизложеното, плащанията от летищните оператори към авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2 са финансирани чрез държавни ресурси (до степеня, в която летищните оператори са получавали финансиране от региона за финансиране на тези дейности ⁽¹⁰¹⁾) и може да бъдат приписани на държавата.

⁽⁹⁹⁾ Решение (ЕС) 2015/1227 на Комисията от 23 юли 2014 г. относно държавна помощ SA.22614 (C 53/07), приведена в действие от Франция в полза на Търговско-промишлената камара на Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services и Transavia (ОВ L 201, 30.7.2015 г., стр. 109), и по-специално съображение 290. Вж. също Решение на Комисията относно летище Алтенбург — все още не е публикувано.

⁽¹⁰⁰⁾ Решение от 12 май 2011 г., *Région Nord-Pas-de-Calais/Комисия*, T-267/08 и T-279/08, ЕС:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Ограниченият размер на собственото финансиране на мерките от страна на летищните оператори не е резултат от собствените решения на последните, а отразява факта, че регионът е намалил *ex post* нивото на публичното финансиране, насочено към летищните оператори, въпреки че последните вече са били понесли съответните разходи по финансирането на авиокомпаниите. Вж. раздел 2.7, и по-специално съображения 83, 86 и 89.

7.2.1.3. Икономическо предимство

- (362) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, а именно в отсъствието на държавна намеса. Единствено ефектът на мярката върху предприятието е от значение, а не причината или целта на държавната намеса. Когато публичен орган предоставя на предприятие финансиране, което го освобождава от разходи, които обикновено то следва да направи, това води до икономическо предимство.
- (363) Няма предоставено предимство обаче, ако финансирането може да се разглежда като компенсация за обществена услуга в съответствие с критериите, посочени в решението по делото Altmark. Нещо повече, няма предоставено предимство, когато държава членка действа в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.
- (364) Като първа стъпка е необходимо да се проучи естеството на финансирането, предоставено от региона на авиокомпаниите в контекста на дейности 1 и 2, както и степента, в която той финансира техните дейности или, с други думи, ги освобождава от разходите, които те обичайно биха направили.
- (365) В контекста на дейност 1 регионът изисква от летишните оператори да сключват споразумения с авиокомпаниите, които предоставят финансови стимули за последните да увеличават въздушния трафик (особено през слабите сезони). Авиокомпаниите трябва да изпълнят определени цели по отношение на трафика; те получават финансова компенсация, ако изпълнят тези цели, и понасят санкции, ако не го направят. Съответните плащания са резултат от схемата за финансиране, предоставена от региона на авиокомпаниите чрез летишните оператори, компенсираща част от разходите, направени от тези авиокомпаниии при извършването на полети по съответните маршрути.
- (366) В контекста на дейност 2 регионът извършва плащания към авиокомпаниите чрез летишните оператори в замяна на маркетингови услуги, предоставяни от съответните авиокомпаниии. Тези плащания не могат да бъдат разглеждани като истинско възнаграждение за маркетингови услуги и също представляват плащания към авиокомпаниите за увеличаване на техните дейности в региона. Както ще бъде показано по-долу в съображения 368 и следващите, схемата е изготвена по такъв начин, че маркетинговите услуги, които трябва да бъдат предоставени от авиокомпаниите в контекста на дейност 2, имат за цел да рекламират, на първо място, услугите за въздушен транспорт, предоставяни от същите тези авиокомпаниии от/до Сардиния.
- (367) Италия подчерта в предоставените от нея документи за уведомяване ⁽¹⁰²⁾, че по схемата маркетинговите дейности, финансирани от региона в контекста на дейност 2, трябва да се извършват от авиокомпаниите и да целят увеличаване на броя на пътниците по маршрутите, открити или удължени в резултат на схемата ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Фактът, че маркетинговите услуги в контекста на дейност 2 трябва да бъдат предоставени от авиокомпаниии, а не от друг тип дружества, способни да предложат такива услуги, е сам по себе си фактор, който естествено предполага, че тези маркетингови услуги ще са насочени към рекламиране, на първо място, на въздушните транспортни услуги, предлагани от съответните авиокомпаниии. И наистина, авиокомпаниите обикновено рекламират региони и градове, по-специално на своите уебсайтове, когато извършват полети до тези региони и територии, с цел да привлекат потенциални клиенти, които да използват техните услуги за полети до тези региони. Освен това на уебсайтовете на авиокомпаниите рекламирането на някои региони и градове обикновено е неразривно свързано с рекламирането на полетите, извършвани от авиокомпаниите до този регион, или най-малкото с предоставената информация относно наличието и характеристиките на тези полети. Например в случая с Ryanair, една от европейските авиокомпаниии с най-развита реклама на региони и градове на своя уебсайт, на уебстраниците за рекламиране на региони и дестинации систематично се предоставя също така и информация за полетите, извършвани от Ryanair до тези региони и дестинации ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Освен това, актът за изпълнение на Закон 10/2010, който определя съдържанието на плановете за дейности на летищата ⁽¹⁰⁵⁾, предвижда че маркетинговите дейности следва да се извършват в рамките на дейност 2 „в случай на откриване на нови маршрути или на удължаване на периода за извършване на полетите“ ⁽¹⁰⁶⁾. Тази разпоредба

⁽¹⁰²⁾ Документ „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, № 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“, за който Италия е уведомила на 30.11.2011 г.

⁽¹⁰³⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicit  finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (добавен получер шрифт), стр. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Вж. например уебстраницата на Ryanair за дестинация Милано (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, посетена на 6 юли 2016 г.).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr 29/36 от 29 юли 2010 г.

⁽¹⁰⁶⁾ „I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attivit  in coerenza con le seguenti direttive: (...) deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operativit  dei voli“ (добавено подчертаване), стр. 3.

установява ясна връзка между маркетинговите услуги, които трябва да се извършват в контекста на дейност 2, и откриването на нови маршрути или разширяването на операциите по съществуващите маршрути. Това означава, че със самите маркетингови услуги, които трябва да бъдат предложени в планове за дейности, следва да се рекламират новите или разширените услуги за въздушен транспорт, за да се стимулира броят на пътниците, които използват съответните услуги. Както вече беше посочено в съображение 367, това тълкуване е било изрично потвърдено от Италия.

- (370) Нещо повече, би било немислимо въпросните маркетингови услуги, които задължително трябва да се извършват от авиокомпаниите, да бъдат предоставяни от авиокомпаниите, различни от тези, които обслужват новите или разширените услуги за въздушен транспорт, с които маркетинговите услуги трябва да бъдат свързани. Авиокомпаниите имат много ограничени стимули да популяризират на услугите на конкурент, дори и срещу възнаграждение.
- (371) Рекламираването на своите собствени дестинации е част от нормалната дейност на една авиокомпания. Дестинациите и регионите, до които те извършват полети, са една от характеристиките на техните транспортни услуги, които авиокомпаниите обикновено рекламират, заедно с редица други аспекти (въздушни такси, удобства на борда, услуги по време на полет, надеждност, гъвкавост на резервациите, програми за редовни пътници и т.н.).
- (372) С оглед на гореизложеното може да се заключи, че плащанията от региона към авиокомпаниите в контекста на дейност 2 субсидират разходите за маркетинг, които авиокомпаниите обикновено следва да правят в контекста на техните въздушни транспортни операции. Освен това, доколкото те са свързани с откриването на нови маршрути или удължаване на операциите по съществуващи маршрути, тези плащания действат като финансови стимули за авиокомпаниите да увеличават въздушния трафик да Сардиния. В това отношение те са подобни на плащанията, извършени в контекста на дейност 1, с тази разлика, че се отнасят за конкретен аспект от услугите за въздушен транспорт на авиокомпаниите, а именно рекламираването на тези услуги.
- (373) В допълнение към това, както беше подчертано от Италия в уведомлението ⁽¹⁰⁷⁾, в рамките на схемата маркетинговите дейности, финансирани от региона в контекста на дейност 2, трябва да бъдат част от същите планове за дейностите, посочени в контекста на дейност 1 ⁽¹⁰⁸⁾. Това създава допълнителна връзка между откриването и разширяването на маршрути (което е целта на дейност 1) и маркетинговите споразумения, които се сключват в контекста на дейност 2. Това води до заключението, че плащанията от региона към авиокомпаниите чрез летищните оператори в контекста на дейност 1 и дейност 2 са със сходен характер: те са по същество финансови стимули, субсидиращи част от разходите на авиокомпаниите в замяна на разширяване на операциите за въздушен транспорт от тези авиокомпаниите от/до Сардиния.
- (374) Освен това, в рамките на схемата се прави ясно разграничение между маркетингови услуги, предоставяни в контекста на дейност 2, т.е. от авиокомпаниите, и маркетингови услуги, предоставяни в контекста на дейност 3, т.е. от други дружества, което потвърждава констатацията, че услугите, извършвани в контекста на дейност 2, служат за конкретна цел, различна от дейност 3, непременно свързана с факта, че доставчиците се занимават с операции по въздушен транспорт. Логически, тази цел едва ли може да бъде нещо различно от увеличението на въздушния трафик на съответните авиокомпаниите от/до Сардиния.
- (375) Прегледът от Комисията на споразуменията, сключени между летищните оператори и авиокомпаниите в контекста на схемата, илюстрира точно това. Например, споразуменията с easyJet свързват пряко летищните услуги с маркетинговите услуги. Точка 3 от споразумението с летищния оператор на летище Олбия гласи, че превозвачът възнамерява да увеличи броя на полетите си от/до Олбия и че с цел разширяване на тези летателни дейности, превозвачът е разработил програма за маркетинг и реклама за рекламиране на дестинациите и за увеличаване на потоците от транзитен трафик, по-специално към международните пазари.
- (376) Прегледът на различните маркетингови споразумения, сключени между летищните оператори и авиокомпаниите в рамките на схемата, показва че маркетинговите услуги са пряко свързани с полетите, извършвани от тези авиокомпаниите. Следователно маркетинговите услуги са пряко насочени към пътниците, които потенциално биха могли да използват транспортните услуги, предлагани от авиокомпаниите и посочени в маркетинговите споразумения.

⁽¹⁰⁷⁾ Документ „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, № 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“, за който Италия е уведомила на 30 ноември 2011 г.

⁽¹⁰⁸⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicit  finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (добавен получер шрифт), стр. 7.

- (377) В заключение плащанията от региона чрез летишните оператори към авиокомпаниите в контекста на дейност 1 и дейност 2 трябва да се разглеждат като субсидии за авиокомпаниите за обслужване на повече полети от и до Сардиния.
- (378) Остава да се анализира дали плащанията от региона към авиокомпаниите чрез летишните оператори за увеличаване на техните въздушнотранспортни операции до Сардиния представляват компенсация срещу задължение за извършване на обществена услуга в съответствие с критериите по делото *Altmark* и дали са в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика.
- (379) Първият критерий от решението по делото *Altmark* е, че предприятието получател на помощта трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени. Както е посочено в точка 70 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., „що се отнася до услугите за въздушен транспорт, задължения за обществена услуга могат да се налагат само в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008. По-специално, такива задължения могат да се налагат само по отношение на конкретен маршрут или група от маршрути, а не по отношение на всеки основен маршрут с отправна точка от дадено летище, град или регион. Освен това задълженията за обществена услуга могат да бъдат наложени само по отношение на маршрут с цел да бъдат задоволени транспортни нужди, които не могат да бъдат удовлетворени чрез съществуващ въздушен маршрут или с други транспортни средства“ (бележките под линия са пропуснати). И наистина, въздушният транспорт е сектор, където законодателният орган на Съюза е решил да ограничи голямата свобода на преценка, на която обичайно се радват държавите членки при определянето на някои дейности като УОИИ, чрез налагане на условия в Регламент (ЕО) № 1008/2008. Въпреки това маршрутите, предмет на задължения за извършване на обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008, които съществуват в Сардиния⁽¹⁰⁹⁾, са изрично изключени от обхвата на прилагане на Закон 10/2010, който е ясно предназначен да бъде система, успоредна на системата от задължения за извършване на обществена услуга съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008. Следователно финансирането, предоставено от летишните оператори на авиокомпаниите съгласно Закон 10/2010, не може да се счита за компенсация, предоставена на авиокомпаниите за извършването на истински услуги от общ икономически интерес. В резултат на това едно от четирите кумулативни условия по делото *Altmark*, а именно първото условие, не е изпълнено.
- (380) Що се отнася до прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, първо следва да се отбележи, че Италия не е разчитала на този принцип⁽¹¹⁰⁾. Освен това няма никакви признаци, че регионът е действал като инвеститор в условията на пазарна икономика при установяването на схемата; всъщност е ясно, че той е искал да постигне по-скоро цели на публичната политика, по-специално засилване на регионалната икономика чрез привличането на повече потоци от туристи, а не печалби в качеството си на собственик на летището.
- (381) Второ, регионът предоставя финансиране на авиокомпаниите чрез различни летишни оператори в рамките на регионална схема, приложима за няколко летища. Той не може да се счита за летищен оператор, още повече тъй като регионът контролира само един от съответните летишни оператори. По този начин „предварителният анализ на допълнителната рентабилност“, представен в точки 61—66 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., не може да се приложи в настоящия случай. Съгласно този метод, за да се прецени дали летищен оператор при сключването на споразумения с авиокомпания е действал, както инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, би действал при подобни обстоятелства, следва да се оцени дали от въпросните споразумения е можело да се очаква, към момента на сключването им, да допринесат допълнително за рентабилността на летището и дали са част от цялостна стратегия, водеща до рентабилност в дългосрочен план. Този тест обаче не е приложим в настоящия случай, тъй като оценяваните мерки представляват схема, установена от публичен орган, на основания, свързани с публичната политика, която обхваща няколко летища, а не са самостоятелна договореност между летище и авиокомпания.
- (382) При предоставянето на въпросното финансиране на авиокомпаниите в контекста на дейност 1 и дейност 2, регионът не би могъл да очаква възвръщаемост, която заинтересован от печалбата инвеститор в условията на пазарна икономика би имал предвид при подобни обстоятелства. Очакваният ефект от финансирането е бил увеличение в броя на пътниците, пътуващи по въздух до Сардиния, което като такова не води до дивиденди, капиталови печалби или друга форма на печалба за региона. Италия не посочи елемент на рентабилност, който се очаква да възникне за региона като резултат от въпросното финансиране. Основният ефект от увеличението на въздушния трафик е да се стимулира икономическото развитие в региона, по-специално на равнището на някои сектори, като например туризма, търговията на дребно, ресторантьорството и др., с положителни ефекти върху регионалното икономическо развитие и заетост. Съгласно установената съдебна практика⁽¹¹¹⁾ такива „ползи от публичната политика“ обаче не биха били взети под внимание от заинтересован от печалбата инвеститор в условията на пазарна икономика и затова не трябва да се вземат предвид, когато се прилага принципът за оператор в условията на пазарна икономика.

⁽¹⁰⁹⁾ От 2000 г. задължения за извършване на обществена услуга са налагани на вътрешните маршрути между летищата в Сардиния и летищата в континентална Италия съгласно правилата на ЕС за въздушния транспорт.

⁽¹¹⁰⁾ Вж. решение от 5 юни 2012 г., *Комисия/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 82.

⁽¹¹¹⁾ Вж. решение от 5 юни 2012 г., *Комисия/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, т. 79.

- (383) По същите причини един сравнителен анализ, както е описан в точки 54—60 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., не е от значение в настоящия случай.
- (384) Във всеки случай Италия не е представила бизнес план, предварителен анализ на рентабилността или вътрешни документи, ясно показващи, че извършен преди предоставянето на публичното финансиране анализ сочи, че в резултат на въпросното финансиране регионът може да очаква финансова възвръщаемост, каквато ръководен от печалбата инвеститор в условията на пазарна икономика би взел под внимание. Нито пък регионът е извършил сравнителен анализ, както е определено в точки 54—60 в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. По-специално Италия не е предоставила сравнение на летишните такси след приспадане на всички ползи за авиокомпанията (като подкрепа за търговска реализация, отстъпки или всички други стимули), спрямо достатъчен брой подходящи „съпоставителни летища“, чиито оператори се държат като оператори в условията на пазарна икономика.
- (385) Това потвърждава, че регионът не е действал спрямо авиокомпаниите като инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност.
- (386) В допълнение на това, независимо от разпоредбите на Закон 10/2010, не е била открита тръжна процедура с цел избиране на авиокомпания и финансиране на планове за дейности. Летишните оператори са публикували обявления на съответните си уебсайтове и са избрали най-добрата оферта, което означава, че предоставената на авиокомпаниите финансова подкрепа не е била следствие от открита и прозрачна тръжна процедура. В допълнение на това, както вече беше обяснено, схемата е замислена на първо място за разпределяне на публични средства за авиокомпаниите и това финансиране не отговаря нито на компенсация за истински задълженията за извършване на обществена услуга, нито на възнаграждение за продукти или услуги, задоволяващи действителни нужди на региона. Вследствие на това, дори и ако са били следвани подходящи тръжни процедури за избор на авиокомпания, това не би могло да изключи наличието на предимство.
- (387) При тези обстоятелства няма място и за оценка на индивидуалните финансови отношения между летищата и авиокомпаниите, които са резултат от прилагането на схемата по начина, предвиден в точки 53—66 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. В тези точки се предоставят насоки за определяне на това дали цените, начислявани от летище, което разполага с публични ресурси, са в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика. В настоящия случай обаче става ясно, че летишните оператори не са действали като оператори в условията на пазарна икономика при сключването на различните договори с авиокомпаниите. Те са прилагали схема за помощ, разработена от региона за увеличаване на въздушния транспорт в общ интерес на цялата територия.
- (388) Предвид всичко горепосочено, Комисията заключава, че финансирането, предоставено от региона на авиокомпаниите чрез летишните оператори за финансирането на дейности 1 и 2 в рамките на схемата, е предоставило икономическо предимство на съответните авиокомпания.

7.2.1.4. *Селективност*

- (389) В настоящия случай финансирането на схемата от региона не може да се разглежда като схема за общо прилагане. Комисията счита, че действително разработването и прилагането на схемата е било от изключителна полза за определени предприятия или определени сектори на дейност, а именно авиокомпаниите, финансирани от региона чрез летишните оператори в рамките на разглежданата схема⁽¹¹²⁾. Авиокомпаниите, извършващи полети до Сардиния, които не са сключили такива споразумения, не се ползват от същата финансова подкрепа от региона или не се ползват при условията, предвидени със Закон 10/2010. Тъй като получателите на икономическото предимство са ограничени до някои определени предприятия от един определен сектор (въздушния транспорт), мерките са селективни.

7.2.1.5. *Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията*

- (390) Когато отпусната от държава членка помощ засилва позицията на едно предприятие спрямо други предприятия, които се конкурират в търговията в рамките на Съюза, тази търговия трябва да се разглежда като засегната от въпросната помощ. Съгласно установената съдебна практика, за да бъде счетено, че дадена мярка нарушава конкуренцията, е достатъчно получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари.
- (391) Компенсацията, плащана на авиокомпаниите чрез летишните оператори, представлява икономическо предимство за въпросните авиокомпания, което може да засили тяхната позиция на пазара. Секторът на въздушния транспорт се характеризира със силна конкуренция между операторите от различни държави членки, най-вече след влизането в

⁽¹¹²⁾ Вж. във връзка с това решение от 30 юни 2016 г., *Белгия/Комисия*, C-270/15, ЕС:C:2016:489, и по-специално т. 50.

сила на третия етап от либерализирането на въздушния транспорт („трети пакет от мерки за въздухоплаването“) на 1 януари 1993 г. От това следва, че мерките засягат търговията между държавите членки и нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията в сектора на въздушния транспорт.

- (392) Следователно финансовата компенсация, предоставена чрез летишните оператори на авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2 (Закон 10/2010) през периода 2010—2013 г., нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

7.2.1.6. Заключение

- (393) Комисията стига до заключението, че финансирането предоставено от региона на авиокомпаниите чрез летишните оператори за финансирането на дейности 1 и 2, представлява държавна помощ за авиокомпаниите по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

7.2.2. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ

- (394) В този подраздел въпросът е дали финансирането, предоставено от региона на летишните оператори на летищата в Сардиния съгласно Закон 10/2010, представлява държавна помощ за тези летища. Сега Комисията ще оцени дали е изпълнен критерият, свързан с наличието на икономическо предимство.
- (395) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, а именно в отсъствието на държавна намеса. Единствено ефектът на мерките върху предприятието е от значение, а не причината или целта на държавната намеса. Налице е предимство всеки път, когато финансовото положение на предприятието се подобрява в резултат на държавната намеса.
- (396) Както беше обяснено в раздел 7.2.1, съгласно Закон 10/2010 летишните оператори са прехвърляли в пълен размер средствата, получени от региона за финансиране на финансови стимули за разширяване на въздушните транспортни услуги, както и за маркетингови споразумения, които те са съфинансирани чрез свои собствени ресурси. По този начин летишните оператори са били посредници и не са запазвали средствата, получени от региона. Следователно те не могат да се считат за преки получатели по схемата за помощ.
- (397) Въпреки това, тъй като финансовите стимули и плащанията за маркетингови услуги на авиокомпаниите са били предназначени и са имали ефекта да увеличат въздушния трафик, то трябва да се прецени дали това увеличение на въздушния трафик предоставя непряко предимство на съответните летища.
- (398) В скорошното си известие относно понятието за държавна помощ ⁽¹¹³⁾ Комисията посочи, че „[...] следва да се прави разграничение между тези непреки предимства и чисто вторичните икономически въздействия, които са присъщи за почти всички мерки за държавна помощ (например чрез увеличаване на продукцията). За тази цел е необходимо да бъдат проучени предвидимите ефекти на мярката, разглеждани от предварителна перспектива. Непряко предимство е налице, ако мярката е замислена по такъв начин, че вторичните въздействия от нея да са насочени към предприятия или групи от предприятия, които могат да бъдат идентифицирани. Това е така например, когато пряката помощ *de facto* или *de jure* поставя условието да бъдат закупувани стоки или услуги, които се произвеждат единствено от определени предприятия (например само предприятия, установени в определени региони)“.
- (399) Известието продължава в бележка под линия ⁽¹¹⁴⁾ към този параграф: „Обратно, чисто вторичният икономически ефект под формата на увеличена продукция (което не се равнява на непряка помощ) е налице, когато помощта просто се насочва посредством предприятие (например финансов посредник), което от своя страна я прехвърля изцяло към бенефициера.“
- (400) Оценяваните дейности в настоящия случай не са били предназначени за насочване на вторичните ефекти от тях към летищата в Сардиния. Вместо това дейностите са били предназначени в полза на голяма група от предприятия в региона, по-специално тези, предлагащи услуги за туристите.

⁽¹¹³⁾ Точка 116 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, публикувано на 19 май 2016 г., http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

⁽¹¹⁴⁾ Бележка под линия 181.

- (401) Както вече беше установено, целта на схемата се състои в насочване на публични средства към няколко авиокомпаниите и други доставчици на услуги с оглед откриване на нови маршрути (или увеличаване на честотата на полетите), както и рекламиране на Сардиния като туристическа дестинация, достъпна с въздушен транспорт. При механизма, въведен от региона чрез Закон 10/2010 (описан в раздел 2.7.2), регионът прехвърля съответните публични средства за летищните оператори, които от своя страна следва да ги прехвърлят на трети страни в съответствие с подробните спецификации на планове за дейности, одобрени от региона. Както е описано в раздел 2.7.3, въведеният процес на мониторинг (при който се определя плащането на последната финансова вноска на летищните оператори) също гарантира спазването на тези задължения.
- (402) Ето защо Комисията заключава, че помощта е насочена чрез летищните оператори, които я прехвърлят в пълен размер към авиокомпаниите, които са единствените действителни получатели на схемата. Летищните оператори следва да се разглеждат *de jure* (заради разпоредбите на Закон 10/2010) и *de facto* (заради действителните финансовите потоци, анализирани от Комисията) като механизми, използвани за прехвърляне на публични средства към авиокомпаниите.
- (403) Комисията отбелязва, че летищните оператори може да извлекат ползи от увеличението на въздушния трафик, до което води предоставената по схемата помощ за авиокомпаниите. Тези ефекти обаче са подобни на положителните ефекти за икономическите оператори в други сектори, чиито приходи са свързани с броя на пътниците, и по-специално за туризма (коли под наем, хотели, ресторанти, заведения, бензиностанции, търговия и т.н....). Тези сектори са силно зависими от броя на пътниците, пристигащи/заминаващи от летищата в Сардиния. Ето защо Комисията счита, че схемата не е била замислена по такъв начин, че да се насочат нейните вторични ефекти към летищните оператори, а по-скоро така, че да е от полза за много свързани с туризма сектори в Сардиния.
- (404) Освен това, ефектът от мерките върху летищата е присъщ на естеството и целта на схемата, която е да се увеличи въздушният трафик до Сардиния чрез осигуряване на подходящи стимули за авиокомпаниите. Фактът, че авиокомпаниите купуват летищни услуги от операторите на трите съответни летища в Сардиния, е присъща особеност на схемата и не може да бъде извадена от нея, като се има предвид, че схемата се състои в предоставяне на финансови стимули на авиокомпаниите за увеличаване на въздушния трафик. Следователно то не е допълнително независимо условие относно придобиването на стоки или услуги, което регионът е добавил към концепцията на своята схема, за да постигне ефект, различен от основния очакван ефект от схемата, а именно увеличаването на въздушния трафик до Сардиния.
- (405) С оглед на гореизложеното Комисията заключава, че дейности 1, 2 и 3 не предоставят непряко предимство на летищните оператори. Тъй като едно от кумулативните условия за наличието на държавна помощ не е изпълнено, Комисията също така заключава, че дейности 1 и 2 не представляват държавна помощ.
- (406) Поради посочените по-горе причини се стига до заключението, че летищните оператори не са получили държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

7.3. ПРАВОМЕРНОСТ НА ПОМОЩТА ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (407) Комисията е получила уведомление относно мерките на 30 ноември 2011 г. Въпреки това Италия е прилагала схемата без Комисията да я е одобрила. Финансиране съгласно Закон 10/2010 е било предоставяно от региона на летищните оператори и от летищните оператори на авиокомпаниите през целия период 2010—2013 г. ⁽¹¹⁵⁾
- (408) В допълнение на това не съществува регламент за групово освобождаване, който да обхваща разглежданата схема. По-специално решението за УОИИ не е приложимо, тъй като финансирането на авиокомпаниите по схемата не може да се разглежда като компенсация за действителна УОИИ, възложена на авиокомпаниите ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) По този начин Италия не е изпълнила своите задължения съгласно член 108 от Договора и следователно финансирането на авиокомпаниите по схемата се счита за неправомерно съгласно член 108, параграф 3 от Договора.

⁽¹¹⁵⁾ Вж. Table 6 в раздел 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ Вж. съображение 379.

7.4. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (410) Тежестта за доказване на съвместимостта на помощта с вътрешния пазар, чрез дерогация от член 107, параграф 1 от Договора, се носи главно от съответната държава членка. Италия отбелязва ⁽¹¹⁷⁾, че Закон 10/2010 не е бил замислен като схема, подпомагаща стартирането на нови маршрути, и че схемата не отговаря на всички критерии за съвместимост за помощта за започване на дейност, определени в член 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. При все това Италия предполага, че в настоящия случай Комисията следва да прилага точка 81 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., в която се посочва, че „Комисията може да извърши оценка на всеки отделен случай или схема за предоставяне на помощ, която не съответства изцяло на тези критерии, [критериите в точка (79)], но чийто краен резултат би бил равностоен“. ⁽¹¹⁸⁾

7.4.1. ПРИЛОЖИМА ПРАВНА РАМКА

- (411) Тъй като дейностите не могат да се разглеждат като компенсация за авиокомпаниите за предоставяне на действителна УОИИ, Рамката за УОИИ въз основа на член 106, параграф 2 от Договора не може да се прилага в настоящия случай.
- (412) По отношение на помощта за започване на дейност в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се посочва, че „що се отнася до помощите за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки по отношение на всички мерки за помощ за започване на стопанска дейност, за които е постъпило уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение след 4 април 2014 г., дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила за оценката на неправомерна държавна помощ Комисията ще прилага по отношение на неправомерната помощ за започване на дейност в полза на авиокомпаниите, правилата, които са били в сила по времето, когато е предоставена помощта. Следователно тя няма да прилага принципите, определени в настоящите насоки, в случай на неправомерна помощ за започване на дейност в полза на авиокомпаниите, предоставена преди 4 април 2014 г.“ ⁽¹¹⁹⁾
- (413) Насоките за въздухоплаването от 2005 г., от своя страна, предвиждат, че „Комисията ще оценява съвместимостта на (...) първоначалната помощ, предоставена без нейното разрешение и която следователно нарушава член 88, параграф 3 от Договора [понастоящем член 108, параграф 3 от Договора], въз основа на настоящите насоки, ако изплащането на помощта е започнало след публикуване на насоките в Официален вестник на Европейския съюз“ ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Регионалното финансиране беше предоставено между 2010 и 2013 г. преди публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Поради това Комисията ще прилага Насоките за въздухоплаването от 2005 г. за оценката на финансовата компенсация, предоставена от летищните оператори на авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2 (Закон 10/2010) през периода 2010—2013 г.

7.4.2. ОЦЕНКА НА СЪВМЕСТИМОСТТА НА ФИНАНСОВАТА КОМПЕНСАЦИЯ, ПРЕДОСТАВЕНА ОТ ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ НА АВИОКОМПАНИИТЕ ЗА ФИНАНСИРАНЕТО НА ДЕЙНОСТИ 1 И 2 (ЗАКОН 10/2010) ПРЕЗ ПЕРИОДА 2010—2013 Г.

- (415) Като се има предвид, че условията за съвместимост на помощта за започване на дейност, заложили в точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., са кумулативни, за да се установи, че помощта за въздушните превозвачи не е съвместима, е достатъчно да се докаже, че едно от тези условия не е изпълнено. Въпреки това, за да оцени съвместимостта на мерките за помощ в настоящия случай, Комисията ще провери няколко от критериите, установени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (416) В точка 79, буква г) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се изискват дългосрочна приложимост и прогресивно намаляване на разглежданата мярка: „в крайна сметка за линията, която получава помощта, трябва да се докаже, че е доходоносна, тоест тя трябва поне да покрие разходите си без публично финансиране. Поради тази причина първоначалната помощ трябва да бъде прогресивно намаляваща и ограничена по време“. Дейностите, определени съгласно Закон 10/2010, никога не са били насочени към дългосрочната жизнеспособност на въпросните маршрути и нищо в системата, установена със Закон 10/2010, не гарантира, че размерът на помощта е прогресивно намаляващ през периода 2010—2013 г. ⁽¹²¹⁾ Няма индикация, че съответните маршрути биха станали рентабилни за авиокомпаниите без публичното финансиране.

⁽¹¹⁷⁾ Съобщение на регион Сардиния от 18 май 2015 г., точка 10, стр. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Съобщение на Италия от 18 май 2015 г. (референтен номер 4812) като отговор на искане от Комисията — стр. 12—13.

⁽¹¹⁹⁾ Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 174.

⁽¹²⁰⁾ Насоки за въздухоплаването от 2005 г., точка 85.

⁽¹²¹⁾ Вж. таблица 5 в съображение 69.

- (417) В точка 79, буква д) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се добавя критерият „компенсация за допълнителни първоначални разходи“: „размерът на помощта трябва да е тясно свързан с допълнителните първоначални разходи, които възникват за въздушния превозвач единствено при откриване на нова линия или честота“. Регионалното финансиране не е свързано със специфични разходи за започване на дейност и нищо в системата, установена със Закон 10/2010, не гарантира, че размерът на помощта е ограничен до тези разходи. Италия никога не е събираща доказателства, показващи, че предоставеното от региона финансиране по отношение на дейности 1 и 2 е било изчислено въз основа на разходите на авиокомпаниите за започване на дейност или ограничено до тези разходи. Като е финансирал летишните оператори, регионът е целял да развие въздушния трафик чрез откриване на нови маршрути, увеличаване на честотата на полетите по съществуващите маршрути и премахване на сезонния характер на съществуващите маршрути, както и да подобри регионалното развитие и туризма чрез маркетингови дейности, предприети от авиокомпаниите. Регионът по този начин никога не е имал намерение да компенсира авиокомпаниите за допълнителните разходи за започване на дейност. Следователно този критерий не е изпълнен.
- (418) В допълнение на това в точка 79, буква е) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се определят условия за интензитет и продължителност: „Годишният размер на помощта не може да надвишава 50 % от общите признати разходи за съответната година, а общата помощ не може да надвишава средно 30 % от признатите разходи“. В никой момент Италия не е споменавала концепцията за „допустимите разходи“, както е обяснено в Насоките, нито никакви прагове за тези разходи. Летишните оператори са представили на региона своите планове за дейностите, в които се посочва общата сума на разходите, направени за изпълнението на мерките. Регионът след това е определил сумата, която да се предоставя на всеки летишен оператор на година, но този размер никога не е бил ограничен до 50 % от разходите, направени за една година. Няма доказателства, че регионалното разходване на средства по отношение на дейности 1 и 2 е било два пъти по-голямо от размера на помощта. Следователно този критерий не е изпълнен.
- (419) В точка 79, буква з) от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се добавя критерият „недискриминационно разпределение“: „Всяка публична организация, която планира да отпусне първоначална помощ на авиокомпания за новооткрита линия, независимо дали чрез летище или не, трябва публично, подходящо и навреме да оповести плановете си, за да позволи на заинтересованите авиокомпани да предложат своите услуги. Уведомлението трябва да съдържа описание на маршрута, както и обективните критерии от гледна точка на размера и периода на помощта. Трябва да се спазват правилата и принципите, отнасящи се до публичните поръчки и концесиите в случаите, когато е приложимо“. Нито регионът, нито летишните оператори са организирали подходящи търгове, отговарящи на правилата за обществените поръчки, за да изберат авиокомпаниите, отговарящи за изпълнението на дейности 1 и 2. В представения от Италия документ за уведомление се споменава, че регионът следва да одобри тръжната процедура, организирана от летишните оператори за избор на заинтересованите авиокомпани. Комисията не е била информирана за никаква тръжна процедура, организирана от летишните оператори, и според Италия авиокомпаниите са били избрани въз основа на най-атрактивните търговски оферти, представени на летишните оператори след публикуването на обявления на техните уебсайтове. Следователно този критерий не е изпълнен.
- (420) Ето защо Комисията счита, че точка 81 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. не може да се прилага в този случай, тъй като няколко от критериите в точка 79 не са изпълнени. Съответствието с тези критерии е от съществено значение, за да може помощта за започване на дейност да се счита за съвместима. Тъй като критериите за съвместимост, посочени в точка 79, не са изпълнени, помощта не е съвместима с вътрешния пазар.

7.4.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (421) Финансовата компенсация, предоставена от летишните оператори на авиокомпаниите за финансирането на дейности 1 и 2 съгласно Закон 10/2010 през периода 2010—2013 г., не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар, тъй като критериите за съвместимост, посочени в точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., не са изпълнени. Държавната помощ, предоставена на авиокомпаниите от региона, следователно представлява неправомерна държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

8. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (422) Съгласно Договора и установената съдебна практика на Съда Комисията има правомощието да изиска от съответната държава членка да отмени или да измени помощта, когато установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар ⁽¹²²⁾. Съдът също така нееднократно е постановявал, че задължението на дадена държава да отмени помощ, счетена от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, има за цел да възстанови съществуващото преди това положение ⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Вж. решение от 12 юли 1973 г., *Комисия/Германия*, 70/72, ЕС: C:1973:87, т. 13.

⁽¹²³⁾ Вж. решение от 14 септември 1994 г., *Испания/Комисия*, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, ЕС: C: 1994:325, т. 75.

- (423) В този контекст Съдът постанови, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като така се е отказал от предимството, което е имал над конкурентите си на пазара, и положението от преди плащането на помощта е възстановено ⁽¹²⁴⁾.
- (424) В съответствие със съдебната практика член 16, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 2015/1589 на Съвета гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера [...]“.
- (425) Следователно, предвид факта, че разглежданите мерки са били приведени в действие в нарушение на член 108 от Договора и трябва да се считат за неправомерна и несъвместима помощ, средствата трябва да бъдат възстановени, за да се възстанови положението, съществувало на пазара преди тяхното предоставяне. Възстановяването следва да обхваща периода от възникването на предимството за получателя, т.е. когато помощта е предоставена на разположение на получателя, до момента на действителното ѝ възстановяване, а в подлежащите на възстановяване суми следва да се включат лихвите, начислени до действителното възстановяване.
- (426) По отношение на сумите, които трябва да бъдат възстановени, Комисията ще разгледа сумите, които действително са платени от региона и са прехвърлени от GEASAR и SOGAER на авиокомпаниите през целия период 2010—2013 г. за прилагането на мерки 1 и 2. Както е показано в таблица 6 в съображение 89, летищните оператори на практика са предоставили повече средства, отколкото са получили от региона: летищните оператори са получили недостатъчна компенсация от региона, тъй като те трябва да платят финансовите лихви върху получените парични аванси ⁽¹²⁵⁾ и тъй като регионалните финансови вноски за 2014 г. все още не са били платени на летищните оператори на летища Каляри и Олбия. На таблица 14 се обобщават следните констатации.

Таблица 14

Разликата между сумата, действително платена на авиокомпаниите за мерки 1 и 2, и финансирането, получено от региона и предоставено от GEASAR и SOGAER

(EUR)

	Финансова вноска, определена от региона (А)	Нетна сума, действително получена от региона от летищните оператори (Б)	Обща сума, платена от летищните оператори на авиокомпаниите за мерки 1 и 2 (В)	Разлика (Б) – (В)
Каляри	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Олбия	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
ОБЩО	32 993 268	22 948 941	31 701 793	– 8 752 852

- (427) На таблица 15 са показани подробности за годишните плащания към авиокомпаниите от GEASAR и SOGAER през четирите години в периода 2010—2013 г. Италия предостави на Комисията всяка дата на плащане.

⁽¹²⁴⁾ Вж. решение от 17 юни 1999 г., *Белгия/Комисия*, С-75/97, ЕУ:С:1999:311, точки 64 и 65.

⁽¹²⁵⁾ Вж. раздел 2.7.4.

Таблица 15

Плащания, получени от авиокомпаниите, от летищните оператори на летища Олбия и Каляри

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
КАЛЯРИ	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	6.3.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	12.4.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	2.5.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	7.6.2012 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	2.8.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	18.10.2011 г.	[...]	14.9.2012 г.	[...]	18.10.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	18.10.2011 г.	[...]	2.10.2012 г.	[...]	11.11.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	3.11.2011 г.	[...]	6.11.2012 г.	[...]	9.12.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	6.12.2011 г.	[...]	5.12.2012 г.	[...]	15.1.2014 г.	
	[...]	11.8.2010 г.	[...]	4.1.2012 г.	[...]	7.1.2013 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	11.8.2010 г.	[...]	31.1.2012 г.	[...]	5.2.2013 г.	[...]	14.5.2013 г.	
	[...]	7.10.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	14.5.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	[...]	2.7.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	12.7.2011 г.	[...]	2.7.2013 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.3.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	17.4.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	12.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	8.5.2012 г.	[...]	18.10.2013 г.	
	[...]	12.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	10.7.2012 г.	[...]	11.11.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	6.9.2012 г.	[...]	9.12.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	6.9.2012 г.	[...]	15.1.2014 г.	

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	4.11.2011 г.	[...]	19.10.2012 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	14.11.2011 г.	[...]	19.10.2012 г.	[...]	13.2.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	13.12.2011 г.	[...]	14.11.2012 г.	[...]	13.3.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	14.11.2012 г.	[...]	3.9.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	21.12.2012 г.	[...]	13.2.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	8.2.2013 г.	[...]	13.3.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	10.7.2012 г.	[...]	3.9.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	2.7.2013 г.	[...]	14.4.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	10.7.2012 г.					
	[...]	11.7.2011 г.	[...]	11.7.2011 г.					
	[...]	2.4.2010 г.							
	[...]	2.4.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							

18.10.2017 г.

БГ

Официален вестник на Европейския съюз

L 268/63

(EUR)

[illegible][illegible]

(EUR)			
AIR ITALY			
	2010 г.	2011 г.	ОБЩО
	СУМА	СУМА	СУМА
	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	[...]	
	17.5.2011 г., 23.5.2011 г. и 2.8.2011 г.	23.5.2011 г.	
ОБЩО	[...]	[...]	[0—1 млн. евро]

(EUR)	
VUELING	
	2013 г.
	СУМА
	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
ОЛБИЯ	[...]
	5.2.2014 г.
КАЛЯРИ	[...]
	17.3.2014 г.
ОБЩО	[0—1 млн. евро]

(EUR)			
VOLOTEA			
	2012 г.	2013 г.	ОБЩО
	СУМА	СУМА	СУМА
	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	[...]	
	29.10.2012 г.	15.7.2013 г. и	
	16.1.2013 г. и	30.9.2013 г. и	
	30.9.2013 г.	29.1.2014 г. и	
		30.1.2014 г.	[...]
КАЛЯРИ	[...]	[...]	[...]
	23.4.2015 г.	23.4.2015 г.	
ОБЩО	[...]	[...]	[0—1 млн. евро]

18.10.2017 г. BG

Официален вестник на Европейския съюз

L 268/67

L 268/67

L 268/67

L 268/67

(EUR)

NIKI		
	2012 г.	
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
ОЛБИЯ	[...]	25.9.2012 г.
ОБЩО	[0—1 млн. евро]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012 г.	
	РАЗМЕР	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
КАЛЯРИ	[...]	22.8.2013 г.
ОБЩО	[0—1 млн. евро]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012 г.	
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
КАЛЯРИ	[...]	18.4.2013 г.
ОБЩО	[0—1 млн. евро]	

- (428) Общата сума, която двата летищни оператора са получили от региона, е била използвана за финансиране на трите мерки 1, 2 и 3. Комисията не е получила никаква информация от Италия относно точното разпределение на регионалните средства за всяка мярка и за всеки въздушен превозвач. Ето защо Комисията предлага разпределение за всяка мярка и за всеки въздушен превозвач, основаващо се на процентите, приспаднати от сумите, показани в таблица 16. Както е показано в таблица 7 в съображение 91 и отново в таблица 16, разпределението на средствата между мерки 1 и 2 (платени на авиокомпаниите) и мярка 3 (платени на доставчици трети страни) е посочено като процент от общата сума.

Таблица 16

Финансови потоци от GEASAR и SOGAER към авиокомпаниите и трети страни доставчици на услуги за финансирането на мерки 1, 2 и 3

SOGAER — КАЛЯРИ

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (A)
2010 г.	[...]	[...]	4 657 311
2011 г.	[...]	[...]	4 977 946
2012 г.	[...]	[...]	4 869 410

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (А)
2013 г.	[...]	[...]	4 946 576
Общо	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR — ОЛБИЯ

(EUR)

Референтен период за дейността	Финансиране на дейностите		
	Дейности 1 и 2	Дейност 3	Общо (А)
2010 г.	[...]	[...]	3 972 223
2011 г.	[...]	[...]	2 945 500
2012 г.	[...]	[...]	3 029 160
2013 г.	[...]	[...]	3 795 935
Общо	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) За всеки летищен оператор Комисията прилага процентите, представляващи делът на мерки 1 и 2 в общото финансиране, предоставено от летищните оператори, до нетната сума, действително предоставена от региона на двата летищни оператора. Полученият резултат следва ориентировъчно да показва действителната сума на публичното финансиране, предоставено от региона и изразходвано за мерки 1 и 2 (вж. таблица 17).

Таблица 17

Ориентировъчна сума, получена от региона и изразходвана за мерки 1 и 2

(EUR)

	Финансова вноска, определена от региона (А)	Нетна сума, действително получена от региона от летищните оператори (Б)	Нетна сума, действително предоставена от региона на летищните оператори и изразходвана за мерки 1 и 2
Каляри	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Олбия	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
ОБЩО	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Годишната разбивка по летища и частта от финансирането, предоставена на авиокомпаниите за изпълнението на дейности 1 и 2 и получена от региона, е посочена в следващите таблици:

Таблица 18

Годишна разбивка по летищни оператори за финансирането на дейности 1 и 2 (в EUR)

SOGAER — КАЛЯРИ

(EUR)

Референтен период за дейността	Нетна сума, реално получена от оператора на летището (Г)	Финансиране на дейности 1 и 2	Част от финансирането за дейностите, получена от региона (%)
2010 г.	4 306 635	[...]	94,94
2011 г.	4 426 733	[...]	89,56

(EUR)

Референтен период за дейността	Нетна сума, реално получена от оператора на летището (Г)	Финансиране на дейности 1 и 2	Част от финансирането за дейностите, получена от региона (%)
2012 г.	4 570 389	[...]	96,27
2013 г.	0	[...]	0,00
Общо	13 303 757	19 018 170	

GEASAR — ОЛБИЯ

(EUR)

Референтен период за дейността	Нетна сума, реално получена от оператора на летището (Г)	Финансиране на дейности 1 и 2	Част от финансирането за дейностите, получена от региона (%)
2010 г.	3 360 349	[...]	88,48
2011 г.	2 577 381	[...]	96,44
2012 г.	2 683 765	[...]	98,74
2013 г.	0	[...]	0,00
Общо	8 621 496	12 683 623	

- (431) Комисията ще приложи тези проценти към нивото на финансиране, предоставено от всеки летищен оператор на авиокомпаниите получатели, както е показано в таблица 15, за да получи сумата, която трябва да бъде възстановена, за всяко летище и авиокомпания. Ориентировъчните суми, които Италия трябва да възстанови от различните авиокомпани, са посочени в таблица 19, въз основа на предоставената на Комисията информация.

Таблица 19

Ориентировъчни суми за възстановяване от авиокомпаниите (EUR)

								(EUR)	ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ
RYANAIR/AMS									
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
КАЛЯРИ	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	6.3.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	12.4.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	2.5.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	7.6.2012 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	26.9.2011 г.	[...]	2.8.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	18.10.2011 г.	[...]	14.9.2012 г.	[...]	18.10.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	18.10.2011 г.	[...]	2.10.2012 г.	[...]	11.11.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	3.11.2011 г.	[...]	6.11.2012 г.	[...]	9.12.2013 г.	
	[...]	13.7.2010 г.	[...]	6.12.2011 г.	[...]	5.12.2012 г.	[...]	15.1.2014 г.	
	[...]	11.8.2010 г.	[...]	4.1.2012 г.	[...]	7.1.2013 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	11.8.2010 г.	[...]	31.1.2012 г.	[...]	5.2.2013 г.	[...]	14.5.2013 г.	
	[...]	7.10.2010 г.	[...]	22.7.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	14.5.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	17.7.2012 г.	[...]	24.6.2013 г.	[...]	2.7.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	12.7.2011 г.	[...]	2.7.2013 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.3.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	10.2.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	17.4.2012 г.	[...]	6.9.2013 г.	
	[...]	12.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	8.5.2012 г.	[...]	18.10.2013 г.	
	[...]	12.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	10.7.2012 г.	[...]	11.11.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	6.9.2012 г.	[...]	9.12.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	30.9.2011 г.	[...]	6.9.2012 г.	[...]	15.1.2014 г.	

(EUR)

RYANAIR/AMS									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	4.11.2011 г.	[...]	19.10.2012 г.	[...]	13.8.2013 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	14.11.2011 г.	[...]	19.10.2012 г.	[...]	13.2.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	13.12.2011 г.	[...]	14.11.2012 г.	[...]	13.3.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	14.11.2012 г.	[...]	3.9.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	21.12.2012 г.	[...]	13.2.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	8.2.2013 г.	[...]	13.3.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	12.1.2012 г.	[...]	10.7.2012 г.	[...]	3.9.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.	[...]	2.7.2013 г.	[...]	14.4.2014 г.	
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	26.7.2011 г.					
	[...]	26.7.2011 г.	[...]	10.7.2012 г.					
	[...]	11.7.2011 г.	[...]	11.7.2011 г.					
	[...]	2.4.2010 г.							
	[...]	2.4.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	6.7.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							
	[...]	30.8.2010 г.							

(EUR)

RYANAIR/AMS									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ	
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО	
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ		
Общо	[...]	5.10.2010 г.							[8-20 млн. евро]	[8-20 млн. евро]
	[...]	2.2.2011 г.								
	[...]	2.2.2011 г.								
	[...]	5.4.2011 г.								
	[...]	5.4.2011 г.								
	[...]	22.7.2011 г.								
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8-20 млн. евро]	[8-20 млн. евро]		

(EUR)

EASYJET									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ	
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.			ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ		
ОЛБИЯ	[...]	21.10.2010 г.	[...]	17.8.2012 г.	[...]	19.7.2013 г. 13.9.2013 г.	[...]	13.9.2013 г. 2.5.2014 г.		
	[...]	21.10.2010 г.								
	[...]	30.5.2011 г.								
	[...]	30.5.2011 г.								
Общо	[...]		[...]		[...]		[...]		[0-10 млн. евро]	[0-10 млн. евро]
КАЛЯРИ	[...]	29.10.2010 г.	[...]	6.10.2011 г. 6.4.2012 г. 17.8.2012 г.	[...]	16.11.2012 г. 16.10.2013 г. 24.9.2013 г.	[...]	24.9.2013 г.		
	[...]	29.10.2010 г.								
	[...]	17.8.2011 г.								
	[...]	6.10.2011 г.								
Общо	[...]		[...]		[...]		[...]		[0-10 млн. евро]	[0-10 млн. евро]

(EUR)

AIR BERLIN									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	РАЗМЕР	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
КАЛЯРИ							[...]	7.4.2014 г.	
							[...]	13.5.2014 г.	
							[...]	6.6.2014 г.	
Общо							[...]		[0-1 млн. евро]
ОЛБИЯ	[...]	11.1.2011 г.	[...]	4.1.2012 г.	[...]	6.2.2013 г.	[...]	4.12.2013 г. и	
	[...]	11.1.2011 г.				12.3.2013 г. 4.12.2013 г.		26.6.2014 г.	
	[...]	1.7.2011 г. и 12.7.2011 г.							
	[...]	12.7.2011 г. и 4.11.2011 г.							
	[...]	4.11.2011 г. и 4.1.2012 г.							
Общо	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2-10 млн. евро]

(EUR)

MERIDIANA									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	1.4.2015 г.	[...]	31.12.2011 г.	[...]	30.5.2013 г.	[...]	30.6.2014 г.	
	[...]	1.4.2015 г.							
Общо	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0-7 млн. евро]

(EUR)

AIR ITALY				ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТА- НОВЯВАНЕ
	2010 г.	2011 г.	ОБЩО	
	СУМА	СУМА		
	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ		
ОЛБИЯ	[...]	[...]	[...]	[...]
	17.5.2011 г., 23.5.2011 г. и 2.8.2011 г.	23.5.2011 г.		
ОБЩО	[...]	[...]	[0-1 млн. евро]	[0-1 млн. евро]

(EUR)

VOLOTEA				ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТА- НОВЯВАНЕ
	2012 г.	2013 г.	ОБЩО	
	СУМА	СУМА		
	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ		
ОЛБИЯ	[...]	[...]		
	29.10.2012 г. и 16.1.2013 г. и 30.9.2013 г.	15.7.2013 г. и 30.9.2013 г. и 29.1.2014 г. и 30.1.2014 г.	[0-1 млн. евро]	[0-1 млн. евро]
КАЛЯРИ	[...]	[...]	[0-1 млн. евро]	[0-1 млн. евро]
	23.4.2015 г.	23.4.2015 г.		

(EUR)

AIR BALTIC		ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ
	2013 г.	
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
ОЛБИЯ	[...]	15.10.2013 г. и
		6.12.2013 г. и
		3.2.2014 г.
ОБЩО	[0-1 млн. евро]	Предстои да се установи

(EUR)

VUELING		ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ
	2013 г.	
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ
ОЛБИЯ	[...]	5.2.2014 г.
КАЛЯРИ	[...]	17.3.2014 г.
ОБЩО	[0-1 млн. евро]	Предстои да се установи

(EUR)

NORWEGIAN									ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ
	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	19.4.2011 г.	[...]	31.5.2012 г.	[...]	31.12.2013 г.	[...]	19.12.2014 г.	
	[...]	19.4.2011 г.							[...]
ОБЩО	[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]

(EUR)

JET2.COM						ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТАНОВЯ- ВАНЕ	
	2011 г.		2012 г.		2013 г.		ОБЩО
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	20.12.2011 г.	[...]	16.1.2013 г.	[...]	16.5.2013 г.	
						7.8.2014 г.	
ОБЩО	[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]		[0-1 млн. евро]

(EUR)

NIKI			ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТА- НОВЯВАНЕ
	2012 г.		
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
ОЛБИЯ	[...]	25.9.2012 г.	
ОБЩО	[0-1 млн. EUR]		[0-1 млн. EUR]

(EUR)

TOURPARADE			ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТА- НОВЯВАНЕ
	2012 г.		
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
КАЛЯРИ	[...]	22.8.2013 г.	
ОБЩО	[0-1 млн. EUR]		[0-1 млн. EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			ОБЩА СУМА ЗА ВЪЗСТА- НОВЯВАНЕ
	2012 г.		
	СУМА	ДАТА НА ПЛАЩАНЕ	
КАЛЯРИ	[...]	18.4.2013 г.	
ОБЩО	[0-1 млн. EUR]		[0-1 млн. EUR]

- (432) За да се вземе предвид действителното предимство, получено от авиокомпаниите, посочените в таблица 19 суми може да бъдат коригирани според подкрепящите доказателства, предоставени от Италия, и по-специално точната дата на всички плащания.
- (433) Както е обяснено в съображение 353, за целите на прилагането на правилата за държавна помощ в настоящия случай, AMS и Ryanair се разглеждат като едно предприятие. Следователно Ryanair и AMS следва да носят солидарна отговорност за възстановяването на общата сума на помощта, която са получили.
- (434) В допълнение на това Италия следва да добави лихва за възстановяване към сумата на помощта, изчислена от датата, на която неправомерната помощ е била предоставена на разположение на получателя, до датата на възстановяване ⁽¹²⁶⁾ в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ⁽¹²⁷⁾.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

9.1. ФИНАНСИРАНЕ, ПРЕДОСТАВЕНО ОТ ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ НА АВИОКОМПАНИИТЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИ 1 И 2 (ЗАКОН 10/2010) ПРЕЗ ПЕРИОДА 2010—2013 Г. — НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (435) Италия неправомерно е привела в действие помощта, предоставена на авиокомпаниите, извършващи полети на двете съответни летища, съгласно Закон 10/2010, за финансирането на дейности 1 и 2 през целия период 2010—2013 г. в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.

⁽¹²⁶⁾ Вж. член 16, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета, цитиран по-горе.

⁽¹²⁷⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

- (436) Помощта, предоставена на авиокомпаниите, извършващи полети на съответните летища, съгласно Закон 10/2010, за финансирането на дейности 1 и 2 през целия период 2010—2013 г., е несъвместима с вътрешния пазар. Несъвместимата помощ следва да бъде възстановена от авиокомпаниите, които са извършвали полети от летища Олбия и Каляри и са се възползвали от финансирането на дейности 1 и 2 съгласно Закон 10/2010. Италия следва да гарантира, че са предприети всички мерки на национално равнище, за да се гарантира, че получателите на помощта ще ѝ възстановят това неправомерно предимство.

9.2. ФИНАНСОВА КОМПЕНСАЦИЯ ОТ РЕГИОНА ЗА ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ НА ЛЕТИЩАТА В САРДИНИЯ ЗА ФИНАНСИРАНЕТО НА ДЕЙНОСТИ 1, 2 И 3 (ЗАКОН 10/2010) ЗА ПЕРИОДА 2010—2013 Г. — НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ В ПОЛЗА НА ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ

- (437) Комисията счита, че по схемата, установена със Закон 10/2010 през периода 2010—2013 г., трите летищни оператора SOGEAAL, SOGAER и GEASAR не са получили държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора по схемата, установена със Закон 10/2010 през периода 2010—2013 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Схемата, която Италия е установила с Регионален закон № 10 на Сардиния от 13 април 2010 г. — *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* — не включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., летищният оператор на летище Каляри-Елмас, и GEASAR S.p.A., летищният оператор на летище Олбия.
2. Схемата, която Италия е установила със Закон 10/2010, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic и Vueling, доколкото тя се отнася до дейностите, извършвани от тези авиокомпани на летища Каляри-Елмас и Олбия.
3. Държавната помощ, посочена в параграф 2, е приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
4. Държавната помощ, посочена в параграф 2, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Италия възстановява от получателите държавната помощ, посочена в член 1, параграф 2.
- (2) Като се има предвид, че Ryanair и AMS представляват една икономическа единица за целите на настоящото решение, те носят солидарна отговорност за възстановяването на държавната помощ, получена от която и да е от тях.
3. Сумите, които трябва да бъдат възстановени, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателите, до датата на действителното им възстановяване.
4. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
5. Италия отменя всички неизплатени плащания на помощта, посочена в член 1, параграф 2, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, параграф 2, е незабавно и ефективно.
2. Италия гарантира, че настоящото решение ще бъде изпълнено в срок от четири месеца, от датата, на която е била уведомена за него.

Член 4

1. В срок от два месеца от уведомяването за настоящото решение Италия предоставя следната информация:
 - списък на получателите, които са получили помощ по схемата, посочена в член 1, параграф 2, както и общия размер на помощта, получена от всеки от тях по схемата,
 - общата сума (главница и лихви по възстановяването), която трябва да бъде възстановена от всеки получател,
 - подробно описание на вече предприетите и на планираните мерките за изпълнение на настоящото решение,
 - документи, които доказват, че на получателите е наредено да възстановят помощта.
2. Италия уведомява редовно Комисията за напредъка по отношение на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 2. При искане от страна на Комисията, тя незабавно предоставя информация относно мерките, които вече са предприети и планирани за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и лихвите по възстановяването, които вече са възстановени от получателите.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 29 юли 2016 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията
