

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1584**ze dne 1. října 2014****o státní podpoře SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. a různých leteckých dopravců působících na letišti Alghero**

(oznámeno pod číslem C(2014) 6838)

(Pouze anglické znění je závazné)**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 22. prosince 2003 obdržela Komise od italského leteckého dopravce, společnosti Air One S.p.A. (dále jen „Air One“), stížnost, podle níž provozovatelé několika italských letišť poskytli společnosti Ryanair Ltd. (dále jen „Ryanair“) protiprávní podporu prostřednictvím řady dohod upravujících provozní podmínky na letištích. Dotčenými letišti byla letiště Alghero, Pescara a Řím, která provozovaly společnosti Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (dále jen „So.Ge.A.AL“), SAGA S.p.A. a Aeroporti di Roma S.p.A., jakož i letiště Pisa, Treviso a Bergamo („Orio al Serio“).
- (2) Dopisem ze dne 11. června 2004 společnost Air One Komisi vyzvala, aby vydala ke stížnosti stanovisko v souladu s článkem 265 Smlouvy, a podala u Tribunálu žalobu pro nečinnost. Tribunál žalobu zamítl ⁽²⁾.
- (3) Dopisem ze dne 9. července 2004 předala Komise nedůvěrnou verzi stížnosti Itálii. Poté, co Komise souhlasila s prodloužením lhůty, podala Itálie dopisy ze dne 5. října 2004 a 5. listopadu 2004 své připomínky ke stížnosti.
- (4) Komise si dopisem ze dne 14. března 2005 vyžádala doplňkové informace. Poté, co Komise souhlasila s prodloužením lhůty, poskytla Itálie požadované informace dopisem ze dne 17. června 2005. Dopisem ze dne 30. června 2005 poskytla Itálie Komisi další informace.
- (5) Dopisem ze dne 21. listopadu 2005 společnost Air One Komisi požádala, aby šetření rozšířila na letiště Bari a Brindisi. Dopisem ze dne 18. května 2006 společnost Air One Komisi oficiálně vyzvala, aby vydala stanovisko podle článku 265 Smlouvy. Komise odpověděla dopisem ze dne 14. července 2006.
- (6) Dopisy ze dne 26. října 2006 a 10. ledna 2007 omezila společnost Air One své námitky vůči předpokládané podpoře, která byla poskytnuta na základě dohod podepsaných mezi provozovatelem letiště Alghero, společností So.Ge.A.AL, a společností Ryanair. Dne 12. února 2007 společnost Air One Komisi vyzvala, aby jednala v souladu s článkem 265 Smlouvy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 38, 12.2.2008, s. 19 a Úř. věst. C 40, 12.2.2013, s. 15.

⁽²⁾ Rozsudek ze dne 10. května 2006 ve věci Air One SpA v. Komise Evropské unie, T-395/04, Sb. rozh. 2006, s. II-1347.

- (7) Dopisy ze dne 27. června 2006 a 30. listopadu 2006 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Této žádosti bylo částečně vyhověno dopisem Itálie ze dne 17. ledna 2007. Dopisem ze dne 19. února 2007 si Komise vyžádala od Itálie doplňkové informace. Itálie na tuto žádost odpověděla dopisy ze dne 16. března 2007 a 26. března 2007.
- (8) Po posouzení informací poskytnutých Itálií se Komise dne 12. září 2007 rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí z roku 2007“). Rozhodnutí Komise z roku 2007 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby podaly k předmětným opatřením připomínky.
- (9) Dopisy ze dne 15. října 2007 a 22. října 2007 požádala Itálie Komisi o prodloužení lhůty pro podání připomínek k hodnocení uvedenému v rozhodnutí z roku 2007. Komise prodloužení lhůty povolila dopisem ze dne 23. října 2007. Itálie podala připomínky k rozhodnutí z roku 2007 dne 14. listopadu 2007.
- (10) Dne 12. února 2008 zveřejnila Komise opravu rozhodnutí z roku 2007 ⁽⁴⁾.
- (11) Dne 18. února 2008 podala připomínky k hodnocení uvedenému v rozhodnutí z roku 2007 společnost Ryanair. Téhož dne podala připomínky i společnost So.Ge.A.AL. Další informace poskytla společnost So.Ge.A.AL dopisem ze dne 16. června 2008. Dne 20. února 2008 předala Itálie Komisi připomínky regionu Sardinie.
- (12) Připomínky společností Ryanair a So.Ge.A.AL byly Itálii předány dopisem ze dne 28. února 2008.
- (13) Dopisem ze dne 20. června 2008 společnost Air One svou původní stížnost doplnila. Komise zaslala toto podání Itálii k vyjádření dne 10. prosince 2008. Dopisem ze dne 15. ledna 2009 požádaly italské orgány o prodloužení lhůty pro vyjádření se k podání společnosti Air One. Komise souhlasila s prodloužením lhůty dopisem ze dne 20. ledna 2009. Dne 13. února 2009 podala Itálie Komisi své připomínky.
- (14) Dne 1. září 2008 se Komise obrátila na společnost Ecorys Netherlands BV (dále jen „Ecorys“) a pověřila ji provedením ekonomického hodnocení ve vztahu k řadě probíhajících šetření státní podpory, včetně šetření týkajícího se letiště Alghero. Analýza se zabývala mimo jiné chováním provozovatele letiště, společnosti So.Ge.A.AL, a místních orgánů, pokud jde o dohody uzavřené mezi společností So.Ge.A.AL a leteckými dopravci, a tím, nakolik byla ujednání s leteckými dopravci působícími na letišti Alghero v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Ecorys předložila svou závěrečnou zprávu dne 30. března 2011 (dále jen „zpráva společnosti Ecorys“).
- (15) Dopisem ze dne 5. března 2010 poskytla společnost Ryanair Komisi další informace ohledně všech probíhajících šetření státní podpory, jež se týkala společnosti Ryanair, mimo jiné šetření v souvislosti s letištěm Alghero.
- (16) Dne 30. března 2011 zaslala Komise Itálii žádost o další informace. V témže dopise předala Komise Itálii anglickou verzi zprávy společnosti Ecorys.
- (17) Dne 8. dubna 2011 zaslala Komise společnosti Ryanair žádost o informace. Společnost Ryanair na tuto žádost odpověděla dopisem ze dne 22. července 2011.
- (18) Dopisy ze dne 23. května 2011 a 30. května 2011 požádala Itálie o prodloužení lhůty pro poskytnutí informací, které si Komise vyžádala dne 30. března 2011. V témže dopise požádala Itálie o překlad anglické verze zprávy společnosti Ecorys do italštiny. Dne 1. června 2011 Itálie žádost o překlad potvrdila. Dne 1. srpna 2011 zaslala Komise Itálii překlad zprávy společnosti Ecorys do italštiny.
- (19) Na žádost Komise o informace ze dne 30. března 2011 odpověděla Itálie (region Sardinie i italské ministerstvo dopravy) dopisy ze dne 31. srpna 2011 a 9. září 2011.
- (20) Dopisem ze dne 19. října 2011 předala Komise Itálii odpověď společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011. Dopisem ze dne 16. listopadu 2011 požádala Itálie o prodloužení lhůty pro podání připomínek. Ve stejném

⁽³⁾ Úř. věst. C 12, 17.1.2008, s. 7.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

dopise požádala Itálie o překlad zprávy o posouzení zásady investora v tržním hospodářství (dále jen „zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“), která byla připojena k odpovědi společnosti Ryanair, do italštiny. Dopisem ze dne 17. listopadu 2011 souhlasila Komise s prodloužením lhůty. Dne 23. ledna 2012 zaslala Komise Itálii italskou verzi zprávy z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Itálie se k připomínkám společnosti Ryanair, zejména ke zprávě z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, vyjádřila dne 15. února 2012.

- (21) Dne 17. února 2012 zaslala Komise společnosti Ryanair žádost o informace ohledně řady probíhajících šetření státní podpory, včetně šetření týkajícího se letiště Alghero. Společnost Ryanair na tuto žádost odpověděla dopisem ze dne 16. dubna 2012.
- (22) Dne 27. června 2012 rozšířila Komise formální vyšetřovací řízení na další opatření přijatá Itálií, jichž se stížnost společnosti Air One netýkala (dále jen „rozhodnutí z roku 2012“) ⁽⁵⁾. Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby podaly k předmětným opatřením připomínky.
- (23) Itálie podala připomínky k rozhodnutí z roku 2012 dne 31. srpna 2012, 3. října 2012, 19. října 2012, 22. října 2012 a 20. února 2013. Komise obdržela připomínky od čtyř zúčastněných stran: So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (dále jen „AMS“) a Unioncamere. Podání společnosti Ryanair zahrnovalo aktualizovanou zprávu týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu (dále jen „zpráva z roku 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“). Komise předala připomínky zúčastněných stran Itálii, která měla možnost se k nim vyjádřit. Vyjádření Itálie k připomínkám zúčastněných stran bylo obdrženo dne 6. září 2013 a 13. listopadu 2013.
- (24) Od společnosti Ryanair byla obdržena řada podání, a to dne 20. prosince 2013, 17., 24. a 31. ledna 2014. Komise předala Itálii veškerá podání týkající se letiště Alghero dne 9. ledna 2014 a 5. února 2014. Dne 24. února 2014 požádala Itálie o překlad podání společnosti Ryanair, která jí byla předána dopisem Komise ze dne 5. února 2014, do italštiny. Komise předala Itálii požadovanou italskou verzi podání společnosti Ryanair dopisem ze dne 8. dubna 2014.
- (25) Dopisem ze dne 23. prosince 2013 si Komise vyžádala od Itálie další informace o opatřeních, která jsou předmětem šetření. Po prodloužení původní stanovené lhůty poskytla Itálie částečnou odpověď na žádost Komise dne 18. února 2014. Dne 4. března 2014 byla Itálii připomenuta její povinnost poskytnout úplnou odpověď na všechny otázky, které jí byly určeny v dopise Komise ze dne 23. prosince 2013. Itálie poskytla informace dopisem ze dne 25. března 2014.
- (26) Dne 14. března 2014 Komise Itálii a zúčastněné strany informovala, že dne 20. února 2014 byly přijaty pokyny Komise ke státní podpoře letišť a leteckých společností (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014“) ⁽⁶⁾, a vyzvala Itálii, aby ve lhůtě dvaceti pracovních dnů od zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 podala připomínky. Itálie na dopis Komise ze dne 14. března 2014 neodpověděla.
- (27) Dopisem ze dne 21. března 2014 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Po prodloužení původně stanovené lhůty poskytla Itálie požadované informace dne 25. dubna 2014 a 8. května 2014.
- (28) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněny dne 4. dubna 2014. Tyto pokyny nahradily pokyny pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005“) ⁽⁷⁾.
- (29) Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění pokynů podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v daném případě. Společnost So.Ge.A.AL podala připomínky dne 8. května 2014. Připomínky společnosti So.Ge.A.AL byly dne 22. května 2014 předány Itálii.
- (30) Dopisem ze dne 26. května 2014 si Komise vyžádala od Itálie další informace. Itálie poskytla požadované informace dopisy ze dne 10. června 2014, 28. července 2014, 20. a 27. srpna 2014, 1. a 19. září 2014.

⁽⁵⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (31) Dopisem ze dne 11. září 2014 Itálie Komisi sdělila, že výjimečně souhlasí s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato pouze v angličtině.

2. OBECNÉ INFORMACE O LETIŠTI ALGHERO

- (32) Letiště Alghero se nachází v severozápadní části italského ostrova Sardinie. Letiště Alghero bylo původně zřízeno jako vojenské letiště a pro civilní dopravu bylo otevřeno v roce 1974. Infrastrukturu a zařízení letiště vlastní stát prostřednictvím úřadu *Ente Nazionale Aviazione Civile* (dále jen „ENAC“), což je italský úřad pro civilní letectví.
- (33) Co se týká vzdálenosti mezi letištěm Alghero a ostatními letišti na Sardinii, letiště Alghero se nachází ve vzdálenosti 128 km od letiště Olbia, 133 km od letiště Oristano, 225 km od letiště Tortolì-Arbatax a 235 km od letiště Cagliari ⁽⁸⁾. Podle Itálie není letiště Alghero vzhledem ke své zeměpisné poloze a zvláštním charakteristikám dopravní sítě (silniční a železniční doprava) nahraditelné žádným z těchto sousedních letišť.
- (34) Objem osobní přepravy na letišti vzrostl z 663 570 cestujících v roce 2000 na více než 1 milion v roce 2005 a téměř 1,6 milionu v roce 2013.

Tabulka 1

Objem osobní přepravy na letišti Alghero

Rok	Cestující
2000	663 570
2001	680 854
2002	803 763
2003	887 127
2004	997 674
2005	1 078 671
2006	1 069 595
2007	1 299 047
2008	1 379 791
2009	1 506 080
2010	1 387 287
2011	1 513 245
2012	1 512 954
2013	1 563 020

- (35) Společnost Ryanair je hlavní leteckou společností, která letiště využívá od roku 2000. Na letišti však od roku 2000 působí i další letecké společnosti, včetně jiných nízkonákladových leteckých dopravců (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia) ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Viz <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>

⁽⁹⁾ V průběhu šetření Itálie Komisi informovala, že právním nástupcem společností Volare je CAI Second S.p.A., dceřiná společnost společnosti Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. Obdobně se se společností Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. spojila společnost Air One S.p.A.

- (36) Na letišti Alghero jsou poplatky účtované leteckým společnostem obvykle stanoveny na základě zveřejněného ceníku letištních poplatků, který zahrnuje tyto položky: odletové a přistávací poplatky, poplatky za cestující, bezpečnostní poplatky, poplatky za kontrolu zavazadel a poplatky za služby pozemního odbavování.

3. PROVOZOVÁNÍ LETIŠTĚ ALGHERO

3.1. SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (37) Společnost So.Ge.A.AL byla založena v roce 1994 jako provozovatel letiště Alghero. Společnost měla počáteční kapitál ve výši 200 milionů ITL (103 291,4 EUR), který byl zcela upsán místními veřejnými subjekty. Většinu kapitálu vlastnil (přímo nebo nepřímo prostřednictvím společnosti Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (dále jen „SFIRS“) region Sardinie. Společnost SFIRS byla založena jako investiční společnost regionu Sardinie ⁽¹⁰⁾.
- (38) Ačkoli se složení kapitálu společnosti So.Ge.A.AL v průběhu let měnilo, od roku 1994 byla společnost vždy zcela ve vlastnictví veřejných subjektů: Obchodní komory Sassari, provincie Sassari, obce Sassari, obce Alghero, regionu Sardinie a společnosti SFIRS S.p.A.
- (39) V roce 2010 vlastnil 80,20 % podíl ve společnosti So.Ge.A.AL region Sardinie a 19,80 % podíl vlastnila společnost SFIRS.

3.2. KONCESE NA PROVOZOVÁNÍ LETIŠTĚ

- (40) Dne 28. května 2007 podepsala společnost So.Ge.A.AL s úřadem ENAC úmluvu o čtyřicetileté „plné“ koncesi na provozování ⁽¹¹⁾ letiště Alghero (dále jen „úmluva“) ⁽¹²⁾. Před rokem 2007 provozovala společnost So.Ge.A.AL letiště Alghero na základě „dočasné“ koncese na provozování, která jí byla udělena dne 11. února 1999.
- (41) V Itálii uděluje úřad ENAC koncesi na provozování letiště po posouzení udržitelnosti obchodního plánu, který zahrnuje akční plán, investiční plán a hospodářsko-finanční plán. V akčním plánu provozovatel letiště nastíní své ekonomické programové strategie a organizační strukturu. Investiční plán sestává ze stručné zprávy o plánovaných opatřeních a jejich technické, ekonomické a administrativní proveditelnosti. Hospodářsko-finanční plán dokládá finanční rovnováhu provozování letiště.
- (42) Podle článku 8 úmluvy výnosy společnosti So.Ge.A.AL sestávají z:
- a) poplatků za užívání letiště podle italského zákona č. 324 ze dne 5. května 1976 v platném znění;
 - b) poplatků za nakládku a vykládku zboží přepravovaného letecky podle italského zákona č. 117 ze dne 16. dubna 1974;

⁽¹⁰⁾ Region Sardinie vlastní veškerý základní kapitál společnosti SFIRS. Společnost SFIRS vypracovává plány a programy a navrhuje směrnice zaměřující se na hospodářský a sociální rozvoj regionu.

⁽¹¹⁾ Letištní infrastrukturu vlastní úřad ENAC, který ji buď přímo provozuje, nebo ji přiděluje třetím stranám prostřednictvím koncesí. V Itálii existují tradičně čtyři typy modelů provozování letiště: i) letiště provozovaná přímo státem, který odpovídá za výstavbu a údržbu veškeré letištní infrastruktury, vynakládá veškeré výdaje a ponechává si veškeré příjmy; ii) letiště provozovaná na základě *dočasné* koncese, přičemž v tomto případě může provozovatel letiště na základě dočasného povolení provozovat letištní infrastrukturu a ponechává si příjmy z komerčních činností; iii) letiště provozovaná na základě *částečné* koncese, přičemž v tomto případě si provozovatel letiště ponechává veškeré příjmy plynoucí z využívání terminálů pro osobní a nákladní leteckou dopravu a hlavních letištních služeb (např. odbavení), zatímco stát si prostřednictvím úřadu ENAC ponechává veškeré příjmy z letištních poplatků (přistávací a odletové poplatky, poplatky za parkování letadel a poplatky za cestující); iv) letiště provozovaná na základě *plné* koncese, přičemž v tomto případě odpovídá provozovatel letiště za správu veškeré infrastruktury (včetně neveřejných prostor letiště) a za poskytování veškerých letištních služeb a inkasuje veškeré příjmy plynoucí z provozu letiště po dobu až čtyřiceti let. Od roku 2007 může úřad ENAC pověřit prozatímně držitele *částečných* koncesí (včetně držitelů, kteří jsou provozováním infrastruktury pověřeni pouze *dočasně*) provozováním letiště na základě režimu *plného* provozování, a to omezením práva na využívání příjmů z uživatelských práv na nutná opatření, která musí provozovatel letiště provést k vykonávání své činnosti, jak je stanoveno v akčním plánu (*Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ Mezinárodní smlouva 125 T o udělení koncese společnosti So.Ge.A.AL byla vydána dne 3. srpna 2007.

- c) koncesních poplatků za bezpečnostní služby, které jsou stanoveny podle italského zákona č. 248/2005 v platném znění;
- d) příjmů plynoucích přímo nebo nepřímo z provozování letiště a rovněž z užívání prostor a zařízení letiště třetími stranami podle italského legislativního nařízení č. 18/1999.
- (43) Provozovatelé letišť musí úřadu ENAC hradit roční koncesní poplatek za právo provozovat letiště, a to ve výši a postupem stanoveným příslušnými platnými právními předpisy (pokud jde o podrobné údaje o stanovení koncesních poplatků, viz 155. až 157. bod odůvodnění).
- (44) Podle článku 12 úmluvy musí provozovatel letiště každý rok počínaje rokem udělení koncese předložit úřadu ENAC zprávu o stavu provádění akčního plánu. Provozovatel letiště musí mimoto úřadu ENAC předložit ke schválení nejpozději šest měsíců před uplynutím každého čtyřletého období doby platnosti koncese obchodní plán (obsahující investiční plán a akční plán) na následující čtyřleté období. Pokud provozovatel letiště tyto povinnosti neplní, jsou mu uloženy sankce.
- (45) Podle článku 14a úmluvy bude koncese odebrána a úmluva legálně ukončena v případě: i) neprovedení opatření popsaných v 44. bodě odůvodnění ve stanovených lhůtách; ii) prodlevy při platbě koncesního poplatku ze strany provozovatele letiště o více než dvanáct měsíců; iii) úpadku nebo iv) nedosažení ekonomicko-finanční rovnováhy do konce prvního čtyřletého období.

3.3. VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY

- (46) V dopise ze dne 18. února 2014 Itálie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL neprovádí činnosti spadající do výkonu veřejné správy ⁽¹³⁾.
- (47) Společnost So.Ge.A.AL však musí zpřístupnit na letišti prostory za účelem poskytování určitých služeb státem při výkonu jeho veřejných pravomocí a nese náklady na údržbu a správu dotyčných prostor.
- (48) Dopisem ze dne 10. června 2014 ⁽¹⁴⁾ Itálie svůj postoj přehodnotila a tvrdila, že náklady vynaložené na správu těchto letištních prostor spadají do výkonu veřejné správy. Co se týká právního rámce, Itálie uvedla, že existují právní předpisy, které provozovatelům letišť striktně ukládají tyto náklady. Provozovatel letiště je zejména povinen zpřístupnit úřadu ENAC a jiným veřejným subjektům (pohraniční policie, celní úřad, finanční stráž, námořní úřad, letecká zdravotní služba, Italský červený kříž, hasičská služba, policie) určité letištní prostory a nést příslušné náklady na jejich správu a údržbu ⁽¹⁵⁾. Povinnost provozovatelů letišť zpřístupnit veřejným subjektům letištní prostory a nést příslušné náklady byla stanovena v rámcové úmluvě o zadávání zakázek na provozování italských letišť uvedené v nařízení italského Ministerstva dopravy a spojů č. 12479 ze dne 20. října 1999 přijaté k provedení ministerské vyhlášky č. 521 z roku 1997. Příslušná ustanovení byla převedena do úmluvy, která v čl. 4 odst. 1 písm. c) ukládá provozovateli letiště povinnost „vykonávat činnosti nezbytné na podporu činností v rámci odpovědnosti státu, pohotovostních a zdravotních služeb v prostorách letiště“. Podle Itálie činily celkové provozní náklady vynaložené společností So.Ge.A.AL v období 2000–2010 na údržbu těchto prostor 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) Itálie mimoto uvedla, že celkové investiční náklady na nový terminál ve výši 1 284 133 EUR představují náklady na výstavbu prostor, které musí společnost So.Ge.A.AL zpřístupnit veřejným subjektům, považují se proto rovněž za náklady vynaložené při provádění činností spadajících do výkonu veřejné správy (viz také 86. bod odůvodnění).

⁽¹³⁾ Komise v této souvislosti připomíná, že Soudní dvůr rozhodl, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře. V tomto smyslu viz věc Komise v. Itálie, C-118/85, Recueil 1987, s. 2599, body 7 a 8, věc Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Recueil 1988, s. I-2479, bod 18, věc SAT/Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71.

⁽¹⁴⁾ V odpovědi na žádost o informace, kterou Komise zaslala dne 26. května 2014.

⁽¹⁵⁾ Čl. 4 odst. 7 a 8 a článek 11 úmluvy z roku 2007.

⁽¹⁶⁾ Příloha 22 dopisu Itálie ze dne 10. června 2014.

3.4. KONCESNÍ POPLATKY HRAZENÉ SPOLEČNOSTÍ So.Ge.A.AL

- (50) Koncesní poplatky (provoz a bezpečnost) uhrazené společností So.Ge.A.AL mezi rokem 2000 a 2010 jsou uvedeny v tabulce 2 ⁽¹⁷⁾.

Tabulka 2

Koncesní poplatky hrazené společností So.Ge.A.AL v období 1998–2010 (v EUR)

Popis	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Koncesní poplatek za provozování hrazený ministerstvu	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Koncesní poplatek za bezpečnost	—	—	—	—	—	—	—
Celkem	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Popis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Koncesní poplatek za provozování	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Koncesní poplatek za bezpečnost	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Celkem	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

3.5. FINANČNÍ SITUACE SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

- (51) Finanční výsledky společnosti So.Ge.A.A v období 2000–2010 byly negativní. Podle Itálie byla nedostatečná výkonnost společnosti způsobena prodlevou při udělování „plné“ koncese na provozování letiště. Po udělení koncese vedla hospodářská krize k prudkému poklesu počtu cestujících, což mělo na činnost letiště negativní dopad.
- (52) V srpnu 2011 předložila Itálie Komisi zprávu hodnotící finanční situaci letiště Alghero v období 2000–2010 (dále jen „zpráva společnosti Accuracy“) ⁽¹⁸⁾. Na základě zprávy společnosti Accuracy byly finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL tyto:

Tabulka 3

Finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL v období 2000–2010 (v tis. EUR)

Rok	Výsledek
2000	(32,2)
2001	(790,7)
2002	(47,3)
2003	(951,0)
2004	(2 981,7)

⁽¹⁷⁾ Kromě koncesního poplatku hrazeného za provozování letiště platila společnost So.Ge.A.AL od roku 2005 rovněž „bezpečnostní koncesní poplatek“ za právo poskytovat bezpečnostní služby na letišti a účtovat za tyto služby poplatky.

⁽¹⁸⁾ Zpráva „Project Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL“, 29. srpna 2011, vyhotovená společností Accuracy a předložená Komisi v dopise Itálie ze dne 31. srpna 2011, příloha 1.

Rok	Výsledek
2005	(2 064,7)
2006	(1 108,2)
2007	(1 800,8)
2008	(4 577,3)
2009	(12 404,1)
2010	(1 847,2)

- (53) V průběhu šetření předložila Itálie Komisi výroční zprávy společnosti So.Ge.A.AL („*Relazione sulla gestione del bilancio*“) za období 2000–2010 ⁽¹⁹⁾.
- (54) V roce 2001 vykázala společnost So.Ge.A.AL ztrátu ve výši 1 530 960 048 ITL. Rovněž v letech 2002 a 2003 byly výsledky společnosti So.Ge.A.AL negativní.
- (55) V roce 2004 zaznamenala společnost So.Ge.A.AL ztrátu ve výši 2 981 688 EUR. Další ztráty vykázala společnost i v letech 2005 a 2006. V roce 2007 zaznamenala společnost ztrátu ve výši 1 801 000 EUR navzdory tomu, že jí dne 3. srpna 2007 byla udělena „plná“ koncese na provozování letiště. Podle výroční zprávy za rok 2007 zhoršily finanční výsledky společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 nepředvídané události.
- (56) V roce 2008 vykázala společnost So.Ge.A.AL ztráty ve výši 4 577 000 EUR a v roce 2009 ve výši 12 404 126 EUR.
- (57) Ve výroční zprávě za rok 2009 společnost So.Ge.A.AL uvedla, že podle úmluvy z roku 2007 měla dosáhnout hranice rentability do čtyř let od udělení koncese. Vzhledem ke své špatné finanční situaci v roce 2009 navrhla společnost So.Ge.A.AL vypracování a přijetí aktualizovaného obchodního plánu, který byl popsán jako plán nezbytný k zajištění toho, aby výhledy více odpovídaly vývoji trhu. V tomto smyslu se obchodní plán vyhotovený společností Roland Berger (viz 64.–70. bod odůvodnění) nepovažoval za dostatečně spolehlivý.
- (58) Za rok 2010 byla vykázána další ztráta ve výši 1 847 165 EUR. Údaje o objemu přepravy se údajně vyvíjely pozitivně, a to i ve složitém ekonomickém prostředí, na něž měla dopad krize způsobená sopečným mrakem, jež měl za následek dočasné uzavření evropského vzdušného prostoru.

4. OBCHODNÍ PLÁNY

- (59) Od roku 1999 vypracovala společnost So.Ge.A.AL několik obchodních plánů, které jsou stručně shrnuty v 60. až 75. bodě odůvodnění.

4.1. OBCHODNÍ PLÁN Z ROKU 1999

- (60) Obchodní plán z roku 1999 se vztahuje na období mezi roky 1999 a 2007, a to ve dvou postupných fázích:
- 1999–2001: v tomto období plánovala společnost So.Ge.A.AL zejména navýšení kapitálu, zahájení privatizace, udělení „plné“ koncese, investice do letištní infrastruktury, zahájení nových pravidelných letů dvěma leteckými společnostmi a vypracování marketingového plánu a plánu komerčního rozvoje;
 - 2002–2007: tato fáze měla být vyhrazena rozvoji činnosti na základě zdokonalené letištní infrastruktury.
- (61) Obchodní plán předpokládal udělení „plné“ koncese v roce 1999 po navýšení kapitálu společnosti So.Ge.A.AL na 6 miliard ITL.

⁽¹⁹⁾ Dopisy Itálie ze dne 26. října 2012 a 18. února 2014.

- (62) Obchodní plán předpokládal diverzifikaci spojů zajišťovaných leteckými společnostmi, a to přilákáním dvou rychle rostoucích nízkonákladových leteckých společností jako hlavní hybné síly růstu. Jeden letecký dopravce měl v roce 1999 zahájit z letiště Alghero provoz na trase Alghero–Milán a druhý letecký dopravce měl v roce 2000 zahájit provoz na trase Alghero–Londýn, a to se třemi lety týdně provozovanými se sníženými propagačními poplatky v prvním roce.
- (63) Podle odhadů objemu přepravy mělo letiště Alghero dosáhnout v roce 2004 1 milionu cestujících a v roce 2007 pak 1,1 milionu cestujících, a to v důsledku zahájení provozu na nových trasách dvěma leteckými dopravci uvedenými v 62. bodě odůvodnění, kteří v době vypracovávání obchodního plánu vedli se společností So.Ge.A. AL jednání o dohodách o poskytování letištních služeb.

4.2. PLÁN VYHOTOVENÝ SPOLEČNOSTÍ ROLAND BERGER

- (64) Plán z roku 2004, který pro společnost So.Ge.A.AL vyhotovila poradenská společnost Roland Berger (dále jen „plán vyhotovený společností Roland Berger“), obsahoval podrobný výhled na období 2004–2008. Hlavní prvky obchodního plánu byly tyto:
- a) zvýšení objemu nízkonákladové dopravy z 20 % na 44 % celkového objemu přepravy na letišti, a to na 620 000 cestujících v roce 2008;
 - b) nárůst příjmů z jiných než leteckých činností z 2,2 EUR na cestujícího na 5 EUR na cestujícího ⁽²⁰⁾;
 - c) nárůst příjmů z leteckých činností z 6,8 EUR na cestujícího v roce 2003 na 7,47/7,75 EUR na cestujícího v roce 2008;
 - d) investice do infrastruktury a zařízení ve výši 42,6 milionu EUR, z toho měla být částka ve výši 41,3 milionu EUR pokryta financováním z veřejných zdrojů.
- (65) K pochopení toho, jak si letiště Alghero vede v porovnání s trhem, byla jeho výkonnost srovnána s výkonností srovnatelných letišť:
- a) příjmy z odbavení a příjmy z jiných než leteckých činností, jako je parkování, pronájem automobilů, doplňování pohonných hmot a koncese pro maloobchodní prodej a stravování, byly údajně nižší než průměr v odvětví; výdaje na cestujícího byly v rozmezí od poloviny do jedné třetiny výše zjištěné u malých letišť a představovaly méně než pětinu výše u větších letišť;
 - b) nedostatečné výsledky v oblasti příjmů potvrdily výdaje na cestujícího v souladu s letištěm Apulie, které zaznamenalo záporný čistý provozní výsledek;
 - c) provozní náklady však odpovídaly nejvýkonnějším italským letištím.
- (66) Odhady vypracované v rámci plánu vyhotoveného společností Roland Berger popisovaly budoucí provozní příjmy a výdaje provozovatele letiště na základě dvou scénářů: rozvoj letiště podle scénáře založeného na „dočasné“ koncesi a scénáře založeného na „plné“ koncesi. Podle prvního scénáře se očekávalo, že letiště bude vykazovat ztráty až do roku 2008, zatímco podle druhého scénáře mělo letiště dosáhnout hranice rentability již v roce 2005 na základě ročních příjmů, které jsou ve scénáři založeném na „plné“ koncesi v průměru o 7 % vyšší v porovnání se scénářem založeným na „dočasné“ koncesi (především z důvodu vyšších příjmů z jiných než leteckých činností – hlavními faktory růstu komerčních příjmů měla být efektivnější reklamní činnost, provozování parkoviště a prodej pohonných hmot). Finanční výsledky u letecké činnosti měly být záporné i v případě scénáře založeného na „plné“ koncesi.
- (67) Plán vyhotovený společností Roland Berger vykazoval podprůměrné příjmy z odbavování, a to především kvůli nízkonákladové dopravě. Očekávalo se, že odbavování bude ve střednědobém horizontu nadále vytvářet ztráty, a to i v případě optimistického scénáře. Odhadovalo se, že ušlé příjmy plynoucí z odbavování nízkonákladové dopravy budou v roce 2008 činit 3,2 milionu EUR.

⁽²⁰⁾ Letiště mají dva hlavní zdroje příjmů: příjmy z leteckých činností plynoucí z poplatků vybíraných od leteckých společností za užívání zařízení letadly a cestujícími a komerční příjmy plynoucí z komerčních činností na letišti, včetně maloobchodního prodeje, parkování automobilů, stravovacích zařízení a pronájmu kanceláří/nemovitostí.

- (68) Podle plánu vyhotoveného společností Roland Berger se mělo letiště v zájmu zvrácení předchozího poklesu a dosažení hranice rentability zaměřit především na zvyšování komerčních příjmů, dokud výdaje na cestujícího nebudou v souladu s výdaji na srovnatelných letištích (zvýšení z 2,2 EUR na 5 EUR na cestujícího). Očekávalo se, že v období 2004–2008 bude hlavním zdrojem příjmů z jiných než leteckých činností nízkonákladová doprava, která zmírní ztráty z letecké činnosti. Podle odhadů mělo na nízkonákladovou dopravu v roce 2008 připadat 620 000 cestujících.
- (69) Plán vyhotovený společností Roland Berger rovněž uváděl, že by další provozování letiště na základě „dočasné koncese“ mohlo vyžadovat rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL k pokrytí provozních ztrát.
- (70) Plán vyhotovený společností Roland Berger byl dvakrát aktualizován, a to v roce 2007 a 2008, s cílem zohlednit vývoj v odvětví. Aktualizace navrhovaly konkrétní opatření k rozvoji letiště v období 2008–2011, a to zvýšením příjmů z leteckých činností (zejména z odbavení) a z jiných než leteckých činností.

4.3. OBCHODNÍ PLÁN PRO UDĚLENÍ KONCESE

- (71) Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL vypracovaný za účelem udělení plné koncese byl schválen v září 2005 a obsahoval odhad příjmů a nákladů pro čtyřicetiletou dobu platnosti koncese na provozování letiště za předpokladu, že koncese bude společnosti So.Ge.A.AL udělena v roce 2006.
- (72) Odhady ročního objemu přepravy ukazovaly trvalý meziroční růst o 4,5 % do roku 2010, 2,6 % od roku 2011 do roku 2025 a 3,78 % v období 2006–2025 na přibližně 2 800 000 milionů cestujících v roce 2045. Příjmy z jiných než leteckých činností se měly zvýšit z roční částky ve výši 2 929 000 EUR v roce 2006 na 8 814 000 EUR v roce 2045. Stejně tak se měly i příjmy z leteckých činností podle očekávání zvýšit z 9 288 000 EUR v roce 2006 na 29 587 000 EUR na konci čtyřicetiletého období. Odhady předpokládaly 20 % pokles příjmů z leteckých činností poté, co letiště dosáhne stropu ve výši 2 milionů cestujících a na trh vstoupí další poskytovatel služeb pozemního odbavování v souladu s pravidly EU pro služby pozemního odbavování na evropských letištích ⁽²¹⁾.
- (73) V období od roku 2006 do roku 2045 se předpokládaly kapitálové náklady ve výši 143,3 milionu EUR. Plán obsahoval podrobný program kapitálových investic v jednotlivých letech v období 2006–2045 a uváděl zdroje financování (soukromé nebo veřejné) těchto investic.

4.4. PLÁN REORGANIZACE A RESTRUKTURALIZACE Z ROKU 2010

- (74) V září 2010 schválil region Sardinie plán reorganizace a restrukturalizace z roku 2010. Plán obsahoval podrobnou analýzu hospodářské situace společnosti So.Ge.A.AL v období 2000–2010 a předpokládal obnovení životaschopnosti společnosti v roce 2012, a to s přihlédnutím k rekapitalizaci společnosti, která se plánovala v roce 2010.
- (75) Podle plánu reorganizace a restrukturalizace z roku 2010 byly nedostatečné výsledky společnosti So.Ge.A.AL do roku 2010 způsobeny nevhodným řízením, neefektivní činností v oblasti pozemního odbavování, nedostatky infrastruktury a nedostatečnými příjmy z leteckých a jiných než leteckých činností.

5. OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

- (76) Předmětem šetření, které bylo zahájeno rozhodnutím z roku 2007 a posléze rozšířeno rozhodnutím z roku 2012, jsou tato opatření:
- a) opatření ve prospěch provozovatele letiště, společnosti So.Ge.A.AL:
- kapitálové injekce poskytnuté regionem Sardinie a dalšími veřejnými akcionáři;
 - příspěvky na „vybavení a práci“ poskytnuté regionem Sardinie;
 - financování infrastruktury a zařízení letiště státem;
- b) případná podpora obsažená v různých dohodách uzavřených s leteckými společnostmi využívajícími letiště od roku 2000.

⁽²¹⁾ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

5.1. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

5.1.1. Opatření č. 1 – kapitálové injekce

- (77) Italské právní předpisy vyžadují, aby provozovatelé letišť udržovali určitou minimální výši kapitálu podle objemu přepravy ⁽²²⁾; u letišť s objemem přepravy mezi 300 000 a 1 milionem cestujících byl minimální požadovaný kapitál stanoven ve výši 3 milionů EUR, zatímco při objemu přepravy mezi 1 milionem a 2 miliony cestujících byla prahová hodnota stanovena na 7,5 milionu EUR. V průběhu šetření trvala Itálie na tom, že kapitálové injekce, které provedli veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL, byly určeny v první řadě na obnovení kapitálu společnosti, který byl narušen ztrátami, na úroveň stanovenou vnitrostátními právními předpisy.
- (78) Na základě informací poskytnutých Itálií vložili v období mezi roky 2000 a 2010 veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL do společnosti několikrát nový kapitál ⁽²³⁾:

Tabulka 4

Transakce týkající se kapitálu společnosti So.Ge.A.AL

Rok	Popis	Zasedání valné hromady akcionářů společnosti So. Ge.A.AL	Kapitálová injekce (v EUR)
2003	Injekce k obnovení kapitálu narušeného ztrátami a navýšení kapitálu na 7 754 000 EUR	9. května 2003	5 198 000
2005	Injekce ve výši 3 933 372,17 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami	29. dubna 2005	3 933 372,17
2007	Injekce ve výši 3 797 185 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami	31. října 2007	3 797 185
2009	Injekce ve výši 5 649 535 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami	26. ledna 2009	5 649 535
2010	Injekce ve výši 12 508 306 EUR k obnovení kapitálu narušeného ztrátami	21. května 2010	12 508 306

5.1.2. Opatření č. 2 – financování „vybavení a práce“

- (79) Podle informací poskytnutých Itálií obdržela společnost So.Ge.A.AL od roku 1998 do roku 2009 příspěvky od regionu Sardinie na „vybavení a práci“ v celkové výši 6 540 269 EUR.
- (80) Ve svých připomínkách k rozhodnutí z roku 2012 Itálie objasnila, že hlavním cílem opatření týkajících se „vybavení a práce“ byla modernizace letištní infrastruktury. Itálie poukázala na obecnou definici veřejných prací („*lavoro pubblico*“) stanovenou v § 2 odst. 1 italského zákona č. 109 ze dne 11. února 1994 („*Legge quadro in materia di lavori pubblici*“) ⁽²⁴⁾, a to „činnosti v oblasti výstavby, demolice, obnovy, rekonstrukce a údržby staveb a zařízení, včetně ochrany životního prostředí a bioinženýrství“ ⁽²⁵⁾. Itálie objasnila, že dotyčné finanční prostředky byly nakonec použity na financování prací na terminálu pro cestující, zlepšení vnějšího napojení na silniční síť, modernizaci ploch pro parkování letadel a zařízení nezbytného pro provoz letiště.

⁽²²⁾ Viz zejména článek 3 ministerské vyhlášky č. 521/1997.

⁽²³⁾ Dopis Itálie ze dne 31. srpna 2011, přílohy 7 a 23. Pokud jde o rozdělení veřejného financování mezi jednotlivé veřejné akcionáře včetně příspěvků společnosti SFIRS pro roky 2007, 2009 a 2010, viz příloha 1 (zpráva společnosti Accuracy) uvedeného dopisu, s. 40.

⁽²⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 22. října 2012.

⁽²⁵⁾ Tato definice byla zavedena v § 3 odst. 8 legislativního nařízení č. 163 ze dne 12. dubna 2006 („*Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e furniture*“).

- (81) Na základě těchto objasnění Komise při posouzení v rámci tohoto rozhodnutí analyzovala financování „vybavení a práce“ (opatření č. 2) a dotace na investice do infrastruktury (opatření č. 3) společně jako řadu opatření k financování vybudování a modernizace infrastruktury a zařízení.

5.1.3. Opatření č. 3 – financování infrastruktury a zařízení letiště

- (82) V tabulce 5 jsou uvedeny údaje o investicích do infrastruktury, které se uskutečnily v období 2000–2010 a které byly částečně financovány z veřejných prostředků ⁽²⁶⁾.

Tabulka 5

Investice do infrastruktury v období 2000–2010

Investice	Datum závazného přídělu veřejného financování	Investiční náklady (v EUR)	Veřejné financování (v EUR)	Zdroj veřejného financování
Nová vzletová plocha	1994	109 773,59	109 774	Region Sardinie
Restrukturalizace přistávací plochy („Ristrutturazione zona arrivi“)	1996	1 442 990,23	1 350 812	Region Sardinie
Nový terminál	1997	17 325 483,05	15 012 344,72	Úřad ENAC
Zlepšení povrchu pojezdové plochy	1997	4 175 608,09	3 861 392	Úřad ENAC
Bezpečnostní zóny na okraji dráhy	1998	429 894,54	417 102	Region Sardinie
CELKEM	nepouž.	23 483 749,5	20 751 424,72	Úřad ENAC
Rentgenový systém pro kontrolu zavazadel	2003	208 782,99	191 082,99	Úřad ENAC
Rekonstrukce starého terminálu pro cestující („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“)	2003	2 406 862,57	1 623 967	Úřad ENAC
Modernizace odbavovací plochy	2003	7 499 177,02	6 905 599	Úřad ENAC
Modernizace pojezdové plochy	2003	7 287 065,75	6 755 162	Úřad ENAC
Modernizace přistávací a vzletové dráhy	2003	6 702 055,64	6 323 883	Úřad ENAC
Systém kontroly obvodu letiště	2003	6 073 054,61	5 951 919	Úřad ENAC
Zařízení na detekci výbušnin („Carrello antideflagrante“)	2004	76 001,29	76 000	Úřad ENAC
CELKEM	nepouž.	53 736 749,37	48 579 036,23	nepouž.

⁽²⁶⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

- (83) V období 2000–2010 mimoto poskytl region Sardinie společnosti So.Ge.A.AL přímé granty na pořízení vybavení (interní komunikační zařízení, software, vozidla atd.) v celkové výši 4 680 281,44 EUR.
- (84) Podle Itálie ⁽²⁷⁾ byly před rokem 2000, tj. přede dnem vynesením rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾, v souladu s právními předpisy přiděleny veřejné finanční prostředky ve výši 25 431 706,16 EUR. Konkrétně:
- a) státní financování stanovené v rozhodnutí CIPE ⁽²⁹⁾ ze dne 29. srpna 1997: financování bylo použito na výstavbu nového terminálu pro cestující a modernizaci pojezdové plochy;
 - b) regionální financování poskytnuté společnosti So.Ge.A.AL na základě rámcové dohody uzavřené mezi regionem Sardinie a Ministerstvem dopravy dne 5. srpna 1996, italského regionálního právního předpisu č. 2 ze dne 29. ledna 1994 a č. 9 ze dne 15. února 1996: financování bylo určeno na rekonstrukci starého terminálu a vybudování bezpečnostních zón na okraji dráhy. Podle těchto regionálních právních předpisů bylo společnosti So.Ge.A.AL navíc poskytnuto regionální financování na zařízení.
- (85) Podle Itálie si stát před udělením „plné“ koncese v roce 2007 ponechal odpovědnost za investice do infrastruktury, přičemž provozovatel letiště pouze prováděl práce související s infrastrukturou, které byly schváleny státem.
- (86) V dopise ze dne 10. června 2014 ⁽³⁰⁾ Itálie rovněž uvedla, že z celkových nákladů na investice do nového terminálu je částka ve výši 1 284 133 EUR způsobila jako náklady vynaložené při provádění činností spadajících do výkonu veřejné správy, a to jako částka odpovídající nákladům na vybudování prostor terminálu, které společnost So.Ge.A.AL musela poskytnout veřejným subjektům (viz rovněž 49. bod odůvodnění).

5.2. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ VYUŽÍVAJÍCÍCH LETIŠTĚ

- (87) Šetření se vztahuje na řadu dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s různými leteckými společnostmi provozujícími činnost z letiště Alghero a s ohledem na něž Komise v rozhodnutích z roku 2007 a 2012 usuzovala, že mohou představovat státní podporu pro dotyčné letecké společnosti.
- (88) Podle Itálie sjednal dohody s leteckými dopravci generální ředitel společnosti So.Ge.A.AL, který představenstvo informoval o stavu jednání a obsahu dohod. Představenstvo společnosti So.Ge.A.AL schválilo podmínky dohod před jejich podpisem ⁽³¹⁾.

5.2.1. Opatření č. 4 – dohody, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se společnostmi Ryanair/AMS

- (89) Od roku 2000 je společnost Ryanair hlavní leteckou společností, která na letišti Alghero působí. Mezi společnostmi Ryanair a její dceřinou společností AMS na straně jedné a společností So.Ge.A.AL na straně druhé byly podepsány dva druhy dohod.

i. Dohody o poskytování letištních služeb

- (90) Dohody o poskytování letištních služeb, které byly mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL podepsány od roku 2000, stanoví provozní podmínky pro společnost Ryanair na letišti Alghero a výši letištních poplatků, které musí letecká společnost hradit. Společnost Ryanair se zavázala splnit stanovené cíle týkající se počtu letů/cestujících za poplatek závislý na úspěšnosti, který uhradí společnost So.Ge.A.AL. V případě nedosažení cílů byly stanoveny sankce.

ii. Dohody o poskytování marketingových služeb

- (91) Dohody o poskytování marketingových služeb souvisejí s propagací destinace Alghero na oficiálních internetových stránkách společnosti Ryanair. Od roku 2006 byly tyto dohody podepisovány se 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair, AMS, a uzavřeny k těmto dnem, k němuž byly společnosti Ryanair podepsány dohody o poskytování letištních služeb.

⁽²⁷⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

⁽²⁸⁾ Věc *Aéroports de Paris* v. Komise, T-128/89, Recueil 2000, s. II-3929.

⁽²⁹⁾ *Comitato interministeriale per la programmazione economica*.

⁽³⁰⁾ V odpovědi na žádost o informace, kterou Komise zaslala dne 26. května 2014.

⁽³¹⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha A.

- (92) V 93. až 109. bodě odůvodnění Komise shrne hlavní ustanovení dohod (dohod o poskytování letištních služeb a dohod o poskytování marketingových služeb), které podepsaly společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair/AMS.

5.2.1.1. Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2000 uzavřená se společností Ryanair

- (93) První dohoda o poskytování letištních služeb uzavřená mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL byla sjednána dne 22. června 2000 na období deseti let.
- (94) Podle dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 měla společnost Ryanair provozovat nejméně jeden zpáteční let mezi Londýnem a letištěm Alghero denně a platit společnosti So.Ge.A.AL za obrátku částku ve výši [...] ITL (*). Společnost Ryanair musela rovněž každý rok předložit plán tržeb a marketingový plán a uvést výsledky, jichž bylo při provozování trasy dosaženo, jakož i perspektivy dalšího rozvoje.
- (95) Společnost So.Ge.A.AL se zavázala poskytovat společnosti Ryanair terminálové a odbavovací služby. Provozovatel letiště měl každý měsíc „uhradit nebo připsat k dobru“ částku odpovídající částce, kterou měla společnost Ryanair zaplatit za poplatky za odbavení, a to s limitem stanoveným pro první rok platnosti dohody. Společnost So.Ge.A.AL se rovněž zavázala hradit společnosti Ryanair každoročně pevně stanovenou částku a dodatečnou částku, pokud bude do letového řádu zařazen druhý zpáteční let.

5.2.1.2. Dohoda o poskytování letištních služeb a marketingová dohoda z roku 2002 uzavřená se společností Ryanair

- (96) Společnost Ryanair podepsala dne 25. ledna 2002 se společností So.Ge.A.AL druhou dohodu o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2000 a vztahovala se na období od 1. ledna 2002 do 31. prosince 2012. Podle této dohody měla společnost Ryanair hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku. Letištní poplatky a bezpečnostní poplatky měla společnost Ryanair hradit podle zveřejněného ceníku poplatků.
- (97) K témuž dni byla mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána marketingová dohoda, která se vztahovala na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2002. Společnost Ryanair se zavázala k reklamním a propagačním činnostem na svých internetových stránkách a v jiných médiích podle svého uvážení za účelem propagace spojení Alghero–Londýn, a to po konzultacích se společností So.Ge.A.AL. Na základě této dohody měla společnost So.Ge.A.AL platit příspěvky na marketing ve výši [...] EUR za první rotaci denně na dané trase během celého roku a částku ve výši [...] EUR za druhou rotaci denně na dané trase pouze v letní sezóně.

5.2.1.3. Dohoda o poskytování letištních služeb a marketingová dohoda z roku 2003 uzavřená se společností Ryanair

- (98) Dne 1. září 2003 podepsala společnost So.Ge.A.AL se společností Ryanair novou dohodu o poskytování letištních služeb na dobu jedenácti let (s možností prodloužení o dalších deset let), která nahradila dohodu o poskytování letištních služeb z roku 2002.
- (99) Podle dohody o poskytování letištních služeb z roku 2003 měla společnost Ryanair nadále provozovat lety do Londýna a podle úspěšnosti předchozích dohod z hlediska dopravních toků měla společnost Ryanair zavést nový let denně na letiště Frankfurt-Hahn nebo na jakákoli jiná místa v síti společnosti Ryanair. Společnost Ryanair měla společnosti So.Ge.A.AL hradit za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku. Letištní poplatky a bezpečnostní poplatky měla letecká společnost hradit podle zveřejněného ceníku poplatků.
- (100) Dne 1. září 2003 byla podepsána rovněž dohoda o poskytování marketingových služeb, která se vztahovala na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2003. Podle této dohody měla společnost So.Ge.A.AL platit příspěvky na marketing ve výši i) [...] EUR ročně za první rotaci denně na dané mezinárodní trase během celého roku, ii) [...] EUR za druhou rotaci na dané trase denně pouze v letní sezóně a iii) jednorázový počáteční příspěvek na marketing ve výši [...] EUR s ohledem na první rok provozování jakékoli jiné mezinárodní trasy, než je trasa do Londýna, a další částku ve výši [...] EUR za druhý a třetí rok provozování této nové trasy.
- (101) Společnost Ryanair měla nadále provozovat denně pravidelnou osobní leteckou dopravu mezi letišti Alghero a Londýn a zahájit poskytování dalších služeb osobní letecké dopravy denně mezi letišti Alghero

(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

a Frankfurt-Hahn a/nebo jinými místy v síti společnosti Ryanair (dále jen „služby“). Společnost Ryanair měla po konzultacích se společností So.Ge.A.AL rovněž poskytovat jakékoli služby a vykonávat jakékoli činnosti, jež obvykle nabízejí společnosti poskytující služby v oblasti reklamy, podpory prodeje a vztahů s veřejností, které působí v téže oblasti, jako je například:

- návrh, příprava, vytvoření, rozvoj, testování, zavedení, údržba a aktualizace internetových odkazů a internetových stránek společnosti Ryanair a provedení jakýkoli jiných opatření, která společnost Ryanair považuje za vhodná k vyvíjení, zachování a/nebo podpoře reklamního úsilí, co se týká rezervace letů z a na letiště Alghero zákazníky prostřednictvím internetových stránek,
- návrh reklamy v angličtině nebo (případně) jiných jazycích přizpůsobené prostředí internetu a provádění činností v oblasti podpory prodeje a vztahů s veřejností, které mohou zajistit, zachovat a/nebo zvýšit informovanost zákazníků o službách prostřednictvím internetu,
- návrh, příprava a vyhotovení reklamních materiálů či jiného vhodného způsobu propagace služeb,
- návrh, příprava a vyhotovení reklamních materiálů či jiného vhodného způsobu propagace letiště Alghero ve Spojeném království a v jakékoli jiné zemi, v níž společnost Ryanair zahájí poskytování služeb na určité trase,
- informování tisku o službách, a tím ovlivnění široké veřejnosti a její větší obeznámení s oblastí sousedící s letištěm Alghero a podněcování k využití dotyčné trasy,
- příprava spojení internetových stránek navržených společností So.Ge.A.AL a schválených společností Ryanair s internetovými stránkami společnosti Ryanair pod podmínkou, že tyto internetové stránky neobsahují funkci pro přímou rezervaci hotelu nebo pronájmu vozidla na internetu.

5.2.1.4. *Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2006 uzavřená se společností Ryanair a marketingová dohoda se společností AMS*

- (102) Dne 3. dubna 2006 byla mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána nová dohoda o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2003 a byla v platnosti od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2010 s možností prodloužení o další pětileté období.
- (103) S touto dohodou byla spojena doplňková dohoda podepsaná dne 3. dubna 2006 na období od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2010, která stanovila celkové cíle v oblasti osobní přepravy, jichž má společnost Ryanair dosáhnout, a poplatek závislý na úspěšnosti hrazený společností So.Ge.A.AL. Dohoda stanovila rovněž sankce uložené společnosti Ryanair v případě nesplnění cílů v oblasti osobní přepravy.
- (104) Marketingová dohoda z roku 2006 byla podepsána se společností AMS (místo se společností Ryanair) dne 3. dubna 2006 a vztahovala se na stejné období jako dohoda o poskytování letištních služeb. Základem dohody byl závazek společnosti Ryanair provozovat v EU určité trasy a splnit určité cíle, pokud jde o počet cestujících. Společnost AMS poskytovala společnosti So.Ge.A.AL služby v oblasti internetové reklamy za částku ve výši [...] EUR ročně.

5.2.1.5. *Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 uzavřená se společností Ryanair a marketingová dohoda se společností AMS*

- (105) Počátkem roku 2010 vyjádřily společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair záměr prodloužit stávající vztah sjednáním nové dohody a dne 10. března 2010 podepsaly memorandum o porozumění. V memorandum o porozumění se uvádělo, že „počínaje od března 2010 budou společnosti Ryanair a So.Ge.A.AL jednat v dobré víře s cílem znovu definovat podmínky a ustanovení týkající se jejich partnerství“.
- (106) Na tomto základě byla následně dne 20. října 2010 mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair podepsána nová dohoda o poskytování letištních služeb, která nahradila dohodu z roku 2006. Tato dohoda stanovila nové poplatky a novou strukturu pobídek pro období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2013 s možností prodloužení o další pětileté období po skončení první doby platnosti dohody.
- (107) Společnost So.Ge.A.AL se zavázala platit poplatky závislé na úspěšnosti v případě dosažení cílového počtu letů a určitého objemu osobní přepravy, zatímco společnost Ryanair se zavázala hradit poplatky za odbavení a letištní poplatky a vykonávat činnosti v oblasti podpory prodeje a vztahů s veřejností.

- (108) Téhož dne byla podepsána marketingová dohoda na čtyřleté období s možností prodloužení o další čtyři roky. Společnost AMS poskytovala společnosti So.Ge.A.AL soubor služeb v oblasti internetové reklamy za tyto roční sazby: [...] EUR za rok 2010; [...] EUR za rok 2011; [...] EUR za rok 2012; [...] EUR za rok 2013. Stejně jako v roce 2006 se i tato marketingová dohoda zakládala na závazku společnosti Ryanair provozovat určité trasy v EU a dosáhnout určitých cílů v oblasti osobní přepravy.
- (109) Na žádost Komise provedla Itálie u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ex ante* na základě inkrementálních nákladů a příjmů, jež mohl přiměřeně očekávat tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL v době uzavření každé z těchto dohod v období, které je předmětem šetření, tj. 2000–2010 (dále jen „zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽³²⁾. Podle Itálie společnost So.Ge.A.AL v době uzavření dohod se společností Ryanair očekávala, že budou pro letiště ziskové.

5.2.2. Opatření č. 5 – dohody s ostatními leteckými dopravci

- (110) V době přijetí rozhodnutí z roku 2012 Komise uvedla, že se zdá, že společnost So.Ge.A.AL poskytla slevy z letištních poplatků i jiným leteckým dopravcům než společnosti Ryanair. Ačkoli Komisi bylo známo, že společnost So.Ge.A.AL uzavřela marketingové dohody rovněž s jinými leteckými dopravci, neměla v této fázi k dispozici dostatek informací o těchto dohodách.
- (111) Dopisem ze dne 18. února 2014 poskytla Itálie Komisi analýzu ziskovosti založenou na následných údajích o ujednáních se společnostmi Alitalia, Meridiana a Volare s cílem prokázat, že uzavření dohod s těmito leteckými společnostmi bylo z hlediska letiště hospodářsky odůvodněné. K tomuto datu nebyla poskytnuta analýza dohody se společností Germanwings.
- (112) Dopisem ze dne 25. března 2014 poskytla Itálie Komisi analýzu ziskovosti dohod uzavřených mezi společností So.Ge.A.AL a společnostmi Air One/Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings, která měla prokázat, že se *ex ante* očekávalo, že tyto dohody budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.
- (113) Dne 10. června 2014 předložila Itálie Komisi analýzu očekávané ziskovosti dohod o poskytování odbavovacích služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi bmi baby, Air Vallée a Air Italy.
- (114) Dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s jinými leteckými dopravci než společností Ryanair a které jsou předmětem šetření v daném případě, jsou popsány v 115. až 132. bodě odůvodnění.

5.2.2.1. Dohody se společnostmi Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia

- (115) Společnost So.Ge.A.AL uzavřela dohody o poskytování odbavovacích a marketingových služeb se společnostmi Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia.

i. Společnost Germanwings

- (116) Dohoda o odbavovacích službách uzavřená mezi společnostmi Germanwings a So.Ge.A.AL byla podepsána dne 19. března 2007 a měla platit ode dne 25. března 2007. Podle této dohody měla společnost Germanwings hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku.
- (117) Dne 25. března 2007 byla mezi společnostmi Germanwings a So.Ge.A.AL podepsána marketingová dohoda, v níž se letecký dopravce zavázal provozovat určité trasy v EU a dosáhnout určité cíle týkající se počtu cestujících a četnosti. Dohoda měla platit od 25. března 2007 do 31. října 2009. Společnost Germanwings však provozovala činnost z letiště Alghero pouze v roce 2007. Podle Itálie se letecký dopravce rozhodl ukončit provozování činnosti z letiště Alghero z toho důvodu, že se mu nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability z finančního hlediska.
- (118) Marketingová dohoda stanovila příspěvek na „zahájení činnosti“ ve výši [...] EUR, který měla společnost So.Ge.A. AL zaplatit společnosti Germanwings s cílem „propagovat letiště Alghero a zvýšit počet odlétajících cestujících otevřením nové trasy“.

⁽³²⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014.

- (119) Marketingová dohoda stanovila rovněž poplatky závislé na úspěšnosti, které měla společnost So.Ge.A.AL hradit společnosti Germanwings v případě, splní-li letecká společnost stanovené cíle v oblasti přepravy. Dohoda rovněž upřesňovala penále, jež má společnost Germanwings zaplatit společnosti So.Ge.A.AL v případě, že letecká společnost zruší více než 10 % letů nebo nedosáhne stanovených cílů v oblasti přepravy.

ii. Společnost Volare

- (120) Dne 29. listopadu 2007 podepsala společnost Volare se společností So.Ge.A.AL dohodu o poskytování odbavovacích a marketingových služeb.
- (121) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb stanovila cíle, jichž má letecký dopravce dosáhnout, pokud jde o počet cestujících a letů ročně, a odpovídající poplatky závislé na úspěšnosti, které bude hradit společnost So.Ge.A.AL.
- (122) Marketingová dohoda stanovila roční marketingový poplatek ve výši [...] EUR, který bude provozovatel letiště hradit jako „marketingovou podporu pro první rok činnosti“. Marketingová dohoda platila v období od 28. října 2007 do 31. října 2010.

iii. Společnost Meridiana

- (123) Společnost Meridiana provozovala činnost z letiště Alghero v letech 2000, 2001 a 2010.
- (124) V letech 2000 a 2001 neprovozovala společnost Meridiana z letiště Alghero pravidelnou leteckou dopravu a poskytovala pouze charterové letecké služby na žádost. Mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Meridiana nebyly podepsány žádné oficiální dohody o poskytování odbavovacích služeb. Letecký dopravce platil společnosti So.Ge.A.AL za veškeré letištní služby zveřejněné letištní poplatky.
- (125) Mezi roky 2002 a 2010 neprovozovala společnost Meridiana činnost z letiště. V roce 2010 začala společnost Meridiana opět provozovat činnost z letiště a podepsala se společností So.Ge.A.AL marketingovou dohodu a rovněž dohodu o poskytování odbavovacích služeb.
- (126) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb byla podepsána dne 28. dubna 2010 a vztahovala se na období od dubna 2010 do dubna 2011. Podle této dohody měla společnost Meridiana hradit společnosti So.Ge.A.AL za odbavovací služby částku ve výši [...] EUR za obrátku.
- (127) Marketingová dohoda byla podepsána dne 20. října 2010 a vztahovala se na období od června 2010 do října 2010. Dohoda stanovila jednorázovou platbu ve výši [...] EUR (bez DPH), kterou společnost So.Ge.A.AL zaplatí společnosti Meridiana v souvislosti se zahájením provozu na trasách z/do Milána, Verony a Bari v létě 2010. Platba byla podmíněna tím, že společnost Meridiana splní určité cíle v oblasti přepravy. Podle Itálie sjednala společnost So.Ge.A.AL v době, kdy se dohoda se společností Meridiana uplatňovala se zpětnou účinností, s leteckým dopravcem obdobné podmínky, které byly nakonec obsaženy v podepsané dohodě. Itálie poskytla v této souvislosti Komisi návrh dohody ze dne 7. června 2010, která byla v té době sjednávána společnostmi Meridiana a So.Ge.A.AL.

iv. Společnost Air One/Alitalia

- (128) Do roku 2010 nepodepsala společnost Air One/Alitalia se společností So.Ge.A.AL žádnou oficiální dohodu a platila společnosti So.Ge.A.AL za veškeré letištní služby zveřejněné letištní poplatky. Do roku 2010 neposkytovala společnost So.Ge.A.AL společnosti Air One/Alitalia služby pozemního odbavování.
- (129) V roce 2010 začala společnost So.Ge.A.AL poskytovat společnosti Air One/Alitalia služby pozemního odbavování. To vedlo společnost Air One/Alitalia k podpisu dohody o poskytování odbavovacích služeb se společností So.Ge.A.AL. Obě strany uzavřely rovněž marketingovou dohodu v souvislosti se zahájením provozu na mezinárodních trasách z letiště Alghero společností Air One/Alitalia.
- (130) Marketingová dohoda byla podepsána dne 20. října 2010 a vztahovala se na období od 7. června 2010 do 30. září 2010. Itálie předložila Komisi návrh dohody, která byla společnostmi Alitalia a So.Ge.A.AL sjednávána v květnu 2010. Podepsaná dohoda stanovila jednorázovou platbu za marketing ve výši [...] EUR, kterou společnost Air One/Alitalia obdrží za poskytování marketingových služeb společnosti So.Ge.A.AL v daném období, přičemž dohoda mohla být prodloužena do roku 2011 a 2012.

- (131) Dohoda o poskytování odbavovacích služeb byla mezi společnostmi Air One/Alitalia a So.Ge.A.AL podepsána dne 30. listopadu 2010 na dobu šesti let a stanovila poplatky za odbavení, které má společnost Air One/Alitalia hradit společnosti So.Ge.A.AL za vnitrostátní a mezinárodní trasy.

5.2.2.2. Dohody o poskytování odbavovacích služeb s ostatními leteckými dopravci

- (132) Komise prověřila rovněž dohody o poskytování služeb pozemního odbavování, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Air Italy, Bmibaby a Air Vallée. Dohody byly uzavřeny na dobu jednoho měsíce (Air Vallée) až více než dvou let (Air Italy) a stanovily poplatky za odbavení, které mají letečtí dopravci hradit.

Tabulka 6

Dohody o poskytování odbavovacích služeb uzavřené se společnostmi Air Italy, Bmibaby a Air Vallée

Datum uzavření	Letecký dopravce	Doba trvání
28.5.2008	Air Italy	1.6.2008–31.12.2010
29.7.2010	Bmibaby	29.5.2010–30.9.2010
2010	Air Vallée	9.8.2010–30.8.2010

6. ZPRÁVA SPOLEČNOSTI ECORYS

- (133) V průběhu šetření požádala Komise společnost Ecorys, aby vyhotovila zprávu o finančních výsledcích společnosti So.Ge.A.AL a zjistila, zda se provozovatel letiště choval při uzavírání dohod s leteckými dopravci jako tržně jednající hospodářský subjekt. Zpráva společnosti Ecorys byla předložena dne 30. března 2011.
- (134) Ve zprávě společnosti Ecorys byl vyvozen závěr, že chování společnosti So.Ge.A.AL bylo v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost Ecorys se domnívala, že obchodní strategie společnosti So.Ge.A.AL přinesla ovoce. Tato strategie spočívala v tom, že provozovatel letiště podá žádost o „plnou“ koncesi na provozování letiště, zvýší se kapacita terminálu a budou podepsány dohody s nízkonákladovými leteckými dopravci s cílem stimulovat mezinárodní dopravní toky. Společnost Ecorys dospěla k závěru, že z hlediska tržně jednajícího hospodářského subjektu bylo uzavření dohod se společnostmi racionálním rozhodnutím, jelikož tyto dohody zajistily významné zvýšení objemu přepravy, což mělo podle očekávání vést k vyšším příjmům z leteckých i jiných než leteckých činností. Podle společnosti Ecorys mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat, že v dlouhodobém horizontu převáží přínosy plynoucí z těchto dohod nad inkrementálními náklady.

7. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

7.1. EXISTENCE PODPORY PRO SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (135) Co se týká možné podpory pro provozovatele letiště, Komise podotkla, že před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris se rozvoj a provozování letištní infrastruktury nepovažovaly za hospodářskou činnost ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy⁽³³⁾. Jelikož o části předmětných opatření bylo rozhodnuto před rokem 2001, Komise uvedla, že musí posoudit, zda tato opatření vyplývala z právně závazných závazků přijatých před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, tj. dne 12. prosince 2000⁽³⁴⁾, a zda tudíž nespádají do oblasti působnosti pravidel státní podpory.

⁽³³⁾ Rozsudek ve věci Aéroports de Paris, citováno výše. Viz rovněž pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podporu v oblasti letectví, Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5.

⁽³⁴⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 21. března 2012 ve věci C76/2002, *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* a rozhodnutí Komise ze dne 25. dubna 2012 ve věci SA.33961, *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*.

- (136) Komise rovněž připomenula, že pokud je financování činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí, omezeno na pokrytí nákladů a nebylo použito k financování jiných hospodářských činností ⁽³⁵⁾, nevztahují se na toto financování pravidla státní podpory. V době přijetí rozhodnutí z roku 2012 neměla Komise k dispozici dostatek informací o povaze (hospodářské nebo nehospodářské) činností vykonávaných společností So.Ge.A.AL a o nákladech souvisejících s infrastrukturou, která byla financována z opatření, jež jsou předmětem šetření, ani o tom, zda byly určité náklady spjaté s činnostmi spadajícími do výkonu veřejné správy. Komise Itálii vyzvala, aby objasnila, které činnosti je nutno považovat za činnosti nehospodářské povahy a které náklady spjaté s těmito činnostmi byly financovány z opatření, jež jsou předmětem šetření Komise.

7.1.1. Opatření č. 1 – kapitálové injekce

- (137) Komise vyslovila vážné pochybnosti o tom, že kapitálové injekce jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Komise uvedla, že společnost So.Ge.A.AL vykazovala od roku 2000 trvale ztráty a že její finanční výsledky se (jak se zdá) po udělení „plné“ koncese zhoršily. To se zdálo být v rozporu s tvrzením Itálie, že špatné výsledky společnosti jsou způsobeny především nemožností využívat plně činnosti související s letištěm na základě částečné/dočasné koncese.
- (138) Komise rovněž uvedla, že Itálie předložila v té době na podporu svých tvrzení, že opatření byla vedena vyhlídkami na dosažení zisku, pouze následné úvahy. Tato analýza mimoto souvisela (jak se zdálo) s celkovým prospěchem, který region Sardinie získal ze zvýšení objemu letecké dopravy, a tudíž výnosy, které by soukromý investor nebral při analýze ziskovosti své investice v potaz. Na základě těchto skutečností dospěla Komise k předběžnému závěru, že kapitálové injekce poskytly provozovateli letiště výhodu, která představuje provozní podporu.
- (139) Komise rovněž uvedla, že i kdyby společnost So.Ge.A.AL splnila podmínky pro to, aby ji bylo možno považovat za podnik v obtížích podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ⁽³⁶⁾, Itálie neposkytla Komisi žádné informace na podporu závěru, že by tato podpora splňovala požadavky na slučitelnost stanovené v těchto pokynech.

7.1.2. Opatření č. 2 – příspěvky na vybavení a práci

- (140) Komisi nebyly poskytnuty dostatečné informace o příspěvcích na vybavení a práci ve výši 6 540 269 EUR, které společnosti So.Ge.A.AL v období od roku 1998 do roku 2009 poskytl region Sardinie. Itálie byla vyzvána, aby upřesnila povahu nákladů, které region Sardinie dotoval.

7.1.3. Opatření č. 3 – investice do infrastruktury a zařízení letiště

- (141) Komise uvedla, že mezi roky 2001 a 2010 zaplatila společnost So.Ge.A.AL státu částku ve výši 3 042 887 EUR ve formě poplatků za používání letištní infrastruktury, zatímco stát financoval v období 2004–2010 investice do infrastruktury ve výši 46 940 534 EUR a do zařízení ve výši 284 782 EUR.
- (142) Komise rovněž uvedla, že udělení plné koncese společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 nevedlo (jak se zdá) k zvýšení koncesních poplatků. Na tomto základě zastávala Komise předběžný závěr, že koncesní poplatek nebyl zjevně úměrný veřejnému financování, které stát poskytl v souvislosti s investicemi do infrastruktury. Komise se proto předběžně domnívala, že společnost So.Ge.A.AL mohla získat výhodu spočívající v hrazení koncesního poplatku, který je nižší než tržní cena.

⁽³⁵⁾ Viz rozsudek ze dne 18. března 1997 ve věci *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Recueil 1997, s. I-1547; rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N309/2002, *Bezpečnost letectví – kompenzace nákladů po útocích 11. září 2001*, a rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci N438/2002, *Subvence správ přístavů na výkon úkolů podřízených veřejné moci*.

⁽³⁶⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

- (143) Itálie byla vyzvána, aby poskytla předem vypracovaný obchodní plán, který by prokazoval vyhlídky na dosažení ziskovosti investic do infrastruktury, jež uskutečnily veřejné subjekty na letišti Alghero, na podporu tvrzení, že tyto investice jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

7.2. PŘEDBĚŽNÉ NÁZORY NA SLUČITELNOST PODPORY PRO SPOLEČNOST So.Ge.A.AL

- (144) Komise vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti podpory pro společnost So.Ge.A.AL na základě čl. 107 odst. 3 Smlouvy podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (145) Ačkoli se zdálo, že opatření splňují cíl veřejného zájmu, který byl jasně stanoven, Komisi nebyly poskytnuty dostatečné informace, aby mohla posoudit, zda byla infrastruktura na letišti Alghero nutná a úměrná stanovenému cíli. Komise neměla k dispozici ani dostatečné informace pro posouzení perspektiv střednědobého používání této infrastruktury. Komise měla také pochybnosti o tom, zda je leteckým dopravcům umožněn přístup k infrastruktuře stejně a nediskriminačně.
- (146) Jelikož se v této fázi zdálo, že určité investice do infrastruktury vedly k smluvním povinnostem společnosti So. Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair, měla Komise pochybnosti o nezbytnosti podpory na financování těchto investic.

7.3. MOŽNÁ PODPORA PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI

- (147) Komise zastávala předběžný názor, že rozhodnutí týkající se provozních podmínek na letišti Alghero uložených leteckým společnostem patrně zahrnovala státní prostředky a lze je přičíst státu.

7.3.1. Opatření č. 4 – dohody, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se společnostmi Ryanair/AMS

- (148) Komise za prvé uvedla, že společnost AMS je dceřinou společností, která je zcela ve vlastnictví společnosti Ryanair, byla zřízena výslovně za účelem poskytování marketingových služeb prostřednictvím internetových stránek společnosti Ryanair a neposkytuje žádné jiné služby. Na tomto základě se Komise předběžně domnívala, že za účelem posouzení existence selektivní výhody je nutno společnosti Ryanair a AMS považovat za jeden subjekt. Komise se rovněž domnívala, že při posuzování, zda byla opatření související se společnostmi Ryanair/AMS v souladu s trhem, je nutno chování společnosti So.Ge.A.AL posoudit společně s chováním regionu Sardinie a/nebo ostatních veřejných akcionářů společnosti So.Ge.A.AL během posuzovaného období. Komise měla za to, že pro účely posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody a jejich finanční důsledky oddělit, musí být proto posouzeny společně.
- (149) Komise připomenula, že při uplatňování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu nelze vzít v úvahu aspekty regionálního rozvoje. Komise rovněž podotkla, že podle informací, které má v této fázi k dispozici, nebyl vypracován obchodní plán ani analýza *ex ante* týkající se dohod podepsaných se společnostmi Ryanair/AMS jako základ pro rozhodnutí společnosti So.Ge.A.AL o uzavření těchto dohod.
- (150) Na základě těchto skutečností vyslovila Komise pochybnosti o tom, zda společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly ve vztazích ke společností Ryanair/AMS jako investor v tržním hospodářství.

7.3.2. Opatření č. 5 – dohody s jinými leteckými dopravci než společnostmi Ryanair

- (151) Komise uvedla, že společnost So.Ge.A.AL uplatňovala i u jiných leteckých dopravců, než je společnost Ryanair, významné slevy z letištních poplatků, například v závislosti na zahájení provozu na nových trasách a zvýšení objemu přepravy. Komise Itálii vyzvala, aby předložila předem vypracovaný obchodní plán, studie nebo dokumenty posuzující ziskovost každé z dohod uzavřených s leteckými společnostmi působícími na letišti pro provozovatele letišť, nebo pokud by takovéto dokumenty nebyly k dispozici, poslední rozpočtové prognózy společnosti So.Ge.A.AL vyhotovené před uzavřením těchto dohod. Na tomto základě vyslovila Komise pochybnosti o tom, zda společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly ve svých vztazích s leteckými dopravci působícími na letišti jako investor v tržním hospodářství.

8. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

- (152) Komise podotýká, že kromě odpovědí na žádosti o informace zaslané Komisí učinila Itálie v průběhu šetření různá podání. Ačkoli Komise souhlasila s prodloužením lhůty stanovené v čl. 6 odst. 1 procesního nařízení⁽³⁷⁾ pro členské státy k podání připomínek k rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení o jeden měsíc, zaslala Itálie v této prodloužené lhůtě pouze jedno podání, a to dopis Itálie ze dne 31. srpna 2012. Podání Itálie ze dne 3. října 2012, 19. října 2012, 22. října 2012 a 20. února 2013 byla zaslána po uplynutí lhůty.
- (153) Tento oddíl se proto zabývá pouze připomínkami, které Itálie podala ve svém dopise ze dne 31. srpna 2012. Tvzení, která Itálie uvedla v následných dopisech a která mají význam pro posouzení v daném případě, jsou uvedena v oddílech 3–5.

8.1. MOŽNÁ PODPORA PRO LETIŠTĚ

i. Ohledně uhrazení ztrát a kapitálových injekcí

- (154) Itálie připomenula, že provozovatelé letišť mají ze zákona povinnost udržovat určitou výši kapitálu. Podle Itálie měly kapitálové injekce, které jsou předmětem posouzení v daném případě, obnovit kapitál společnosti So.Ge.A. AL na požadovanou úroveň.

ii. Ohledně veřejného financování vybavení a práce

- (155) Itálie objasnila, že do roku 2003 byly koncesní poplatky hrazené provozovateli letišť, kteří získali „plnou“ koncesi, stanoveny ve výši 10 % uživatelských poplatků podle italského zákona č. 324 ze dne 5. května 1976 v platném znění a poplatky za nakládku a vykládku letecky přepravovaného zboží podle italského zákona č. 117 ze dne 16. dubna 1974.
- (156) Od roku 2003 byly roční koncesní poplatky stanoveny s odkazem na jednotky nákladu (jednotky odpovídající jednomu cestujícímu nebo 100 kilogramům zboží nebo poštovních zásilek), jež byly určeny na základě údajů o přepravě, které každý rok zveřejňuje Ministerstvo infrastruktury a dopravy – úřad ENAC.
- (157) Podle italského zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 se roční koncesní poplatek pro provozovatele letišť zvýšil s cílem zaručit pro italské Ministerstvo financí příjmy ve výši 3 miliony EUR v roce 2007, 9,5 milionu EUR v roce 2008 a 10 milionů EUR v roce 2009.

8.2. MOŽNÁ PODPORA PRO LETECKÉ SPOLEČNOSTI

- (158) Itálie se k možné podpoře pro letecké společnosti působící na letišti Alghero nevyjádřila ve lhůtě stanovené v čl. 6 odst. 1 procesního nařízení pro členské státy k podání připomínek k rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

9. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (159) Komise podotýká, že se připomínky zúčastněných stran týkají celé řady tvrzení. V četných podáních pro Komisi poskytla společnost Ryanair například podrobné údaje o výchozích zásadách a předpokladech, které by podle ní měly sloužit jako základ pro analýzu Komise týkající se souladu dohod s leteckými společnostmi se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že existuje řada důvodů, na jejichž základě by bylo možno předmětná opatření v její prospěch prohlásit za slučitelná s vnitřním trhem.

⁽³⁷⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

9.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI So.Ge.A.AL

9.1.1. Možná podpora pro provozovatele letiště

i. Ohledně hospodářské činnosti

- (160) Společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že veřejné financování, které jí bylo poskytnuto k uhrazení nákladů vynaložených při poskytování služeb spadajících do výkonu veřejné správy, nepředstavuje státní podporu. Společnost So.Ge.A.AL neposkytla bližší údaje o povaze ani výši těchto nákladů.
- (161) Společnost So.Ge.A.AL se domnívala, že o veškerých předmětných opatřeních týkajících se financování infrastruktury, zařízení a „vybavení a práce“ bylo rozhodnuto v souladu s právními předpisy před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, měla by být proto ze systému kontroly státní podpory vyloučena. Co se týká období po dni 12. prosince 2000, společnost So.Ge.A.AL připomenula, že Itálie již předložila důkazy o nehopodářské povaze určitých činností vykonávaných provozovatelem letiště. Na tomto základě mohla Komise přidělit část dotyčného veřejného financování na náklady vynaložené při provádění nehopodářských činností.
- (162) Společnost So.Ge.A.AL dále uvedla, že rozhodnutí z roku 2012 není jednoznačné, pokud jde o povahu a rozsah předpokládané podpory pro provozovatele letiště. Konkrétně není jasné, zda bylo záměrem Komise považovat veškeré financování prací souvisejících s infrastrukturou za státní podporu, nebo zda měla alternativně za to, že se za podporu považuje pouze rozdíl mezi tržním koncesním poplatkem, který by společnost So.Ge.A.AL měla platit státu za zdokonalenou infrastrukturu, a koncesním poplatkem skutečně hrazeným provozovatelem letiště. Společnost uvedla, že by první možnost nebyla v souladu se skutečností, že si stát ponechal v rozhodné době letištní infrastrukturu ve svém vlastnictví. Společnost So.Ge.A.AL proto nelze považovat za příjemce investiční podpory. Společnost So.Ge.A.AL každopádně uvedla, že neměla prospěch z neoprávněné hospodářské výhody ani v případě druhé možnosti.

ii. Ohledně narušení hospodářské soutěže

- (163) Společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že v důsledku veřejného financování, které jí bylo poskytnuto, nemohlo dojít k narušení hospodářské soutěže. Vzhledem k odlehle poloze letiště Alghero se jeho spádová oblast⁽³⁸⁾ nepřekrývá se spádovou oblastí žádného jiného letiště v Itálii nebo v ostatních členských státech. Letiště nesoutěží ani s ostatními letišti na ostrově vzhledem k vzdálenosti mezi nimi a neexistenci spolehlivého pozemního dopravního spojení. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že tři letiště na Sardinii odbavují různé druhy dopravy. Letecká doprava mimoto nekonkuruje ostatním dopravním prostředkům, pokud jde o přepravu na ostrov a z ostrova.
- (164) Společnost So.Ge.A.AL nesouhlasila s tvrzením Komise uvedeným v rozhodnutí z roku 2012, že o provozování letištní infrastruktury soutěží řada provozovatelů letišť. Společnosti So.Ge.A.AL byla první „částečná“ koncese⁽³⁹⁾ na provozování letiště udělena v roce 1995, tj. dlouho před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris. Od roku 1995 jedná společnost So.Ge.A.AL pouze jako provozovatel infrastruktury na letišti Alghero, její činnost proto nekonkuruje činnosti jiného provozovatele letiště.

iii. Ohledně neexistence hospodářské výhody pro společnost So.Ge.A.AL

- (165) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že kapitálové injekce jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Podle společnosti So.Ge.A.AL by se mělo hospodářské odůvodnění opatření posoudit zvlášť pro dvě období: před udělením „plné“ koncese společnosti So.Ge.A.AL v roce 2007 a poté.
- (166) Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že rekapitalizace provedené před rokem 2007 byly vedeny potřebou zajistit její činnost, zejména vzhledem k udělení „plné“ koncese, kterou měla již dne 18. ledna 1999. Na základě informací, které byly k dispozici v době přijetí rozhodnutí o vložení kapitálu do společnosti, měla vyhlídka na udělení „plné“

⁽³⁸⁾ Stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jako oblast v okruhu 100 kilometrů nebo přibližně 60 minut doby strávené na cestě autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem.

⁽³⁹⁾ Dne 10. května 1995 byla společnosti So.Ge.A.AL udělena první „částečná“ koncese na poskytování odbavovacích služeb na základě smluv podepsaných s leteckými dopravci. Druhá „částečná“ koncese byla společnosti So.Ge.A.AL udělena dne 20. října 1995 na služby v oblasti stravování. Dne 11. února 1999 bylo společnosti So.Ge.A.AL uděleno dočasné právo provozovat letiště na základě „plné“ koncese.

koncese pro akcionáře společnosti So.Ge.A.AL zásadní význam, jelikož to by provozovateli letiště umožnilo využít plně činnosti letiště, a tudíž zvýšit příjmy z leteckých i jiných než leteckých činností. Veřejní akcionáři neměli jinou schůdnou možnost než společnost rekapitalizovat a byli oprávněni tak učinit vzhledem k prodávám při udělování koncese, jež byly způsobeny vnějšími okolnostmi, které nelze přičíst společnosti. Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že při posuzování zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu musí Komise toto zohlednit. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že opatření jsou odůvodněná rovněž na základě očekávaného růstu objemu osobní přepravy v důsledku strategie zaměřené na nízkonákladovou leteckou dopravu, jež byla sledována od roku 1999.

- (167) Kapitálové injekce provedené v roce 2009 a 2010 byly vedeny snahou zajistit provozuschopnost provozovatele letiště, zejména s ohledem na lepší vyhlídky na životaschopnost vyplývající z udělení „plné“ koncese. Skutečnost, že se společnosti So.Ge.A.AL po udělení koncese nepodařilo obnovit ziskovost, byla zapříčiněna tržním scénářem, který se značně lišil od odhadů a který měl významný dopad na vývoj letecké dopravy v tomto období, konkrétně hospodářský útlum a následné hospodářské problémy, s nimiž se potýkaly mezinárodní letecké společnosti. V této souvislosti zaznamenala společnost So.Ge.A.AL pokles objemu přepravy o 1,8 %. Společnost So.Ge.A.AL mimoto uvedla, že se doprava nemohla rozvíjet podle odhadů kvůli opožděnému provedení prací souvisejících s infrastrukturou (jež měly být zahájeny již v roce 2004, nebyly však zahájeny ani v roce 2009). V úvahu je nutno vzít i skutečnost, že úřad ENAC nerevidoval letištní poplatky směrem nahoru navzdory oficiální žádosti, kterou v tomto smyslu podala společnost So.Ge.A.AL.
- (168) V tomto kontextu vypracovala společnost So.Ge.A.AL nápravná opatření s cílem dosáhnout ekonomické rovnováhy, jako je reorganizace činností, snížení provozních nákladů a opatření týkající se investic do infrastruktury. Tato opatření byla podrobně posouzena v plánu reorganizace a restrukturalizace z roku 2010.
- (169) Společnost So.Ge.A.AL odmítla tvrzení Komise, že před zavedením opatření nebyla provedena analýza *ex ante*. Veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL údajně přijali dotyčná opatření na základě předem vypracovaných obchodních plánů. Důkazy za tímto účelem představují dokumenty, které byly Komisi předloženy v průběhu šetření, konkrétně:
- a) obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL ze dne 15. března 1999;
 - b) zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 8. dubna 2000;
 - c) obchodní plán pro udělení koncese na dobu čtyřiceti let ze září 2005;
 - d) plán vyhotovený společností Roland Berger, který byl v roce 2007 a 2009 aktualizován;
 - e) program reorganizace a restrukturalizace na období 2010–2012;
 - f) zpráva společnosti Accuracy.
- (170) Společnost So.Ge.A.AL rovněž připomenula, že soulad kapitálových injekcí se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu byl zjištěn již ve zprávě společnosti Ecorys, zprávě společnosti Accuracy a plánu vyhotoveném společností Roland Berger.
- (171) Komise nezohlednila náležitě zvláštní charakter odvětví letecké dopravy v Itálii na základě platných italských předpisů. Ve svém hodnocení situace před udělením plné koncese společnosti So.Ge.A.AL a posléze měla Komise vzít v úvahu skutečnost, že rekapitalizace vyplývaly z právní povinnosti, jejíž nedodržení by mělo za následek odebrání koncese. Akcionáři společnosti So.Ge.A.AL tudíž upřednostnili nákladově neefektivnější možnost, když rozhodli o rekapitalizaci společnosti.
- (172) Společnost So.Ge.A.AL se domnívala, že při provádění kapitálových injekcí jednali její veřejní akcionáři stejně, jak by se za podobných okolností choval tržně jednající hospodářský subjekt, jelikož injekce zaručily veřejným investorům kladnou návratnost ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Podle společnosti So.Ge.A.AL vytvářejí činnosti letiště daňové příjmy přesahující výši poskytnutého veřejného financování.

- (173) Společnost So.Ge.A.AL rovněž tvrdila, že kapitálové injekce neposkytly provozovateli letiště žádnou hospodářskou výhodu ve smyslu rozsudku ve věci Altmark⁽⁴⁰⁾. Celkový provoz letiště se považuje za službu obecného hospodářského zájmu vzhledem k potřebě zaručit přístupnost ostrova, a proto dotyčné kapitálové injekce představují vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ze strany letiště.
- (174) Společnost So.Ge.A.AL byla v úmluvě pověřena poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Za pověřovací akty lze stejně tak považovat částečné koncese, které byly společnosti So.Ge.A.AL uděleny před rokem 2007. Společnost So.Ge.A.AL dále uvedla, že z čistě právního hlediska musí provozovatelé letišť s ohledem na provozování letišť dodržovat určité povinnosti, jež nutně zohledňují veřejný zájem. Tyto povinnosti se týkají zaručení dostatečné kvality služeb, dodržování bezpečnostních norem, kontinuity a pravidelnosti služeb.
- (175) Druhá a třetí podmínka vyplývající z rozsudku ve věci Altmark je dodržena, jelikož společnosti So.Ge.A.AL bylo poskytnuto pouze vyrovnání ve výši potřebné k pokrytí ztrát, konkrétně ve výši nezbytné k tomu, aby po pokrytí ztrát byl kapitál opět v souladu s právními požadavky. Společnost So.Ge.A.AL rovněž dodala, že provozovatelé letišť mají podle právních předpisů povinnost vést pro hlavní a vedlejší činnosti oddělené účetnictví.
- (176) Společnost So.Ge.A.AL také tvrdila, že splněno je i čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, aniž by však v tomto ohledu předložila jakékoli relevantní důkazy.

iv. Ohledně slučitelnosti

- (177) Podle společnosti So.Ge.A.AL by Komise měla slučitelnost případné podpory pro letiště posoudit podle:

- a) pokynů k regionální podpoře;
- b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci;
- c) čl. 106 odst. 2 Smlouvy;
- d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (178) Společnost So.Ge.A.AL za prvé uvedla, že dotyčná opatření byla ve prospěch letiště Alghero provedena s cílem vyrovnat nevýhodu plynoucí z ostrovní povahy regionu Sardinie. Na základě toho by Komise měla podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy.
- (179) Společnost So.Ge.A.AL za druhé tvrdila, že všechna předmětná opatření byla provedena s cílem umožnit společnosti So.Ge.A.AL restrukturalizaci v zájmu obnovení životaschopnosti. V této souvislosti společnost So.Ge.A.AL uvedla, že co se týká kapitálových injekcí z roku 2009 a 2010, společnost So.Ge.A.AL vypracovala plán restrukturalizace, konkrétně plán reorganizace a restrukturalizace z roku 2010, který určil faktory mající negativní dopad na společnost a který navrhoval nápravná opatření k snížení nákladů a revizi obchodní politiky. Tento plán předpokládal významný vlastní příspěvek společnosti So.Ge.A.AL na restrukturalizaci.
- (180) Za třetí, co se týká slučitelnosti podpory podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy, společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu byla trvale nižší než strop stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005⁽⁴¹⁾, konkrétně 30 milionů EUR ročně, a že její obrat byl nižší než 100 milionů EUR. Společnost So.Ge.A.AL dodala, že před rokem 2004 byl dodržen i strop ve výši 1 milionu cestujících stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005. Dodržena byla i ustanovení v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, jelikož vyrovnávací platba byla společnosti poskytnuta v souvislosti s náležitě vymezenými službami obecného hospodářského zájmu a společnost So.Ge.A.AL byla pověřena jejich poskytováním prostřednictvím jednoho či více pověřovacích aktů a tato vyrovnávací platba nepřesahovala částku nezbytnou k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.

⁽⁴⁰⁾ Věc Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747.

⁽⁴¹⁾ Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

- (181) Společnost So.Ge.A.AL za čtvrté uvedla, že by se podpora poskytnutá letišti na investice do infrastruktury, zařízení, vybavení a práce měla považovat za slučitelnou na základě pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Dotyčná infrastruktura je úměrná sledovanému cíli a má dostatečné perspektivy střednědobého používání ve smyslu pokynů pro leteckou dopravu z roku 2004. Infrastruktura byla rovněž leteckým společností zpřístupněna za nediskriminačních podmínek. Obchod nebyl dotčen v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem, a veřejné financování bylo nezbytné a přiměřené.

9.1.2. Opatření ve prospěch leteckých společností působících na letišti

- (182) Komise postupovala správně, když za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu posoudila společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie společně. Přijetím dotyčných opatření jednaly region Sardinie a společnost So.Ge.A.AL stejně, jak by za podobných okolností jednal tržně jednající hospodářský subjekt. Společnost So.Ge.A.AL nezískala z příspěvků na marketing, které region Sardinie poskytl ve prospěch leteckých společností využívajících letiště Alghero, žádnou výhodu. Dotyčné příspěvky byly prostřednictvím provozovatele letiště pouze převedeny leteckým společností.
- (183) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že by se případná podpora pro letecké společnosti působící na letišti Alghero ve formě nižších letištních poplatků nebo příspěvků na marketing měla považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. a) nebo c) Smlouvy a pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (184) Na podporu tohoto závěru společnost So.Ge.A.AL uvedla, že potenciální podpora byla poskytnuta společností, jimž členský stát udělil licenci na provozování služeb letecké dopravy na trasách spojujících regionální letiště spadající do kategorie C nebo D, jak jsou definovány v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005, s jiným letištěm v Unii. Financování se netýká tras, na něž se vztahují závazky veřejné služby ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ⁽⁴²⁾, a dohody uzavřené s leteckými společnostmi stanovily sankce, jež budou uloženy v případě, že letecké společnosti své závazky nedodrží.
- (185) Ačkoli se uznává, že dotyčné granty byly leteckým společností poskytnuty na delší dobu a s vyšší intenzitou, než je přípustné podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, společnost So.Ge.A.AL zdůraznila, že dohody s leteckými společnostmi neměly dobu trvání delší než tři roky a že pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 povolují odchylky, pokud jde o intenzitu podpory v případě znevýhodněných regionů.

9.1.3. Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014

- (186) Ve svých připomínkách k použitelnosti pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 společnost So.Ge.A.AL připomenula, že žádné z předmětných opatření ve prospěch letiště nepředstavuje státní podporu. Pokud by však Komise dospěla k závěru, že některé z těchto opatření představuje provozní podporu společnosti So.Ge.A.AL, společnost uvedla, že jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.

10. PŘIPOMÍNKY OSTATNÍCH ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (187) V průběhu šetření podaly připomínky společnosti Ryanair, AMS a Unioncamere.

10.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (188) Společnost Ryanair podala připomínky k rozhodnutí z roku 2012 dne 12. března 2013. Společnost Ryanair odkázala na svá dřívější podání v dané věci před vydáním rozhodnutí z roku 2012 a rovněž na několik jiných podání týkajících řady šetření státní podpory v souvislosti s možnou podporou společnosti Ryanair.
- (189) Hlavní připomínky společnosti Ryanair vyplývající z těchto podání jsou shrnuty v 190. až 226. bodě odůvodnění.

⁽⁴²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

i. Ohledně společnosti AMS

- (190) Společnost Ryanair odmítla předběžný závěr Komise, že společnost Ryanair a AMS je nutno považovat za jeden subjekt a že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb a jejich finanční důsledky je třeba za účelem posouzení hospodářské výhody vyhodnotit společně.
- (191) Tento přístup nepodporuje vlastnická struktura společnosti AMS ani její účel. Dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS jsou samostatné a nezávislé, souvisejí s různými službami a neexistuje mezi nimi smluvní ani jiná souvislost, která by odůvodňovala jejich hodnocení jako jednoho souboru opatření.
- (192) Dohody o poskytování marketingových služeb přinesly společnosti So.Ge.A.AL jakožto pořizovateli reklamních služeb prospěch. Tyto dohody představovaly investici k zlepšení značky letiště a vedly k zvýšení počtu příchozích cestujících, a tudíž i k zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností. Tyto dohody neměly zvýšit faktor vytíženosti sedadel ani výnosy na trasách společnosti Ryanair ani nebyly podmíněny žádnou předpokládanou výhodou, kterou společnost Ryanair poskytuje propagace letiště na stránkách Ryanair.com.
- (193) Uzavření dohody o poskytování marketingových služeb se společností AMS mimoto není podmínkou pro provozování tras společností Ryanair z a na letiště. Mnoho letišť, které společnost Ryanair obsluhuje, neuzavřelo se společností AMS žádné dohody. Potřeba zvláštního marketingu zaměřeného na vybudování značky letiště a ovlivňujícího počet příchozích cestujících vyvstává obvykle na méně známých letištích, kdy značka letiště není známá a je třeba stimulovat příchozí dopravu.
- (194) Pro takovéto letiště je tudíž naprosto racionální vynaložit finanční prostředky za tímto účelem a skutečnost, zda z této reklamy může či nemůže mít prospěch i společnost Ryanair, není pro letiště z obchodního hlediska podstatná. Soukromý investor neupustí od investice jen z toho důvodu, že by z rozšíření jeho činnosti mohly mít prospěch i jiné strany.
- (195) Dohody společnosti Ryanair se společností So.Ge.A.AL byly běžné obchodní dohody, které jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a totéž platí i s ohledem na dohody společnosti AMS uzavřené se společností So.Ge.A.AL, jelikož společnost AMS uzavírá marketingové dohody se stejnými sazbami a s ohledem na srovnatelné objemy s veřejnými i soukromými letišti, orgány cestovního ruchu, skupinami pronajímajícími automobily, internetovými stránkami pro rezervace hotelů, pojišťovnami, poskytovateli telekomunikačních služeb ⁽⁴³⁾.
- (196) Tento přístup je v souladu s argumentací společnosti Ryanair uvedenou v ostatních podáních, která byla Komisi zaslána v průběhu šetření. V těchto ostatních podáních nesouhlasila společnost Ryanair s tím, že Komise hodnotila platby pro společnost AMS jako náklady letiště. Podle společnosti Ryanair tento přístup nezohledňuje význam služeb společnosti AMS pro letiště ⁽⁴⁴⁾. Pořízením reklamního prostoru mohou letiště zvýšit počet příchozích cestujících na letech společnosti Ryanair, kteří za zboží a služby nesouvisející s leteckou činností zpravidla utratí více než odchozí cestující. To má pro letiště smysl z obchodního hlediska ⁽⁴⁵⁾. Společnost Ryanair se domnívala, že za účelem posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno pořízení marketingových služeb za tržní sazby oddělit od ostatních smluvních ujednání mezi letištěm a leteckou společností. Pokud by Komise trvala na společném posouzení ujednání se společností AMS a ujednání o letištních službách uzavřených se společností Ryanair v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, nezohlednil by se význam služeb společnosti AMS pro letiště.

ii. Ohledně přičitatelnosti/státních prostředků

- (197) Společnost Ryanair se domnívala, že názor Komise, že se na přijetí předmětných opatření týkajících se společností Ryanair a AMS podílely orgány veřejné moci, nepodporují žádné důkazy. Nelze předpokládat (a je nutno prokázat), že se orgány veřejné moci skutečně podílely na přijetí opatření.

⁽⁴³⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

⁽⁴⁴⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013.

⁽⁴⁵⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 15. září 2009.

- (198) Tvzení, že „společnost So.Ge.A.AL zcela vlastní orgány veřejné moci, které zasahují do rozhodovacího procesu společnosti So.Ge.A.AL“, nebylo dostatečně doloženo důkazy, jelikož je založeno pouze na organickém kritériu týkajícím se jmenování představenstva společnosti So.Ge.A.AL jejími veřejnými akcionáři. Ani dohoda z roku 2002, v níž se Sardinie zavázala spolupracovat se společností Ryanair za účelem rozvoje cestovního ruchu a zvýšení zaměstnanosti v regionu, neprokazuje, že se na přijetí opatření společnosti So.Ge.A.AL s ohledem na společnost Ryanair nebo AMS po podpisu zmíněné dohody tak či onak podílely orgány veřejné moci. Skutečnost, že společnost So.Ge.A.AL a Sardinie podepsaly v letech 2004, 2005, 2006 a 2007 následné dohody týkající se příspěvků na společný marketing, pouze dokládá, že Sardinie financovala společnost So.Ge.A.AL, nikoli však to, že usměrňovala činnost společnosti So.Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair nebo AMS.
- (199) Společnost Ryanair nebyla informována o dohodách mezi společností So.Ge.A.AL a regionem Sardinie ani za ně neenesla odpovědnost, tyto dohody neiniciovala ani nepožadovala, a proto by ujednání společností Ryanair a AMS se společností So.Ge.A.AL neměla být ovlivněna ujednáními mezi společností So.Ge.A.AL a regionem Sardinie.
- (200) Společnost Ryanair není ani nepřímým příjemcem státní podpory. Komise nemůže jednoduše předpokládat, že leteckým společností působícím na letišti byla poskytnuta podpora, bez jakýchkoli důkazů prokazujících skutečnou existenci výhody poskytnuté prostřednictvím státní podpory. Pokud lze podmínky obchodních vztahů mezi společností Ryanair a letištem odůvodnit podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, nemůže se na společnost Ryanair vztahovat povinnost vrátit podporu. Společnost Ryanair kritizovala úsudek Komise, že se případná pobídka, kterou veřejné letiště poskytlo letecké společnosti, automaticky považuje za státní podporu, ačkoli z veřejných zdrojů byla financována pouze část. Společnost Ryanair uvedla, že neochota Komise prověřit otázku přičitatelnosti opatření státu nezohledňuje pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, v nichž se uvádí, že by rozhodnutí o další distribuci veřejných zdrojů letecké společnosti mělo být přičitatelné orgánům veřejné moci, aby představovalo podporu ⁽⁴⁶⁾.

iii. Ohledně srovnávací analýzy

- (201) Společnost Ryanair tvrdila, že podle judikatury ⁽⁴⁷⁾ by prvořadým kritériem, které se použije k ověření existence podpory leteckých společností, měla být srovnávací analýza a kritérium založené na nákladech by se mělo použít pouze v případě, nelze-li situaci údajného poskytovatele podpory srovnat se situací soukromé skupiny podniků. Společnost Ryanair dále uvedla, že při posuzování dohod, které provozovatelé letišť uzavřeli s leteckými společnostmi, je nutno vzít v úvahu i síťové externality vyplývající z dohod. V jiném podání souhlasila společnost Ryanair s tím, že srovnávací analýza a metody analýzy na základě nákladů představují běžný obchodní postup ⁽⁴⁸⁾.

iv. Ohledně ziskovosti *ex ante*

- (202) Společnost Ryanair v zásadě tvrdila, že celé odůvodnění Komise v rozhodnutí z roku 2012 bylo narušeno nesprávným použitím kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu v důsledku nesprávného předpokladu, že k vyvození závěru, že je dodržena zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu, byl nezbytný předem vypracovaný obchodní plán. Obchodní plány nejsou pro obchodní činnosti soukromých investorů bezpodmínečně nutné ⁽⁴⁹⁾. Ačkoli tyto plány mohou bezpochyby prokázat, že veřejný subjekt jednal jako soukromý investor, neexistence takového plánu nepostačuje k vyvození závěru, že veřejný subjekt nejednal jako soukromý investor.
- (203) V daném případě Komise každopádně již v rozhodnutí z roku 2012 připustila, že letiště Alghero předložilo základní analýzu *ex ante*, což by se mělo považovat za dostatečné. Komise není s to posoudit, co představuje „přijatelný“ obchodní plán, a neměla by se o to pokoušet.
- (204) Společnost Ryanair dále uvedla, že Komise získala od společnosti Ecorys analýzu zásady tržně jednajícího subjektu, která obsahovala závěr, že dohody se společností Ryanair byly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a že ztráty společnosti So.Ge.A.AL vznikly kvůli značné a nepředvídatelné prodlevě státu

⁽⁴⁶⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 15. prosince 2009.

⁽⁴⁷⁾ Dopisy společnosti Ryanair ze dne 12. března 2013 a 15. prosince 2009.

⁽⁴⁸⁾ Dokument s názvem „Posouzení státní podpory nízkonákladových leteckých dopravců“ (*Assessing State aid to low cost carriers*), 26. října 2011, který pro společnost Ryanair vyhotovil poradce Simon Pilsbury ze společnosti Oxera.

⁽⁴⁹⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

při udělování „plné“ koncese. Nepředvídatelnou neefektivnost a prodlevy je nutno v analýze zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu kompenzovat, jelikož jim mohou čelit rovněž soukromá letiště při běžném podnikání, a to z důvodu selhání státu nebo jednání jiných soukromých podniků, na nichž jsou letiště závislá.

- (205) Společnost Ryanair předložila řadu sdělení, která vyhotovila společnost Oxera, a analýzu, kterou provedl profesor Damien P. McLoughlin.

První sdělení společnosti Oxera – Určení tržního měřítka ve srovnávací analýze pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu (Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests). Státní podpory společnosti Ryanair, vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013.

- (206) Společnost Oxera se domnívala, že přístup Komise spočívající v tom, že v rámci šetření jsou jako srovnávací letiště uznána pouze letiště se stejnou spádovou oblastí jako letiště, jehož se šetření týká, je chybný.

- (207) Společnost Oxera tvrdila, že tržní referenční ceny získané od srovnávacích letišť nejsou narušeny státní podporou, která byla poskytnuta sousedním letištím. Je proto možné spolehlivě odhadnout tržní měřítko pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu.

- (208) Důvodem jsou tyto skutečnosti:

- a) srovnávací analýzy se běžně používají jako kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu i mimo oblast státních podpor;
- b) společnosti ovlivňují vzájemně svá rozhodnutí o cenách pouze tehdy, pokud jsou jejich produkty nahraditelné nebo jestliže se doplňují;
- c) letiště ve stejné spádové oblasti si nutně vzájemně nekonkurují a srovnávací letiště použitá v předložených zprávách čelila omezené hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu ve své spádové oblasti (méně než třetina komerčních letišť ve spádové oblasti srovnávacích letišť je zcela ve vlastnictví státu a žádné z letišť ve stejné spádové oblasti jako srovnávací letiště nebylo předmětem probíhajícího řízení o státní podpoře (situace v dubnu 2013));
- d) i v případě, že srovnávací letiště čelí hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu nacházejících se ve stejné spádové oblasti, existují důvody pro domněnku, že jejich chování je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu (např. v případě vysokého soukromého vlastnického podílu nebo v případě soukromě provozovaného letiště);
- e) letiště chovající se jako tržně jednající hospodářský subjekt nestanoví ceny nižší, než jsou inkrementální náklady.

Druhé sdělení společnosti Oxera – Zásady, na nichž je založena analýza ziskovosti pro kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu (Principles underlying profitability analysis for MEO tests). Státní podpory společnosti Ryanair, vyhotoveno pro společnost Ryanair společností Oxera, 9. dubna 2013.

- (209) Společnost Oxera tvrdila, že analýza ziskovosti, kterou provedla společnost Oxera ve svých zprávách předložených Komisi, uplatňuje zásady, jež by přijal racionální investor v soukromém sektoru, a odráží přístup, který je zřejmý z precedenčních rozhodnutí Komise.

- (210) Analýza ziskovosti je založena na těchto zásadách:

- a) posouzení je provedeno na inkrementálním základě;
- b) předem vypracovaný obchodní plán není nezbytně nutný;
- c) na nepřetíženém letišti je jedinou vhodnou metodou cenotvorby postup založený na jednotném zpoplatnění;

- d) v úvahu je nutno vzít pouze příjmy související s hospodářskou činností provozování letiště;
- e) brát v potaz je třeba celou dobu trvání dohody, včetně případných prodloužení;
- f) za účelem posouzení ziskovosti dohod je třeba budoucí finanční toky diskontovat;
- g) inkrementální ziskovost dohod se společností Ryanair pro letiště je nutno posoudit na základě odhadů vnitřní míry návratnosti nebo čisté současné hodnoty.

Analýza provedená profesorem Damienem P. McLoughlinem – Budování značky: proč a jak by malé značky měly investovat do marketingu (Brand building: why and how small brands should invest in marketing), vyhotoveno pro společnost Ryanair, 10. dubna 2013

- (211) Cílem dokumentu je objasnit obchodní logiku, na níž jsou založena rozhodnutí regionálních letišť týkající se pořízení reklamních služeb na internetových stránkách Ryanair.com u společnosti AMS.
- (212) V dokumentu se uvádí, že existuje vysoký počet velmi silných, dobře známých a běžně používaných letišť. Slabší konkurenti musí překonat statické nákupní chování spotřebitelů rozšířením své činnosti. Menší regionální letiště musí nalézt způsob trvalého předávání poselství své značky co nejširší cílové skupině. Tradiční formy marketingové komunikace vyžadují výdaje přesahující jejich zdroje.

Třetí a čtvrté sdělení společnosti Oxera – Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součásti kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu? (How should AMS Agreements be treated within the profitability analysis as part of the market operator test?), 17. a 31. ledna 2014

- (213) Společnost Ryanair předložila další zprávy vyhotovené její poradenskou společností Oxera. V těchto zprávách se společnost Oxera zabývá zásadami, jež je podle letecké společnosti nutno vzít v úvahu v analýze ziskovosti týkající se na straně jedné dohod o poskytování letištních služeb, které byly uzavřeny mezi společností Ryanair a letišti, a na straně druhé marketingových dohod mezi společností AMS a týmiž letišti v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu ⁽⁵⁰⁾. Společnost Ryanair zdůraznila, že tyto zprávy nijak nemění její dřívější stanovisko, že dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody je nutno v rámci kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu analyzovat zvlášť.
- (214) Ve zprávách je uvedeno, že by zisky vytvořené společností AMS měly být ve společné analýze ziskovosti zahrnuty jako příjmy, zatímco výdaje na společnost AMS by měly být zahrnuty do nákladů. Poté se ve zprávách navrhuje použití metody založené na peněžních tocích při společné analýze ziskovosti, což znamená, že by se výdaje letišť na společnost AMS měly považovat za inkrementální provozní náklady.
- (215) Ve zprávách je zdůrazněno, že marketingové činnosti přispívají k vytvoření a podpoře hodnoty značky, což může zajistit dopady a přínosy nejen po dobu trvání dohod s leteckou společností, nýbrž i po jejich skončení. Tak je tomu zejména v případě, kdy se vzhledem ke skutečnosti, že společnost Ryanair uzavřela s určitým letištem dohodu, na tomto letišti usadí i jiné letecké společnosti, což přiláká více obchodů, které jsou na letišti zřízeny, a to tudíž letišti přinese vyšší příjmy z jiných než leteckých činností. Podle společnosti Ryanair musí Komise v případě, že přistoupí ke společné analýze ziskovosti, vzít tyto přínosy v úvahu tím, že se s výdaji na společnost AMS zachází jako s inkrementálními provozními náklady, a to po odečtení plateb společnosti AMS.
- (216) Společnost Ryanair se rovněž domnívala, že do odhadovaných inkrementálních zisků na konci platnosti dohody o poskytování letištních služeb je nutno zahrnout konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po skončení dohody. Konečnou hodnotu lze upravit na základě pravděpodobnosti „prodloužení“, což měří očekávání, že zisky budou přetrvávat i poté, co dohoda se společností Ryanair skončí, nebo pokud jsou podobné podmínky dohodnuty s jinými leteckými společnostmi. Společnost Ryanair měla za to, že pak lze vypočítat dolní hranici přínosů vytvořených společně dohodou se společností AMS a dohodou o poskytování letištních služeb, přičemž je zohledněna nejistota spojená s inkrementálními zisky po ukončení dohody o poskytování letištních služeb.

⁽⁵⁰⁾ Dokument společnosti Oxera s názvem „Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součásti kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu?“ (How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?), vyhotovený pro společnost Ryanair, 17. ledna 2014.

- (217) Na podporu tohoto přístupu bylo ve zprávách uvedeno shrnutí výsledků studií o dopadech marketingu na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že marketing může podpořit hodnotu značky a pomoci vybudovat zákaznickou základnu. Podle zpráv zviditelňuje propagace letiště na internetových stránkách Ryanair.com značku letiště. Ve zprávách bylo rovněž uvedeno, že zejména malá regionální letiště, která chtějí zvýšit objem letecké dopravy, mohou hodnotu své značky zvýšit tím, že uzavřou marketingové dohody se společností AMS.
- (218) Ve zprávách se taktéž uvádělo, že se upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích před přístupem založeným na kapitalizaci, podle něhož by se s výdaji společnosti AMS zacházelo jako s kapitálovými výdaji na nehmotný majetek (tj. hodnotu značky) ⁽⁵¹⁾. Přístup založený na kapitalizaci by zohlednil pouze část nákladů na marketing, které lze přičíst nehmotným aktivům letiště. S náklady na marketing by se zacházelo jako s nehmotnými aktivy a poté by byly odepisovány po dobu trvání dohody, přičemž se vezme v úvahu zbytková hodnota při předpokládaném ukončení dohody o poskytování letištních služeb. Tento přístup nebere v úvahu inkrementální zisky plynoucí z uzavření dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Výpočet hodnoty nehmotných aktiv je obtížný kvůli výdajům na značku a době používání tohoto aktiva. Metoda peněžních toků je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, jelikož ten by nepostihl pozitivní přínosy pro letiště, které se očekávají v důsledku podpisu dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair.

v. Zprávy z roku 2011 a 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (219) Společnost Ryanair požádala společnost Oxera, aby provedla ověření založené na zásadě tržně jednajícího hospodářského subjektu, jež bylo Komisi jménem společnosti Ryanair předáno v červenci 2011 (dále jen „zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽⁵²⁾. Ve zprávě z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu byly obsaženy výsledky analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000 a 2010, které byly uzavřeny mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair, a to na základě informací, které měla podle společnosti Ryanair společnost So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření těchto dohod. Zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu neobsahovala analýzu předpokládané ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2002, 2003 a 2006.
- (220) V návaznosti na zprávu z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu byla Komisi v březnu 2013 předložena aktualizovaná zpráva (dále jen „zpráva z roku 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) ⁽⁵³⁾, která odhaduje očekávanou ziskovost dohod o poskytování letištních služeb, jež nebyly posouzeny ve zprávě z roku 2011 (tj. dohod o poskytování letištních služeb z roku 2002, 2003 a 2006).
- (221) Podle společnosti Ryanair z posouzení ziskovosti *ex ante* u dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002, 2003, 2006 a 2010 vyplývá, že všechny tyto dohody měly být v době, kdy byly podepsány, podle očekávání pro letiště ziskové. Očekávaná ziskovost každé dohody uzavřené mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair byla posouzena s přihlédnutím k očekávaným inkrementálním nákladům a odhadům inkrementálních příjmů, včetně příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností a nákladů na finanční pobídky poskytnuté společnosti Ryanair. Skutečnost, že všechny výsledné čisté současné hodnoty jsou kladné, potvrzuje, že uzavření dohod se společností Ryanair bylo racionální.
- (222) Při uplatňování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu ve vztahu k dohodám o poskytování letištních služeb neberou zprávy z roku 2011 a 2013 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v úvahu dohody mezi společnostmi So.Ge.A.AL a AMS o poskytování marketingových služeb. Podle společnosti Ryanair jsou dohody se společností AMS nezávislé na dohodách o poskytování letištních služeb, které společnost Ryanair uzavřela s letištěm, jelikož první uvedené dohody se týkají poskytování marketingových služeb letištěm (místo letů/cestujících) za tržní cenu, neměly by se proto brát v úvahu.

vi. Ohledně neselektivity letištních poplatků účtovaných společností Ryanair

- (223) Společnost Ryanair odmítla názor Komise, že by se veškeré slevy, které letiště Alghero poskytlo, měly považovat za státní podporu, a to i v případě, že z těchto slev mohly mít prospěch všechny letecké společnosti. Podle společnosti Ryanair může být v případě, že slevy získají všechny letecké společnosti, vhodnou hypotetickou srovnávací cenou nejnižší úroveň slevy místo zveřejněných poplatků. Za druhé, tento přístup nebere v úvahu případné prvky rozdílných nákladů a přínosů plynoucích z poskytování služeb jednotlivým leteckým společnostem. Při posuzování toho, zda sleva pro konkrétní leteckou společnost představuje státní podporu,

⁽⁵¹⁾ Dokument společnosti Oxera s názvem „Jak by se mělo zacházet s dohodami se společností AMS v rámci analýzy ziskovosti jako součástí kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu? – Uplatňování v praxi“ (*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application*), vyhotovený pro společnost Ryanair, 31. ledna 2014.

⁽⁵²⁾ Zpráva společnosti Oxera „Posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, letiště Alghero“ (*Economic MEOP assessment, Alghero Airport*), vyhotovená pro společnost Ryanair, 22. července 2011.

⁽⁵³⁾ Zpráva společnosti Oxera „Posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu: aktualizovaná analýza ziskovosti – letiště Alghero“ (*Economic MEOP Assessment: updated profitability analysis – Alghero Airport*), vyhotovená pro společnost Ryanair, 12. března 2013.

je nezbytným krokem posouzení reflexivity nákladů. Poměrně nízké poplatky nepředstavují samy o sobě nutně státní podporu a v souladu se zjištěními společnosti Ecorys odrážejí nižší poplatky nižší úrovně služeb vyžadovaných společnostmi Ryanair.

- (224) V daném případě byly slevy, které společnost Ryanair získala, nabídnuty vzhledem k uznání značného obchodního rizika, které společnost Ryanair převzala při zavedení pravidelné letecké dopravy během celého roku na letišti, které v té době nebylo známé ⁽⁵⁴⁾.

vii. Ohledně narušení hospodářské soutěže

- (225) Zdá se, že Komise nevyloučila hospodářskou soutěž mezi letišti Alghero a Cagliari nebo Olbia, a to navzdory vzdálenosti 235 resp. 128 km v hornatém terénu, který tato letiště odděluje, a neexistenci dálnic na Sardinii. Podle společnosti Ryanair není jisté, zda by případná státní podpora na letišti Alghero mohla vést k narušení hospodářské soutěže a jaký by byl podle názoru Komise rozsah tohoto narušení.

viii. Ohledně slučitelnosti

- (226) Společnost Ryanair se domnívá, že ujednání mezi ní a letištěm nezahrnují státní podporu. V tomto ohledu má společnost Ryanair za to, že případná použitelnost pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v daném případě není podstatná.

10.2. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI AMS

i. Ohledně společnosti AMS a internetových stránek společnosti Ryanair

- (227) Společnost AMS podpořila připomínky společnosti Ryanair týkající se společnosti AMS. Předpoklad Komise, že marketingové poplatky hrazené společností AMS za marketingové služby představují podporu (pro společnost Ryanair), a zacházení se společnostmi AMS a Ryanair jako jedním příjemcem státní podpory jsou chybné. Společnost AMS poskytuje marketingové služby, které jsou opodstatněné s ohledem na jejich zvláštní účel a jejichž cena je stanovena podle tržní hodnoty.
- (228) Rozhodnutí společnosti Ryanair využít při prodeji reklamního prostoru na jejích internetových stránkách zprostředkovatele není neobvyklé. Společnost AMS je úspěšná při propagaci a prodeji reklamního prostoru četným společnostem z celé Evropy, a to soukromým i veřejným.
- (229) Internetové stránky společnosti Ryanair vykazují obzvláště vhodné charakteristiky pro marketing: jedná se o jednu z nejoblíbenějších cestovatelských internetových stránek na světě; průměrná doba trvání každé návštěvy internetových stránek společnosti Ryanair je mimořádně dlouhá; reklama týkající se určitého letiště na internetových stránkách společnosti Ryanair se jedinečně zaměřuje na potenciální cestující na toto letiště, což zajišťuje, že jen velmi málo výdajů na reklamu je vynaloženo zbytečně (pokud vůbec nějaké) na rozdíl od reklamy v novinách, rozhlasu a televizi a ostatních méně cílených médiích zaměřených na širokou veřejnost.

ii. Ohledně neexistence výhod pro společnost AMS nebo Ryanair

- (230) Společnost AMS uzavírá marketingové dohody s veřejnými i soukromými letišti, orgány cestovního ruchu, skupinami pronajímajícími automobily, internetovými stránkami pro rezervace hotelů, pojišťovnami, poskytovateli telekomunikačních služeb.
- (231) Sazby, za něž společnost AMS poskytuje reklamní prostor, a pořizované objemy nerozlišují mezi veřejnými a soukromými inzerenty. Společnosti Ryanair a AMS nenutí letiště pořizovat marketingové služby a mnoho letišť se skutečně rozhodne na internetových stránkách společnosti Ryanair neinzerovat. Z ujednání společnosti AMS s veřejnými letišti nebo jejich provozovateli, jako je společnost So.Ge.A.AL, nemůže plynout žádná státní podpora, může-li společnost AMS snadno prodat prostor na internetových stránkách soukromé společnosti, a to za srovnatelnou cenu.

⁽⁵⁴⁾ Dopis společnosti Ryanair ze dne 22. července 2011.

- (232) Společnost AMS uvedla řadu důvodů pro pořízení marketingových služeb ze strany společnosti SO.GE.A.AL u společnosti AMS za účelem reklamy na internetových stránkách Ryanair.com, jež jsou shrnuty níže.
- (233) Za prvé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair představuje investici do rozpoznání značky. Provozovatelé okrajových letišť se potýkají se značnými problémy při zajištění rozpoznání jejich „značky“ ze strany cestujících, leteckých společností a řídicích pracovníků v komerční sféře mimo odvětví letecké dopravy, kteří představují potenciální zdroje příjmů pro letiště. Větší rozpoznání značky může letištím přinést prospěch mnoha vzájemně se doplňujícími způsoby, zejména může přilákat i) příchozí cestující letecké společnosti, na jejichž internetových stránkách letiště inzeruje; ii) potenciální zákazníky, kteří si prohlížíjí internetové stránky letecké společnosti, na nichž letiště inzeruje, k letu na toto letiště s jinou leteckou společností, která provozuje trasy na toto letiště; iii) jinou leteckou společnost k provozování letů na toto letiště a iv) řídicí pracovníky v komerční sféře (např. maloobchodní řetězce na letištích).
- (234) Za druhé, reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair zvyšuje počet příchozích cestujících. Letiště obvykle získávají téměř polovinu svých příjmů z jiných než leteckých činností. Z hlediska regionálního letiště vytvoří příchozí cestující, kteří na toto letiště přilétají a posléze z něj odlétají, s mnohem větší pravděpodobností pro letiště příjmy z jiných než leteckých činností než místní cestující, kteří letiště využívají k letům do zahraničních destinací.
- (235) Za třetí, marketing a reklama na internetových stránkách všech leteckých společností se stávají běžnou praxí. Internetové stránky společnosti Ryanair mají mimořádnou hodnotu jako marketingový nástroj pro celou škálu produktů a služeb souvisejících s cestováním. Běžnou praxí je, že letiště propagují svou značku částečně na internetových stránkách leteckých společností. V daném případě se zdá, že letiště Alghero pořizovalo reklamní služby nejen u společnosti AMS, nýbrž i u společností Meridiana a Alitalia.
- (236) Za čtvrté, cena služeb společnosti AMS je stanovena podle jejich tržní hodnoty. U společnosti AMS pořizuje marketingové služby řada soukromých zákazníků jiných než letiště, a to z mnoha různých odvětví. Těmto zákazníkům nejsou nabízeny trasy provozované společností Ryanair, tito zákazníci přesto rádi platí za služby společnosti AMS. Tito soukromí zákazníci, kteří jednají jako investoři v tržním hospodářství, jednoznačně přikládají samostatným službám AMS obchodní hodnotu, stejně jako veřejná a soukromá letiště v celé Unii. Tito soukromí referenční zákazníci by sami o sobě postačovali k prokázání toho, že ceny společnosti AMS jsou skutečnými tržními cenami.

iii. Ohledně financování společnosti So.Ge.A.AL Sardinie

- (237) Komise považuje společnost So.Ge.A.AL za pouhý kanál, jehož prostřednictvím je regionální financování poskytováno společností Ryanair/AMS, které jsou zdánlivě využívány k marketingovým účelům. Podle společnosti AMS však Komise nepředložila žádné důkazy, že společnost So.Ge.A.AL nemá žádnou autonomii, pokud jde o využívání finančních prostředků poskytnutých regionem Sardinie, a nemůže je tudíž použít k jiným účelům.
- (238) Zdá se, že společnost So.Ge.A.AL platí státu stanovený koncesní poplatek a nedělí se s ním o své příjmy. Vlastník společnosti So.Ge.A.AL, region Sardinie, má přímý zájem na zvýšení dlouhodobé ziskovosti společnosti So.Ge.A.AL, například poskytnutím finanční podpory na její marketingové úsilí s cílem zlepšit image značky. Toto chování je v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu a přináší regionu Sardinie prospěch.
- (239) Společnost AMS dodala, že část financování společnosti So.Ge.A.AL lze považovat za vyrovnávací platbu za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Letiště Alghero usnadňuje poskytování leteckých služeb v daném regionu, který je izolovaný a jinak obtížně dostupný.

iv. Závěr

- (240) Společnost AMS závěrem uvedla, že není příjemcem státní podpory a že společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly vůči společnosti AMS v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

10.3. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI UNIONCAMERE

- (241) Společnost Unioncamere zdůraznila, že aniž by byl zpochybněn pojem „hospodářská činnost“ podle judikatury Soudního dvora, nelze činnost, která je sama o sobě hospodářské povahy, pokládat vždy za činnost vykonávanou na trhu v tom smyslu, že tato činnost je nebo může být reálně vykonávána v rámci soutěže s ostatními hospodářskými subjekty.
- (242) Společnost Unioncamere připustila, že za podobných okolností by soukromý investor pravděpodobně předmětná opatření ve prospěch letiště neprovedl. Komise by však měla vzít v úvahu skutečnost, že veřejné investice do letiště jsou často motivovány aspekty, jež nejsou stejné jako v případě soukromého investora. Veřejný investor má v porovnání se subjekty závislými na ziskovosti investice jiná očekávání a současně sleduje cíle obecnější povahy, jako je zajištění hospodářského a regionálního rozvoje. Společnost Unioncamere sice uznala, že podle judikatury Soudního dvora nelze tyto aspekty pro účely analýzy zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu vzít v úvahu, uvedla však, že veřejné financování letiště Alghero nemělo udržet na trhu podnik, který by jinak nebyl konkurenceschopný, nýbrž podpořit regionální rozvoj. Vzhledem k zvláštní zeměpisné poloze Sardinie je pro orgány veřejné moci existence vyhrazeného letiště prioritou.
- (243) Závěrem společnost Unioncamere uvedla, že by Komise měla zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu použít s přihlédnutím k cíli opatření, kterým je podpora regionálního a hospodářského rozvoje, „jinými slovy, měla by opatření považovat za opatření provedená při výkonu veřejných pravomocí“.
- (244) Společnost Unioncamere se domnívá, že slučitelnost předmětných opatření ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL je nutno posoudit podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

11. VYJÁDRĚNÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (245) Itálie se vyjádřila pouze k připomínkám společností Ryanair a Unioncamere.

11.1. K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (246) Co se týká opatření ve prospěch letiště Alghero, Itálie uvedla, že letiště je provozováno v odlehlém regionu, a proto „nelze vyloučit“ celkový úkol letiště spočívající v poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.
- (247) Itálie podpořila tvrzení společnosti Ryanair, že menší letiště nemají jinou možnost než investovat do své image, aby se zviditelnila. V tomto smyslu je reklama na internetových stránkách nízkonákladových leteckých společností běžnou praxí. Itálie rovněž zdůraznila, že letiště pořizovalo podobné služby i u jiných leteckých společností, například Germanwings, Volare, Meridiana a Alitalia.
- (248) Itálie potvrdila, že ceny služeb společnosti AMS jsou stanoveny podle tržních sazeb. Ceny jsou uvedeny na internetových stránkách společnosti AMS a sazby vztahující se na společnost So.Ge.A.AL jsou v souladu se zveřejněnými cenami.
- (249) Na závěr Itálie uvedla, že společnost AMS neměla prospěch ze státní podpory a že společnost So.Ge.A.AL a region Sardinie jednaly v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

11.2. K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI UNIONCAMERE

- (250) Itálie souhlasila s tím, že veřejné investice do letiště jsou často odůvodněny úvahami, které nejsou obdobné jako úvahy soukromého investora, jelikož veřejní investoři sledují i cíle obecnější povahy, jako je hospodářský a regionální rozvoj.

12. POSOUZENÍ

12.1. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPOLEČNOSTI SO.GE.A.AL

12.1.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (251) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je uvedeno, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.
- (252) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Za účelem posouzení, zda předmětná opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být proto splněny všechny podmínky uvedené v 251. bodě odůvodnění. Finanční podpora konkrétně:
- a) musí být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků;
 - b) musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
 - c) narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a
 - d) musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

12.1.1.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- (253) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, zda je společnost So.Ge.A.AL podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pojem podnik zahrnuje subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování⁽⁵⁵⁾. Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu.
- (254) Ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig-Halle Soudní dvůr potvrdil, že provozování letiště pro komerční účely a výstavba letištní infrastruktury představují hospodářskou činnost⁽⁵⁶⁾. Pokud provozovatel letiště vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí letištní služby za úplatu, představuje bez ohledu na své právní postavení a způsob financování podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a pravidla Smlouvy týkající se státní podpory se proto mohou vztahovat na výhody, které byly provozovateli letiště poskytnuty státem nebo ze státních prostředků⁽⁵⁷⁾.
- (255) Pokud jde o okamžik, od něhož se výstavba a provozování letiště pokládají za hospodářskou činnost, Komise připomíná, že z důvodu postupného vývoje tržních sil v odvětví letišť není možné určit přesné datum. Soudy Evropské unie však uznaly vývoj povahy letištních služeb a ve svém rozsudku ve věci letiště Leipzig/Halle Tribunál konstatoval, že ode dne vynesení rozsudku ve věci Aéroports de Paris (12. prosince 2000) nelze vyloučit použití pravidel státní podpory na financování letištní infrastruktury. Ode dne 12. prosince 2000 je proto třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory. Komise nemůže naopak nyní na základě pravidel státní podpory zpochybnit finanční opatření uskutečněná ve prospěch provozovatelů letišť přede dnem 12. prosince 2000⁽⁵⁸⁾.
- (256) Komise proto konstatuje, že ode dne 12. prosince 2000 vykonává společnost So.Ge.A.AL hospodářskou činnost a představuje podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Níže proto Komise posoudí povahu státní podpory a u opatření, která se pokládají za státní podporu, přezkoumá slučitelnost opatření uskutečněných ode dne 12. prosince 2000 s vnitřním trhem. Komise však nezpochybní opatření, o nichž bylo rozhodnuto přede dnem 12. prosince 2000, a nemusí tudíž takováto opatření v tomto rozhodnutí posoudit.

⁽⁵⁵⁾ Věc Höfner a Elser, C-41/90, Recueil 1991, s. I-1979, bod 21; věc Poucet a Pistre v. AGF a Cancava, C-160/91, Recueil 1993, s. I-637, bod 17; věc Komise v. Itálie, C-35/96, Recueil 1998, s. I-3851, bod 36.

⁽⁵⁶⁾ Věc Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, C-288/11 P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno; viz rovněž rozsudek ve věci Aéroports de Paris v. Komise, T-128/89, Recueil 2000, s. II-3929, potvrzený rozsudkem ve věci Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01P, Recueil 2002, s. I-9297, a věc Ryanair v. Komise, T-196/04, Sb. rozh. 2008, s. II-3643.

⁽⁵⁷⁾ Věci Poucet v. AGV a Pistre v. Cancave, C-159/91 a C-160/91, Recueil 1993, s. I-637.

⁽⁵⁸⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 29.

- (257) Itálie poskytla údaje o kapitálových nákladech (včetně financování infrastruktury, zařízení a „vybavení a práce“), o nichž bylo rozhodnuto přede dnem 12. prosince 2000 (viz 84. bod odůvodnění). Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že není oprávněna posoudit a zpochybnit částku ve výši 25 431 706,16 EUR, o níž bylo rozhodnuto před tímto dnem.

12.1.1.2. Výkon veřejné správy

- (258) Ačkoli společnost So.Ge.A.AL je nutno považovat přinejmenším ode dne 12. prosince 2000 za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, připomíná se, že ne všechny činnosti provozovatele letiště jsou nutně hospodářské povahy ⁽⁵⁹⁾.
- (259) Soudní dvůr uvádí, že činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespádají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.
- (260) Financování činností spadajících do výkonu veřejné správy nebo infrastruktury přímo související s těmito činnostmi proto obecně nepředstavuje státní podporu ⁽⁶⁰⁾. V kontextu letiště se má obecně za to, že činnosti jako řízení letového provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ⁽⁶¹⁾.
- (261) Financování neekonomických činností z veřejných zdrojů však nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi leteckými společnostmi a provozovateli letišť. Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud orgány veřejné moci uleví podnikům od nákladů spojených s jejich hospodářskými činnostmi, dochází tak ke vzniku zvýhodnění ⁽⁶²⁾. Jestliže je tudíž v daném právním řádu obvyklé, že letecké společnosti nebo provozovatelé letišť musí nést náklady spojené s určitými službami, zatímco některé letecké společnosti nebo provozovatelé letišť poskytující stejné služby jménem těchto orgánů veřejné moci je nést nemusí, mohlo tak posledně jmenovaným leteckým společností a provozovatelům letišť vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se tyto služby považují za neekonomické povahy ⁽⁶³⁾.
- (262) Jak je uvedeno v 49. bodě odůvodnění, Itálie v dopise ze dne 10. června 2014 tvrdila, že společnost So.Ge.A.AL vykonává určité činnosti spadající do výkonu veřejné správy. Itálie zejména uvedla, že náklady (investiční náklady nebo provozní náklady) vynaložené v důsledku povinnosti letišť poskytnout úřadu ENAC a jiným místním veřejným subjektům (pohraniční policie, celní úřad, Červený kříž, hasičská služba, policie) letištní prostory a nést náklady na správu/údržbu těchto prostor je nutno považovat za náklady spadající do výkonu veřejné služby. Tato povinnost je stanovena ve vnitrostátních právních předpisech a vztahuje se na všechny provozovatele letišť v Itálii. Podle Itálie činily celkové náklady vynaložené společností So.Ge.A.AL v období 2000–2010 na údržbu těchto prostor 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.
- (263) Komise zastává názor, že tyto náklady lze obecně považovat za náklady související s činnostmi, které spadají do výkonu veřejné správy. V daném případě však Komise podotýká, že vnitrostátní právní předpisy nestanoví nárok provozovatelů letišť na úhradu nákladů na tyto činnosti. Podle použitelného právního řádu proto musí italská letiště nést příslušné náklady zpravidla sama. Náklady související s poskytnutím a údržbou prostor potřebných pro provádění činností uvedených v 262. bodě odůvodnění by se proto měly pokládat za běžné provozní náklady provozovatelů letišť ⁽⁶⁵⁾. Provozní náklady (uvedené v 48. bodě odůvodnění) a investiční náklady (uvedené v 49. bodě odůvodnění) související s poskytnutím a údržbou prostor vyhrazených pro činnosti zmíněné v 262. bodě odůvodnění se proto nepovažují za náklady na výkon veřejné správy a financování těchto nákladů orgány veřejné moci může představovat státní podporu pro společnost So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ Věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43; pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 34.

⁽⁶⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 ve věci N 309/2002, citováno výše.

⁽⁶¹⁾ Viz zejména věc SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, Recueil 1994, s. I-43, bod 30, a věc Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, Sb. rozh. 2009, s. I-2207, bod 71; pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 35.

⁽⁶²⁾ Viz věc Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, Sb. rozh. 2005, s. I-01627, bod 36, a judikatura citovaná v uvedeném rozsudku.

⁽⁶³⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 37.

⁽⁶⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 10. června 2014, příloha 22.

⁽⁶⁵⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 37.

12.1.1.3. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (264) Podle rozsudku Soudního dvora ve věci Stardust Marine se pojem státní podpory vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny ⁽⁶⁶⁾. Zdroje územně správních celků (decentralizovaných, federalizovaných, regionálních, místních či jiných) členských států představují pro účely použití článku 107 Smlouvy státní prostředky ⁽⁶⁷⁾. Mimoto opatření přijatá územně správními celky, bez ohledu na jejich právní status a označení, spadají stejně jako opatření přijatá v rámci centrální pravomoci do oblasti působnosti článku 107 Smlouvy ⁽⁶⁸⁾.
- (265) V daném případě byly dotace regionu Sardinie na „vybavení a práci“ (opatření č. 2) společnosti So.Ge.A.AL poskytnuty přímo z regionálního rozpočtu, a představují proto státní prostředky a lze je přičíst státu. Obdobně spolufinancování poskytnuté státem na letištní infrastrukturu a regionem Sardinie na zařízení na letišti Alghero (opatření č. 3) bylo poskytnuto přímo ze státních prostředků.
- (266) Pokud jde o pět kapitálových injekcí, které se uskutečnily v období 2000–2010, a to v celkové výši 31 086 398 EUR (opatření č. 1), jelikož je provedli (a tudíž financovali) veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL, tj. Obchodní komora Sassari, provincie Sassari, obec Sassari, obec Alghero, region Sardinie a společnost SFIRS, je nutno mít za to, že byly financovány ze státních prostředků.
- (267) Zvláštní otázkou, kterou je třeba posoudit, je to, zda lze tyto převody státních prostředků přičíst státu. Rozhodnutí přijatá Obchodní komorou Sassari, provincií Sassari, obcí Sassari, obcí Alghero a regionem Sardinie (jako orgány veřejné moci nebo místními samostatnými veřejnoprávními subjekty, které se považují za součást veřejné správy a které jsou pověřeny plněním úkolů veřejné politiky, jako je Obchodní komora Sassari) lze přičíst státu.
- (268) Co se týká společnosti SFIRS, podle ustálené judikatury lze přičitatelnost opatření přijatého veřejným podnikem státu zjistit pomocí „organických“ nebo „strukturálních“ ukazatelů nebo nepřímých důkazů, které svědčí o účasti státu na přijetí rozhodnutí, které vedlo ke konkrétnímu opatření, nebo nepravděpodobnosti toho, že se jeho přijetí neúčastnil. Soudní dvůr vyhotovil neúplný seznam možných ukazatelů, které jsou důležité pro otázku přičitatelnosti, například ⁽⁶⁹⁾:
- a) skutečnost, že podnik, jehož prostřednictvím byla podpora poskytnuta, musel zohlednit směrnice vydané vládními orgány;
 - b) začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy;
 - c) povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty;
 - d) právní postavení podniku (zda se na něj vztahuje veřejné právo, nebo obecné obchodní právo);
 - e) intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku a
 - f) jakýkoliv jiný ukazatel, který by v daném případě svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (269) Šetření v daném případě potvrdilo původní hodnocení Komise, že kapitálové injekce je nutno považovat za výsledek jednání, které lze přičíst státu, a že se společnost SFIRS nepodílela na předmětných kapitálových injekcích pouze z důvodu dosažení co nejvyššího zisku.
- (270) Společnost SFIRS byla založena jako investiční společnost regionu Sardinie, jejímž úkolem je vypracovávat plány a navrhovat směrnice zaměřující se na hospodářský a sociální rozvoj regionu. Hlavním cílem společnosti SFIRS tudíž není maximalizace zisku, nýbrž má působit spíše jako nástroj regionu Sardinie na podporu hospodářského rozvoje tohoto regionu. Na valné hromadě akcionářů společnosti So.Ge.A.AL dne 30. dubna 2004 nebral

⁽⁶⁶⁾ Věc Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.

⁽⁶⁷⁾ Spojené věci Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 a T-279/08, Sb. rozh. 2011, dosud nezveřejněno, bod 108.

⁽⁶⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech Diputación Foral de Álava a další v. Komise, T-127/99, T-129/99, T-140/99, Recueil 2002, s. II-1330, bod 142.

⁽⁶⁹⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše.

zástupce regionu Sardinie v potaz provozní ztráty provozovatele letiště v roce 2003 vzhledem ke „strategické úloze, kterou letiště hraje na regionální úrovni“⁽⁷⁰⁾. To naznačuje, že region Sardinie přikládal obzvláštní význam rozvoji letiště, tj. cíli, který byl sledován prostřednictvím investičního subjektu, společnosti SFIRS, spolu s ostatními veřejnými akcionáři společnosti So.Ge.A.AL. Zásah společnosti SFIRS se mimoto časově shodoval se zásahem ostatních veřejných akcionářů.

- (271) Komise proto vyvozuje závěr, že kapitálové injekce zahrnují státní prostředky a lze je přičíst státu. Komise rovněž podotýká, že Itálie toto zjištění v průběhu šetření nezpochybnila.

12.1.1.4. Hospodářská výhoda

- (272) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu⁽⁷¹⁾. Financování nákladů vynaložených na poskytování služeb obecného hospodářského zájmu neposkytuje příjemci hospodářskou výhodu, jsou-li splněny podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark⁽⁷²⁾ (viz 273.–278. bod odůvodnění). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu⁽⁷³⁾. V další části Komise nejprve posoudí, zda dotyčná opatření (tj. opatření č. 1, 2 a 3) splňují podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, a za druhé analyzuje, zda byla tato opatření provedena za běžných tržních podmínek v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.

12.1.1.4.1. Nedodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark

- (273) Během šetření společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že byla pověřena poskytováním služby obecného hospodářského zájmu. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že plnila závazek veřejné služby stanovený v úmluvě (viz 173.–176. bod odůvodnění).
- (274) Ve svých připomínkách k rozhodnutí z roku 2012 Itálie naopak neuvedla, že celkové provozování letiště (nebo část jeho činnosti) je službou obecného hospodářského zájmu, a předmětná opatření proto představují vyrovnávací platbu za plnění závazku veřejné služby. V reakci na připomínky, které v průběhu šetření podala společnost Ryanair, Itálie pouze potvrdila, že „nelze vyloučit, že provozovatel letiště poskytuje veřejnou službu“ (viz 246. bod odůvodnění). Později ve formálním vyšetřovacím řízení Itálie na žádost Komise o informace jménem regionu Sardinie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL skutečně poskytuje služby obecného hospodářského zájmu, jimiž byla pověřena:
- a) co se týká provozování letiště, prostřednictvím jednotlivých úmluv, které společnost So.Ge.A.AL podepsala se státem;
 - b) co se týká letištní infrastruktury, prostřednictvím různých aktů, které stanoví její financování z veřejných prostředků.
- (275) V případě podniků pověřených poskytováním služby obecného hospodářského zájmu musí Komise za účelem vyvození závěru, zda předmětná opatření představují výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, ověřit, zda byly dodrženy podmínky, které Soudní dvůr stanovil ve svém rozsudku ve věci Altmark. Tyto podmínky lze shrnout následovně:
- a) podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);
 - b) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem (dále jen „druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);
 - c) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený (dále jen „třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“);

⁽⁷⁰⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha 17.

⁽⁷¹⁾ Věc Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, Recueil 1996, s. I-3547, bod 60, a věc Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, Recueil 1999, s. I-2459, bod 41.

⁽⁷²⁾ Rozsudek ve věci Altmark, citováno výše.

⁽⁷³⁾ Věc Italská republika v. Komise Evropských společenství, 173/73, Recueil 1974, s. 709, bod 13.

- d) není-li plnění povinností v souvislosti se službami obecného hospodářského zájmu svěřeno podniku v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností (dále jen „čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“).
- (276) Komise nejprve posoudí splnění druhého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark. Jelikož kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark musí být splněna kumulativně, vede nedodržení jedné z těchto podmínek k závěru, že na základě tohoto ověření nelze existenci výhody vyloučit, a to ani v případě, považují-li se služby poskytované společností So.Ge.A.AL za služby obecného hospodářského zájmu.
- (277) V daném případě nebyly parametry pro výpočet vyrovnávací platby pro provozovatele letiště za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu stanoveny předem. V úmluvě není obsažen výslovný odkaz na vyrovnávací platbu, kterou má stát provozovateli letiště hradit za poskytování letištních služeb. Samotná tato skutečnost postačuje k vyvození závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark není splněno.
- (278) Jelikož v daném případě nejsou kumulativně splněny čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, vyvozuje Komise závěr, že na základě tohoto ověření nelze existenci výhody vyloučit, a to ani v případě, považují-li se služby poskytované společností So.Ge.A.AL za služby obecného hospodářského zájmu.

12.1.1.4.2. Dodržení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

- (279) Komise dále připomíná, že „není považováno za státní podporu, když stát za okolností dohodnutých za běžných podmínek poskytne přímo či nepřímo podniku kapitál“ ⁽⁷⁴⁾.
- (280) V daném případě musí Komise za účelem zjištění, zda veřejné financování letiště Alghero poskytlo společnosti So.Ge.A.AL výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, porovnat chování orgánů veřejné moci poskytujících dotyčné financování s chováním investora v tržním hospodářství, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku ⁽⁷⁵⁾.
- (281) Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, mimo účinků ovlivňujících zisky očekávané veřejnými subjekty, které opatření provádějí. Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“ ⁽⁷⁶⁾.
- (282) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr uvedl, že „[...] pro zjištění, zda se stát choval jako rozumný investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci“ ⁽⁷⁷⁾.
- (283) Ve věci EDF Soudní dvůr mimoto prohlásil, že „hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové podpory takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře“ ⁽⁷⁸⁾.
- (284) Aby bylo možno použít zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu, musí se Komise vrátit do kontextu období, v němž bylo přijato konkrétní rozhodnutí o poskytnutí veřejných prostředků společnosti So.Ge.A.AL.

⁽⁷⁴⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 69.

⁽⁷⁵⁾ Věc Itálie v. Komise („ALFA Romeo“), C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603, bod 23; věc Alitalia v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-03871, bod 84.

⁽⁷⁶⁾ Věc Belgie v. Komise, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 71.

⁽⁷⁸⁾ Věc Evropská komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10P, Sb. rozh. 2012, dosud nezveřejněno (dále jen „rozsudek ve věci EDF“), bod 85.

Komise musí při posuzování toho, zda byla investiční rozhodnutí motivovaná ziskem, v zásadě vycházet z informací a předpokladů, které měly příslušné místní orgány k dispozici v době přijetí rozhodnutí o financování společnosti So.Ge.A.AL. Podle bodu 63 pokynů pro leteckou dopravu lze u ujednání uzavřených mezi leteckými společnostmi a letištěm mít za to, že splňují kritérium tržně jednajícího hospodářského subjektu, pokud z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívají k ziskovosti letiště. Ačkoli toto kritérium zohledňuje logiku kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu, bylo zformulováno teprve nedávno a vztahuje se spíše na jednotlivá ujednání než na celkovou činnost, což je při používání kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu mnohem častější případ. Komise proto uznává, že pro příslušný členský stát a dotyčné hospodářské subjekty může být obtížné poskytnout úplné současné důkazy ohledně ujednání, která byla uzavřena před mnoha lety, a vezme tuto skutečnost v úvahu při použití dotyčného kritéria v daném případě.

i. Financování infrastruktury (včetně „vybavení a práce“) a zařízení letiště

- (285) Jak je uvedeno v 81. bodě odůvodnění, při posouzení v rámci tohoto rozhodnutí analyzovala Komise dotace na infrastrukturu a zařízení (opatření č. 3) a financování „vybavení a práce“ (opatření č. 2) společně jako řadu opatření k financování vybudování a modernizace infrastruktury a zařízení.
- (286) Náklady související s výstavbou a provozováním letiště, včetně investičních nákladů, obvykle nese provozovatel letiště, takže uhrazení části těchto nákladů jej osvobozuje od zátěže, kterou by musel obvykle nést.
- (287) Je třeba zjistit, zda při poskytování investičních grantů na financování infrastruktury, zařízení, vybavení a práce na letišti Alghero mohly orgány veřejné moci přiměřeně očekávat návratnost investice v jakékoli formě a v míře, která zajistí, aby byly investice pro ně ziskové.
- (288) Itálie výslovně netvrdila, že investiční granty jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Itálie nepředložila ani obchodní plán s výpočty očekávané ziskovosti investičních grantů, a to buď vypracovaného předem, nebo vyhotoveného následně na základě dostupných informací a předvídatelného vývoje v té době.
- (289) Co se týká grantů poskytnutých státem, je třeba uvést, že za právo provozovat letištní infrastrukturu hradí společnost So.Ge.A.AL státu koncesní poplatky. Itálie uvedla, že koncesní poplatky hrazené provozovateli letišť jsou stanoveny s ohledem na objemy přepravy, a nemají proto představovat odměnu za investice státu do letištní infrastruktury. Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že v době financování určitých investic na letišti Alghero mohl stát očekávat nárůst objemu přepravy a související zvýšení koncesních poplatků, jež by byly dostatečně vysoké, aby zajistily rentabilitu jeho nákladů.
- (290) Komise se domnívá, že vzhledem k významným nejistotám souvisejícím s infrastrukturními projekty nejsou investiční granty státu v souladu s druhem analýzy, jakou by u těchto projektů provedl obezřetný investor. Jelikož neexistují žádné náznaky, že se u dotyčného financování očekával obvyklý výnos, Komise se domnívá, že financování, které stát poskytl po dni 12. prosince 2000, není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a provozovatele letiště zvýhodnilo.
- (291) Veřejné financování zařízení není v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu z toho důvodu, že nebyl předem vypracován obchodní plán, ani nebyla provedena analýza citlivosti souvisejících předpokladů týkajících se ziskovosti, která by prokazovala, jaké finanční výnosy mohl region Sardinie přiměřeně očekávat u investičních grantů, které poskytl společnosti So.Ge.A.AL. Není ani zřejmé, zda mohl region Sardinie očekávat vůbec nějaký výnos, jelikož na rozdíl od státu mu společnost So.Ge.A.AL neplatí koncesní poplatky.
- (292) I za předpokladu, že dividendy, jež mohly být regionu Sardinie vyplaceny, a potenciální zvýšení hodnoty podílů, které vlastní ve společnosti So.Ge.A.AL jako její hlavní akcionář, lze považovat za možný zdroj finančních výnosů, jež lze vzít v úvahu při použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu v tomto kontextu ⁽⁷⁹⁾,

⁽⁷⁹⁾ Komise s ohledem na tento bod nezaujala v rozhodnutí konečné stanovisko.

postačuje uvést, že společnost So.Ge.A.AL vykazala v každém roce období, jehož se šetření týká (počínaje rokem 2000) značné ztráty. Stát ani region Sardinie proto nemohly přiměřeně očekávat, že financování infrastruktury nebo zařízení na letišti Alghero v tomto období zlepší finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL natolik, aby vyplácela dostatečné dividendy, nebo že hodnota akcií společnosti So.Ge.A.AL vzroste v důsledku tohoto financování natolik, aby bylo veřejné financování „ziskové“. Itálie ani třetí strany neposkytly žádné údaje, které by naznačovaly, že tomu tak skutečně je.

- (293) Opatření č. 2 a opatření č. 3 proto nejsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a poskytly společnosti So.Ge.A.AL hospodářskou výhodu.

ii. Kapitálové injekce mezi roky 2000 a 2010

- (294) Itálie i společnost So.Ge.A.AL tvrdily, že kapitálové injekce, které veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL uskutečnili v období 2000–2010, jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. Ačkoli provozovatel letiště vykazoval od roku 2000 trvale ztráty, bylo možno legitimně očekávat, že činnost bude rentabilní, zejména vzhledem k nadcházejícímu udělení „plné“ koncese společnosti So.Ge.A.AL. Při přijímání jednotlivých opatření jednali veřejní akcionáři jako obezřetní investoři v tržním hospodářství.
- (295) Jelikož v době, kdy bylo o kapitálových injekcích rozhodnuto, se společnost So.Ge.A.AL nacházela v nejisté finanční situaci, zastávala Komise v rozhodnutí z roku 2012 předběžný názor, že by investor v tržním hospodářství požadoval provedení plánu k obnovení životaschopnosti společnosti. Komise se domnívala, že by soukromý investor vložil nový kapitál do společnosti, jejíž kapitál klesl pod úroveň vyžadovanou právními předpisy, jak tomu bylo v případě společnosti So.Ge.A.AL, pouze tehdy, pokud by mohl očekávat obnovení životaschopnosti společnosti v přiměřené lhůtě. Komisi nebyl v té době žádný takovýto plán předložen, a jak bylo objasněno v 301. až 311. bodě odůvodnění, jednotlivé obchodní plány, které byly v období, v němž se uskutečnily kapitálové injekce, vypracovány společností So.Ge.A.AL nebo pro tuto společnost, nepředstavovaly náležitý základ, který by akcionáři, jejichž chování je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku, považovali za dostatečný, aby mohli očekávat přiměřenou návratnost.
- (296) V průběhu šetření poskytla Itálie Komisi řadu dokumentů a tvrdila, že je třeba je považovat za obchodní plány, z nichž vycházela rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL. Itálie rovněž uvedla, že z hlediska soukromého investora lze náhradu ztrát společnosti So.Ge.A.AL platně odůvodnit nejen existencí strategického restrukturalizačního programu s dobrými vyhlídkami na dosažení zisku v delším období, nýbrž rovněž jinými aspekty, než je finanční rentabilita, zejména obecnějšími cíli veřejného zájmu, jako je regionální rozvoj. Obchodní plány, které Itálie předložila, jsou podrobně popsány v 59.–75. bodě odůvodnění.
- (297) V tomto ohledu nejsou opatření provedená státem, regionem Sardinie a společností SFIRS v souladu s chováním investora v tržním hospodářství, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku. V období 2000–2010 poskytovaly stát, region Sardinie a společnost SFIRS soustavně finanční podporu, která byla nezbytná k zachování činnosti společnosti So.Ge.A.AL. Komise se domnívá, že finanční situace společnosti So.Ge.A.AL byla taková, že by žádný soukromý hospodářský subjekt nehradil její ztráty po tak dlouhou dobu bez věrohodného a realistického předběžného posouzení prokazujícího, že další hrazení ztrát je nákladově efektivnější než restrukturalizace společnosti.
- (298) Komise nesouhlasí ani s tvrzením Itálie, že při posuzování obchodních důvodů veřejného investora je nutno zohlednit cíle veřejného zájmu. Podle ustálené judikatury by se veřejní akcionáři v případě, že by jednali jako soukromý investor v tržním hospodářství, neřídili cíli veřejného zájmu a investice by musela být zisková sama o sobě.
- (299) Jelikož v průběhu šetření společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že hospodářské odůvodnění opatření je nutno posoudit zvlášť před udělením plné koncese v roce 2007 a posléze, posoudí Komise kapitálové injekce uskutečněné v období 2000–2007 a v období 2008–2010.

Kapitálové injekce v období 2000–2007

- (300) Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že rekapitalizace před rokem 2007 byla vedena potřebou zajistit činnost společnosti, zejména vzhledem k nadcházejícímu udělení plné koncese. Podle informací, které byly k dispozici v době rozhodnutí o vložení kapitálu do společnosti, měla vyhlídka na udělení plné koncese pro akcionáře společnosti So.Ge.A.AL zásadní význam.
- (301) Komise se v této souvislosti domnívá, že obchodní plány společnosti So.Ge.A.AL nelze považovat za realistický základ pro odhad budoucí výkonnosti společnosti v období 2000–2010. Tyto plány odkazovaly ojedinele na kapitálové injekce, které budou nezbytné k zajištění toho, aby kapitál opět splňoval právní požadavky. Mimoto neobsahovaly žádné náznaky, že v době, kdy bylo o předmětných kapitálových injekcích rozhodnuto, očekávali veřejní akcionáři společnosti So.Ge.A.AL obnovení životaschopnosti společnosti a návratnost své investice (ve formě vyplacených dividend nebo zvýšení hodnoty akcií společnosti), jež by vyvážily výši kapitálu, který byl do společnosti investován. Plány neobsahovaly ani analýzu alternativních scénářů, kterou by pečlivý soukromý investor vyžadoval před vložением značného kapitálu do společnosti.
- (302) Komise podotýká, že jediné dokumenty, na něž Komise odkázala jako na obchodní plány, pocházejí z doby před vydáním prvního rozhodnutí o kapitálové injekci. Ačkoli obchodní plán z roku 1999 zmiňuje, že společnost So. Ge.A.AL bude nutno rekapitalizovat, neobsahuje žádné posouzení, které by prokazovalo, že pro akcionáře společnosti bude nákladově efektivnější pokrýt ztráty provozovatele letiště, než přijmout restrukturalizační opatření zaměřená na zvýšení efektivnosti provozovatele letiště v časovém rámci, který by byl přijatelný pro soukromého investora. Obchodní plán z roku 1999 mimoto neuváděl, že společnost So.Ge.A.AL bude po kapitálových injekcích zisková.
- (303) Obchodní plán z roku 1999 navíc vycházel z předpokladu, že společnosti So.Ge.A.AL bude v témže roce udělena plná koncese. Komise se domnívá, že by obezřetný soukromý investor strategii přehodnotil a uvážil možnosti restrukturalizace, pokud by bylo zřejmé, že udělení koncese bude opožděno a cíle spočívajícího v návratu k ziskovosti nebude dosaženo.
- (304) Žádná opatření k restrukturalizaci společnosti So.Ge.A.AL nebyla navržena ani v plánu vyhotoveném společností Roland Berger, což je jediný obchodní plán, který posuzoval finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL na základě dvou scénářů – „plná“ koncese v porovnání s „dočasnou“ koncesí. Plán vyhotovený společností Roland Berger obsahoval závěr, že podle scénáře založeného na dočasné koncesi bude společnost So.Ge.A.AL vykazovat nadále ztráty, aniž by však navrhoval nápravná opatření. Takovéto nedostatečné informace by soukromého investora odradily od sledování dotyčné strategie, zejména vzhledem k nedostatečné jistotě, pokud jde o skutečné datum udělení plné koncese společnosti So.Ge.A.AL. Komise rovněž uvádí, že plán vyhotovený společností Roland Berger považovala za nedostatečně spolehlivý samotná společnost So.Ge.A.AL (viz 57. bod odůvodnění).
- (305) Obchodní plán z roku 2005 byl vypracován za účelem udělení plné koncese. Ačkoli plán obsahoval odhad příjmů a nákladů pro čtyřicetiletou dobu platnosti koncese na provozování letiště, a to za předpokladu, že koncese bude společnosti So.Ge.A.AL udělena v roce 2006, nebyla v něm navržena žádná opatření k odstranění nedostatků činnosti v oblasti odbavování, která dosahovala nedostatečných výsledků, jež se v plánu vyhotoveném společností Roland Berger z roku 2004 považovaly za nižší než průměr v daném odvětví, a předpokládalo se, že ve střednědobém horizontu bude společnost nadále ztrátová.
- (306) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že žádný z výše uvedených plánů nepředstavuje to, co by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt považoval za spolehlivý základ pro uskutečnění dotyčných investic.

Kapitálové injekce v období 2008–2010

- (307) Soukromý investor by každopádně strategii v obchodním plánu z roku 2010 přehodnotil, zejména vzhledem ke skutečnosti, že podle článku 14a úmluvy měla být koncese odebrána, pokud společnost So.Ge.A.AL nedosáhne životaschopnosti do čtyř let ode dne vstupu koncese v platnost, tj. do roku 2011. Plán z roku 2010 však předpokládal obnovení životaschopnosti společnosti až o rok později než v roce 2011, tj. v roce 2012, a to s přihlédnutím k rekapitalizaci společnosti, která se očekávala v roce 2010.

- (308) Rozhodnutí akcionářů nadále hradit ztráty společnosti So.Ge.A.AL, aniž by byl zaveden program restrukturalizace, a to dokonce i v případě, kdy hospodářské výsledky po udělení plné koncese ukazovaly, že obrat v ziskovosti ve lhůtě stanovené v úmluvě není pravděpodobný, nelze přirovnat chování soukromého investora.
- (309) Společnost So.Ge.A.AL mimoto uvedla, že na výsledky po roce 2007 měly nepříznivý dopad nepředvídané události, a poukázala zejména na dopady hospodářského útlumu na její obrat, v důsledku čehož zaznamenala společnost pokles objemu osobní přepravy o 1,8 %. Společnost So.Ge.A.AL tvrdila, že se objem přepravy nevyvíjel podle odhadů v důsledku opožděného provedení prací souvisejících s infrastrukturou na letišti a nerevidování výše letištních poplatků ze strany úřadu ENAC.
- (310) Komise v této souvislosti podotýká, že Itálie neuvedla žádný způsob posouzení dopadů dotyčných nepředvídaných událostí. Nejsou k dispozici žádné důkazy o tom, že pokles objemu přepravy o 1,8 % lze přičíst hospodářské krizi.
- (311) Na tomto základě se nezdá, že by rozhodnutí o rekapitalizaci společnosti So.Ge.A.AL vycházela z ekonomického hodnocení srovnatelného s hodnocením, které by za podobných okolností před uskutečněním takovýchto investic provedl racionální soukromý investor v tržním hospodářství, aby zjistil jejich budoucí ziskovost.
- (312) Komise rovněž podotýká, že Itálie i společnost So.Ge.A.AL potvrdily, že kapitálové injekce byly schváleny především s cílem splnit regulatorní požadavky. Komise se však domnívá, že dodržení regulatorních kapitálových požadavků nemůže samo o sobě odůvodnit to, že soukromý investor v tržním hospodářství vloží do společnosti další kapitál. Investoři mají často zákonnou povinnost poskytnout dodatečný vlastní kapitál podnikům, jejichž kapitál se v důsledku trvalých ztrát sníží pod stanovenou úroveň. Soukromí investoři, kteří čelí takovéto situaci, by uvážili i všechny ostatní možnosti – včetně likvidace nebo ukončení činnosti ⁽⁸⁰⁾ – a zvolili by možnost, která je z finančního hlediska nejvýhodnější.
- (313) Komise proto vyvozuje závěr, že rozhodnutí o kapitálových injekcích ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL nejsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, a proto poskytla společnosti So.Ge.A.AL hospodářskou výhodu.

12.1.1.5. *Selektivita*

- (314) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky.
- (315) V daném případě Komise uvádí, že opatření č. 1, 2 a 3 byla provedena pouze ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL, jsou proto selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

12.1.1.6. *Ovlivnění obchodu a narušení hospodářské soutěže*

- (316) Aby se finanční opatření považovalo za státní podporu, musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy a narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže. Komise nemusí v rámci posouzení obou těchto podmínek prokázat skutečný dopad podpor na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale je povinna pouze přezkoumat, zda tyto podpory mohou tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž ⁽⁸¹⁾. Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží na vnitřním trhu, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny.
- (317) Jak bylo uvedeno v 253.–257. bodě odůvodnění, provozování letiště představuje hospodářskou činnost. Na straně jedné existuje konkurence mezi letišti, která se snaží přilákat letecké společnosti a s nimi související letecký provoz (přepravu cestujících a nákladu), a na straně druhé existuje konkurence i mezi správci letišť, kteří mohou vzájemně soutěžit o to, aby byli pověřeni správou daného letiště. Komise v této souvislosti zdůrazňuje, že zejména v případě nízkonákladových leteckých dopravců a charterových leteckých společností si konkurují také letiště, která se nenacházejí ve stejné spádové oblasti, či dokonce leží v různých členských státech, a která se snaží tyto letecké společnosti přilákat.

⁽⁸⁰⁾ Viz sdělení Komise členským státům (Úř. věst. C 307, 31.11.1993, s. 3), bod 36.

⁽⁸¹⁾ Viz např. věc Itálie v. Komise, C-372/97, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

- (318) Jak je uvedeno v bodě 40 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 a potvrzeno v bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, ani malá letiště nelze vyloučit z oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy z toho důvodu, že jejich financování orgány veřejné moci nemůže narušit hospodářskou soutěž ani ovlivnit obchod mezi členskými státy. V bodě 45 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je výslovně uvedeno, že „ani v případě relativně malého podniku, který je příjemcem prostředků z veřejných zdrojů, není vyloučena možnost narušení obchodu mezi členskými státy“.
- (319) Letiště Alghero v současnosti odbaví přibližně 1,5 milionu cestujících ročně. Obchodní plán z roku 2005 předložený Itálií předpokládal trvalý růst počtu cestujících o 4,5 % do roku 2010, 2,6 % od roku 2011 do roku 2025 a 3,78 % v období 2006–2025 na přibližně 2 800 000 cestujících v roce 2045. Od roku 2000 mimoto letiště Alghero obsluhuje řadu mezinárodních destinací. Vzhledem k těmto skutečnostem je nutno mít za to, že hospodářská výhoda, která byla společnosti So.Ge.A.AL poskytnuta prostřednictvím různých opatření, narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a přinejmenším mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy.

12.1.1.7. Závěr ohledně existence podpory

- (320) Komise se proto domnívá, že kapitálové injekce a veřejné financování infrastruktury, včetně „vybavení a práce“, a zařízení představují podporu společnosti So.Ge.A.AL.

12.1.2. Zákonnost podpory

- (321) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.
- (322) Všechna dotyčná opatření byla zavedena, aniž by byla schválena Komisí. Na základě posouzení uvedeného v 323. až 327. bodě odůvodnění nelze mít za to, že předmetná opatření podpory ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL byla vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, které je použitelné na podporu poskytnutou přede dnem 31. ledna 2012.
- (323) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 osvobozovalo od oznamovací povinnosti státní podpory ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované podnikům v souvislosti s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, které splňují podmínky stanovené v tomto rozhodnutí. V rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 byla za slučitelnou prohlášena zejména státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované letištěm, i) u nichž roční počet cestujících nepřevýšil 1 000 000 osob, ii) jejichž roční obrát před zdaněním nepřesáhl v průběhu dvou finančních let předcházejících roku, kdy byl daný podnik pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, částku 100 milionů EUR, pokud roční vyrovnávací platba za dotčenou službu nepřesahuje 30 milionů EUR.
- (324) Rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 se vztahovalo pouze na podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované v souvislosti se skutečnou službou obecného hospodářského zájmu. Aby bylo možno výjimku využít, musela vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná v souvislosti se službou obecného hospodářského zájmu splňovat podmínky stanovené v člancích 4, 5 a 6 uvedeného rozhodnutí.
- (325) Podle článku 4 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 musela být odpovědnost za provozování služeb obecného hospodářského zájmu dotyčnému podniku udělena jedním nebo několika úředními akty, které stanoví mimo jiné povahu a délku trvání závazků veřejné služby, ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a potřebná opatření směřující k vyloučení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. V článku 5 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 bylo stanoveno, že výše vyrovnávací platby musí být omezena rozsahem nezbytným pro úhradu nákladů vynaložených v souvislosti s plněním závazků veřejné služby, přičemž je třeba zohlednit příslušné příjmy a přiměřený výnos. Podle článku 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 se vyžadovalo, aby členské státy prováděly pravidelné kontroly s cílem zajistit, aby podniky nedostávaly vyrovnávací platby přesahující výši určenou podle článku 5.

- (326) Podle Itálie a společnosti So.Ge.A.AL by v daném případě mělo být hodnocení provozování letiště Alghero jako poskytování služby obecného hospodářského zájmu odvozeno z úmluvy. V úmluvě však není obsaženo výslovné vymezení údajného úkolu souvisejícího s poskytováním služeb veřejného hospodářského zájmu, jehož plněním byla pověřena společnost So.Ge.A.AL, ani pravidla upravující nárok společnosti So.Ge.A.AL na vyrovnávací platbu. Společnost So.Ge.A.AL nepředložila Komisi žádný jiný dokument udávající rozsah údajného závazku veřejné služby, který společnost plní. Komise se proto domnívá, že údajný pověřovací akt neukládal provozovateli letiště skutečný závazek veřejné služby. Úmluva nestanovila ani ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a potřebná opatření směřující k vyloučení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby. Požadavky stanovené v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 týkající se obsahu pověřovacích aktů proto nejsou splněny.
- (327) Komise se domnívá, že na základě těchto skutečností nelze vyvodit závěr, že podpora společnosti So.Ge.A.AL byla osvobozena od oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.
- (328) Komise proto vyvozuje závěr, že Itálie nedodržela povinnost zdržet se jednání, která je stanovena v čl. 108 odst. 3 Smlouvy, a dotyčná opatření proto představují protiprávní státní podporu.

12.1.3. Slučitelnost podpory

- (329) Jelikož opatření č. 1, 2 a 3 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, lze jejich slučitelnost posoudit na základě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 a v čl. 106 odst. 2 Smlouvy.

12.1.3.1. Použitelnost pokynů pro leteckou dopravu

- (330) V čl. 107 odst. 3 Smlouvy jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem. Dotyčnou podporu lze posoudit pouze na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, který stanoví, že za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“.
- (331) V tomto ohledu stanoví příslušný rámec pro posouzení, zda lze podporu letišť prohlásit za slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (332) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že by se na protiprávní investiční podpory letišť mělo použít její „sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory“⁽⁸²⁾. Pokud byla protiprávní investiční podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014, bude Komise uplatňovat pravidla slučitelnosti platná v době poskytnutí protiprávní investiční podpory. Komise proto na případy týkající se protiprávní investiční podpory poskytnuté letištím přede dnem 4. dubna 2014 uplatní zásady obsažené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005. V případě protiprávní investiční podpory poskytnuté před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost, kdy pro investiční podporu letišť neexistovala žádná kritéria slučitelnosti, musí Komise posoudit slučitelnost přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, přičemž zohlední svou rozhodovací praxi. Komise se v této souvislosti domnívá, že za účelem posouzení slučitelnosti investiční podpory, která byla společnosti So.Ge.A.AL poskytnuta před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v platnost, by se měla použít analogicky kritéria stanovená v těchto pokynech.
- (333) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 má Komise za to, že ustanovení jejího „sdělení o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory“ by se neměla použít na projednávané případy protiprávních provozních podpor poskytnutých letištím ještě přede dnem 4. dubna 2014. Komise bude naproti tomu uplatňovat zásady obsažené v těchto pokynech na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištím, přestože byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014.

⁽⁸²⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

12.1.3.2. *Investiční nebo provozní podpora*

- (334) Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je investiční podpora definována jako „podpora na financování investičního majetku, konkrétně na pokrytí schodku financování kapitálových nákladů“. Podle bodu 25 podbodu 18 pokynů se investiční podpora může vztahovat jak na předem vyplacenou částku (tj. na pokrytí počátečních investičních nákladů), tak i na podporu ve formě pravidelných splátek (k pokrytí kapitálových nákladů, pokud jde o roční odpisy a náklady na financování).
- (335) „Provozní podporou“ se rozumí podpora na pokrytí veškerých provozních nákladů nebo jejich části, přičemž provozními náklady se rozumí „výchozí náklady letiště na poskytování letištních služeb, včetně kategorií nákladů, jako jsou náklady na zaměstnance, smluvně sjednané služby, komunikaci, odpady, energii, údržbu, nájem a správu, ovšem vyjma kapitálových nákladů, marketingové podpory nebo jakýchkoli dalších pobídek, které letiště poskytuje leteckým společnostem, a nákladů spadajících do výkonu veřejné správy“⁽⁸³⁾.
- (336) V průběhu šetření⁽⁸⁴⁾ Itálie uvedla, že veřejné financování investic do letištní infrastruktury lze obecně posoudit:
- a) jako investiční podporu ve výši celého objemu financování, které bylo společností So.Ge.A.AL poskytnuto na uhrazení investičních nákladů, nebo alternativně
 - b) jako provozní podporu ve výši rozdílu mezi koncesním poplatkem v tržní výši a koncesním poplatkem, který provozovatel letiště skutečně hradí za právo provozovat letiště.
- (337) Itálie tvrdila, že v daném případě nelze dotyčné veřejné financování považovat za investiční podporu pro společnost So.Ge.A.AL. Důvodem je za prvé skutečnost, že si stát ponechal dotyčnou infrastrukturu ve svém vlastnictví, a za druhé to, že před udělením plné koncese v roce 2007 nenesl provozovatel letiště odpovědnost za investice do infrastruktury na letišti Alghero, nýbrž jednal jménem státu pouze v souvislosti s údržbou letištní infrastruktury.
- (338) Vzhledem ke stanovisku Itálie a definicím uvedeným v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 lze mít za to, že:
- a) kapitálové injekce uskutečněné po dni 12. prosince 2006, které byly použity na pokrytí ročních provozních ztrát společnosti So.Ge.A.AL, představují provozní podporu ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL;
 - b) státní financování infrastruktury, „vybavení a práce“ a zařízení do udělení plné koncese v roce 2007 představuje provozní podporu ve prospěch společnosti So.Ge.A.AL. Před udělením koncese neměla povinnost financovat investice na letišti Alghero společnost So.Ge.A.AL, nýbrž stát jakožto vlastník letiště. Státní financování infrastruktury, „vybavení a práce“ a zařízení proto neosvobodilo společnost So.Ge.A.AL od investičních nákladů, které by musela obvykle nést. Aby se stát choval v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu, měl v zájmu zajištění ziskovosti jeho investic požadovat navýšení koncesního poplatku hrazeného společností So.Ge.A.AL. Z toho vyplývá, že podpora má podobu koncesního poplatku (který pro provozovatele letiště, jako je společnost So.Ge.A.AL, představuje provozní náklady), který byl nižší, než měl být. Jelikož od udělení plné koncese na provozování letiště nese odpovědnost za investice do infrastruktury společnost So.Ge.A.AL, představuje veřejné financování těchto investic investiční podporu. Komise každopádně níže posoudila slučitelnost financování investic do infrastruktury na letišti Alghero s vnitřním trhem i) na základě předpokladu, že představuje investiční podporu (viz 339.–367. bod odůvodnění), jakož i ii) na základě předpokladu, že se jedná o provozní podporu (viz 368.–374. bod odůvodnění). V rámci svého hodnocení podle bodu ii) analyzovala Komise rovněž slučitelnost kapitálových injekcí (opatření č. 1), které jednoznačně představují provozní podporu, s vnitřním trhem.

12.1.3.3. *Slučitelnost podpory na infrastrukturu a zařízení (opatření č. 2 a 3) za předpokladu, že se jedná o investiční podporu*

- (339) Komise nejprve uvádí, že podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 musí být způsobilé náklady na investice do letiště omezeny na výstavbu infrastruktury a vlastních letištních zařízení (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy, kontrolní věž) nebo přímé podpory (protipožární instalace, zabezpečovací a bezpečnostní

⁽⁸³⁾ Bod 25 podbodu 22 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸⁴⁾ Dopis Itálie ze dne 8. května 2014.

zařízení). Způsobilé náklady musí vylučovat náklady, jež nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště, které zahrnují mimo jiné stavbu, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku nejen pro kanceláře a skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody a restaurace, parkoviště.

- (340) V daném případě byly veřejné prostředky určeny na financování nového terminálu pro cestující, rekonstrukci starého terminálu, modernizaci pojezdové plochy, rozšíření ploch pro parkování letadel, modernizaci odbavovací plochy, zavedení systému kontroly zavazadel a systému kontroly obvodu letiště. Tyto investiční náklady jsou způsobilé pro financování podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (341) Co se týká slučitelnosti předmětného veřejného financování s vnitřním trhem, podle bodu 61 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 Komise zejména prověří, zda:
- a) výstavba a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost atd.);
 - b) infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli;
 - c) infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur;
 - d) přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně;
 - e) rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.
- (342) Kromě požadavku na splnění zvláštních kritérií slučitelnosti stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 by státní podpora letišť měla mít stejně jako jakékoli jiné opatření podpory motivační účinek a měla by být nezbytná a přiměřená sledovanému legitimnímu cíli, aby byla slučitelná⁽⁸⁵⁾. Proto kromě kritérií uvedených v 341. bodě odůvodnění posoudila Komise motivační účinek i nezbytnost a přiměřenost dotyčné podpory.
- i. Jasně stanovený cíl společného zájmu
- (343) Předmětná opatření měla mimo jiné financovat výstavbu nového terminálu s kapacitou 2 000 000 cestujících, jelikož starý terminál (s kapacitou 800 000 cestujících) byl přetížen již v roce 2003⁽⁸⁶⁾. Investiční podpora byla mimoto využita na financování řady opatření, která letišti pomohla přizpůsobit se novým požadavkům na zabezpečení a bezpečnost v zájmu zachování jeho plné provozuschopnosti.
- (344) Podle Itálie byl celkovým cílem financování infrastruktury na letišti Alghero rozvoj bezpečné a provozuschopné dopravní infrastruktury a propojení regionu. Podle Itálie musí regionální letiště napomáhat při podpoře přístupnosti spádových oblastí a dotyčné investice zlepšily zabezpečení, bezpečnost a efektivnost letiště, přičemž současně přispěly k dosažení obecnějších cílů v oblasti regionálního rozvoje.
- (345) Itálie zdůraznila, že HDP na obyvatele je na Sardinii v průměru mnohem nižší než v Itálii a míra nezaměstnanosti je podstatně vyšší než italský průměr. Mezi roky 2003 a 2012 činila například míra nezaměstnanosti na Sardinii 13,3 % v porovnání s 7,9 % v Itálii. Proto zvýšení dopravních toků v důsledku rozvoje infrastruktury na letišti Alghero bude mít pro Sardinii pravděpodobně související sociální a hospodářské přínosy, pokud jde o hospodářskou i sociální soudržnost a rovněž rozvoj ostrova.
- (346) Tyto připomínky odpovídají závěrům uvedeným ve zprávě společnosti Accuracy, v níž se uznává, že pro regionální rozvoj je obzvláště důležitý rozvoj odvětví letecké dopravy na Sardinii. Ve zprávě společnosti Accuracy je vyzdvížen příklad možného rozsahu pozitivních hospodářských přínosů vyplývajících z rozvoje infrastruktury pro leteckou dopravu na Sardinii. Podle studie zmíněné ve zprávě společnosti Accuracy vedl rozvoj letištní dopravní infrastruktury na letišti Cagliari (na Sardinii) k pozitivním hospodářským dopadům ve výši přibližně 140 milionů EUR ročně.

⁽⁸⁵⁾ Viz například rozhodnutí Komise ve věci SA.34586 – Řecko – modernizace letiště Chania, 49. bod odůvodnění.

⁽⁸⁶⁾ „Rekonstrukce“ starého terminálu uvedená v tabulce 5 souvisí s rozšířením/výstavbou nového terminálu, je proto zahrnuta v popisu podpory určené na nový terminál.

- (347) Letecká doprava je mimoto jediným pohodlným způsobem dopravy na Sardinii/ze Sardinie s výjimkou trajektové dopravy, která však vyžaduje podstatně delší dobu strávenou na cestě. Ačkoli je Sardinie obsluhována několika trajektovými linkami ze Španělska a pevninské Itálie, průměrná doba cesty trajektem přesahuje devět hodin.
- (348) Rozvoj infrastruktury na letišti Alghero byl proto součástí plánů Sardinie na zlepšení propojení ostrova prostřednictvím rozvoje regionálních letišť. Komise tudíž může vyvodit závěr, že veřejné financování poskytnuté na modernizaci infrastruktury na letišti Alghero splňuje jasně stanovené cíle spočívající ve zlepšení bezpečné a provozuschopné dopravní infrastruktury a přístupnosti regionu. Rozvoj infrastruktury na letišti Alghero byl proto ve společném zájmu, jelikož se očekávalo, že investice zajistí pozitivní vnější dopady, pokud jde o hospodářský a sociální rozvoj.

ii. Nutnost a úměrnost infrastruktury stanovenému cíli

- (349) Investiční podporu lze prohlásit za slučitelnou pouze tehdy, je-li nutná a úměrná stanovenému cíli obecného zájmu. Tak je tomu zejména v případě, nepředstavuje-li investice duplikaci stávající nedostatečně využitě infrastruktury.
- (350) Státní podpora na financování investic na letišti Alghero byla nutná k zvýšení kapacity letiště, a tudíž zajištění jeho dlouhodobé životaschopnosti. Před provedením investic činila kapacita letiště Alghero pouze 800 000 cestujících. Letiště Alghero dosáhlo mezi své kapacity v roce 2003 a 2004, a investice byly proto nezbytné k tomu, aby mohlo odbavit více cestujících. Mimoto došlo i k určitým zlepšením nezbytným k splnění bezpečnostních norem, což usnadnilo lepší využívání stávající letištní infrastruktury, a přispělo tudíž k regionálnímu rozvoji a lepšímu propojení spádové oblasti letiště.
- (351) Investice vedly k zvýšení kapacity letiště z 800 000 cestujících v roce 2003 na 2 000 000 cestujících v roce 2004. Od roku 2011 dosahuje objem osobní přepravy na letišti přibližně 70 % kapacity letiště. Podle Itálie lze předpokládat, že by objem osobní přepravy byl vyšší, pokud by nenastala finanční krize.
- (352) Ve zprávě společnosti Ecorys se uznává, že rozvoj cestovního ruchu vyžadoval rozšíření kapacity terminálu na letišti Alghero, aby bylo možno zvládnout předpokládaný nárůst dopravy. Jak bylo uvedeno výše, podle zprávy společnosti Ecorys brzdilo před provedením investic na letišti Alghero rozvoj odvětví cestovního ruchu nedostatečné mezinárodní spojení. Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Tento objem osobní přepravy nebylo možno bez investic zvládnout.
- (353) Nové investice mimoto nepředstavovaly duplikaci stávající neziskové infrastruktury, jelikož se tři nejbližší letiště nenacházejí ve stejné spádové oblasti (viz 33. bod odůvodnění). Ačkoli je letiště Alghero jedním ze tří letišť na Sardinii (spolu s letišti Cagliari a Olbia), která obsluhují komerční letecké společnosti, žádné z ostatních dvou letišť se nenachází ve stejné spádové oblasti. Letiště Olbia je od letiště Alghero vzdáleno 128 km a letiště Cagliari 235 km. V rozhodnutí z roku 2007 dospěla Komise k závěru, že letiště Alghero nemohou vzhledem k jeho poloze a charakteristikám dopravní sítě na Sardinii tato jiná dvě letiště nahradit. Investice proto nepředstavovaly duplikaci stávající neziskové infrastruktury.
- (354) Komise může tudíž vyvodit závěr, že podpořené investice byly nutné a úměrné cílům týkajícím se propojení a hospodářského rozvoje regionu, k nimž dotyčná opatření účinně přispívají.

iii. Dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur

- (355) Investice letišti Alghero umožnily dodržet bezpečnostní požadavky vztahující se na letiště a přizpůsobit se dopravním potřebám jeho spádové oblasti.

- (356) Po udělení „plné“ koncese na provozování letiště realizovala společnost So.Ge.A.AL investiční program s cílem přizpůsobit infrastrukturu a zařízení letiště rostoucímu počtu přepravených cestujících. Podle obchodního plánu z roku 2005 činily celkové plánované investice na letišti Alghero v době platnosti koncese 143,3 milionu EUR ⁽⁸⁷⁾.
- (357) Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti Alghero v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Tento objem osobní přepravy nebylo možno bez investic, které jsou předmětem posouzení v daném případě, zvládnout. Tyto předpoklady celkově potvrzuje pozdější vývoj. Společnosti So.Ge.A.AL se podařilo dosáhnout významného nárůstu objemu přepravy v souladu s očekáváními. Od roku 2011 dosahuje objem osobní přepravy na letišti přibližně 70 % kapacity letiště. Podle Itálie by byl objem osobní přepravy vyšší, pokud by nenastala finanční krize.
- (358) Komise proto vyvozuje závěr, že modernizovaná infrastruktura nabízela dostatečné perspektivy střednědobého používání.

iv. Stejný a nediskriminační přístup k infrastruktuře

- (359) Podle informací, které poskytla Itálie, a bez ohledu na případnou odůvodněnou cenovou diferenciaci uplatňovanou v dohodách s jednotlivými leteckými společnostmi byla infrastruktura vždy otevřená všem potenciálním uživatelům bez jakéhokoli rozlišování.

v. Rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie

- (360) Do roku 2005 se letiště Alghero považovalo za letiště kategorie D, jak je definována v bodě 15 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je stanoveno, že financování letišť kategorie D může málo narušit hospodářskou činnost nebo ovlivnit obchody tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem. Na základě těchto skutečností Komise v rozhodnutí z roku 2012 měla za to, že do roku 2005 neovlivnila podpora obchod tak, že by to bylo v rozporu se společným zájmem. Itálie ani zúčastněné strany toto předběžné zjištění v průběhu šetření nezpochybňují.
- (361) V téže spádové oblasti se mimoto nenacházejí žádná jiná letiště. Jak je uvedeno v 33. bodě odůvodnění, nejbližší letiště se nachází ve vzdálenosti více než 120 kilometrů, a to v oblasti, v níž je silniční spojení omezené, což podporuje zjištění, že z hlediska cestujících není letiště Alghero ve významné míře nahraditelné ostatními letišti na Sardinii.
- (362) Komise proto vyvozuje závěr, že financování poskytnuté na modernizaci infrastruktury (včetně „vybavení a práce“) a zařízení na letišti Alghero nenarušilo hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

vi. Motivační účinek, nezbytnost a přiměřenost podpory

- (363) Komise musí rovněž zjistit, zda státní podpora letiště Alghero změnila chování podniku, který je příjemcem podpory, tak, aby zahájil další činnost, která přispívá k dosažení cíle veřejného zájmu a kterou by i) bez poskytnutí podpory nevykonával, nebo ii) by ji vykonával omezeným nebo jiným způsobem. Podpora se mimoto považuje za přiměřenou pouze tehdy, nelze-li stejného výsledku dosáhnout s nižší podporou méně narušující hospodářskou soutěž. To znamená, že výše a intenzita podpory musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.
- (364) V daném případě souvisely investiční granty především s modernizací odbavovací plochy, vzletové a přistávací dráhy a pojezdové plochy a rovněž terminálu. Dlouhá doba návratnosti spojená s investicemi do infrastruktury ve spojení se značnou složitostí a riziky souvisejícími s velkými projekty znamenají, že přilákání soukromého kapitálu může být obtížné. Menší letiště, jako je letiště Alghero, se mohou potýkat s obzvláštními problémy, pokud jde o přilákání soukromého kapitálu za přiměřenou cenu, aby mohly provést potřebné infrastrukturní projekty.

⁽⁸⁷⁾ Jak je stanoveno v dokumentu s názvem *Programma di Intervento „Investimenti“* v *Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale*, který byl schválen v září 2005.

(365) Podle informací poskytnutých Itálií by bez podpory nebylo možno tyto investice provést. Vzhledem k finanční situaci společnosti So.Ge.A.AL, která v období 2000–2010, jehož se šetření týká, kumulovala ztráty v míře vyžadující několik kapitálových injekcí ze strany orgánů veřejné moci, je zřejmé, že společnost So.Ge.A.AL nebyla schopna přispět k financování těchto investic významněji, než skutečně učinila, a neměla možnost získat externí financování na trhu. Lze proto usuzovat, že dotyčná opatření podpory byla nezbytná a úměrná potřebě uspokojit očekávanou poptávku leteckých společností a cestujících ve spádové oblasti.

(366) Komise se proto domnívá, že podpora je omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.

vii. Závěr

(367) Komise má za to, že pokud by se předmětná opatření, která poskytují veřejnou podporu na investice do infrastruktury na letišti Alghero, považovala za investiční podporu, byla by slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

12.1.3.4. *Slučitelnost podpory společnosti So.Ge.A.AL (opatření 1, č. 2 a 3) za předpokladu, že se jedná o provozní podporu*

(368) Provozní podporu poskytnutou před vstupem pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 v platnost, tj. přede dnem 4. dubna 2014, lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem, jsou-li splněny tyto podmínky:

- a) příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu: tato podmínka je splněna mimo jiné tehdy, pokud podpora zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů nebo napomáhá regionálnímu rozvoji ⁽⁸⁸⁾;
- b) vhodnost státní podpory jako nástroje politiky: členské státy musí prokázat, že podpora je vhodná pro dosažení zamýšleného cíle nebo řešení problémů, na které je podpora zaměřena ⁽⁸⁹⁾;
- c) potřeba státního zásahu: podpora by se měla zaměřovat na situace, v nichž může přinést materiální zlepšení, které trh sám není schopen poskytnout ⁽⁹⁰⁾;
- d) existence motivačního účinku: tato podmínka je splněna, je-li pravděpodobné, že by se při neexistenci provozní podpory a s ohledem na možné poskytnutí investiční podpory a objem přepravy výrazně snížil objem činnosti dotyčného letiště ⁽⁹¹⁾;
- e) přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum): aby byla provozní podpora letišťům přiměřená, musí být omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti ⁽⁹²⁾;
- f) zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod ⁽⁹³⁾.

(369) Jednotlivá opatření provozní podpory poskytnuté společnosti So.Ge.A.AL, která zahrnovala zejména řadu kapitálových injekcí, měla společnosti zajistit dostatečný kapitál, aby mohla pokračovat v činnosti, a to z ekonomického i právního hlediska. Stejně tak i rozhodnutí orgánů veřejné moci o financování určitých investic, aniž by se vyžadovalo odpovídající zvýšení koncesních poplatků hrazených společností So.Ge.A.AL, přispěla k udržení společnosti na trhu, jelikož by se vyšší koncesní poplatky promítly do vyšších provozních nákladů, což by finanční situaci společnosti dále zhoršilo. Všechna tato opatření proto přispěla k zachování letiště Alghero v provozu. Vzhledem k úloze letiště, pokud jde o přístupnost regionu a jeho hospodářský rozvoj (jak bylo objasněno v 343.–348. bodě odůvodnění), se Komise domnívá, že provozní podpora pro společnost So.Ge.A.AL přispěla k dosažení cíle společného zájmu.

⁽⁸⁸⁾ Body 137 a 113 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁸⁹⁾ Body 137 a 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹⁰⁾ Body 137 a 116 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹¹⁾ Body 137 a 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹²⁾ Body 137 a 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

⁽⁹³⁾ Body 137 a 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.

- (370) Jelikož bylo letiště Alghero v období, jehož se šetření týká, ztrátové (viz tabulka 3), provozní podpora letišti umožnila pokračovat v činnosti a zajišťovat propojení regionu Sardinie. Komise se proto domnívá, že provozní podpora poskytnutá letišti Alghero představovala vhodný nástroj k dosažení cíle společného zájmu.
- (371) Co se týká nezbytnosti, v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se vyžaduje, aby provozní podpora přinesla zásadní zlepšení, které trh sám o sobě nemůže poskytnout. Komise má za to, že v daném případě tomu tak je, jelikož bez dotyčné podpory by společnost So.Ge.A.AL byla pravděpodobně nucena odejít z trhu, což by Sardinii připravilo o dopravní infrastrukturu, která hraje důležitou úlohu s ohledem na přístupnost a rozvoj (cestovní ruch).
- (372) Bez podpory by byla činnost příjemce významně omezena, ne-li úplně ukončena. Předmětná opatření byla omezena na minimum potřebné k vyrovnání ztrát, splnění kapitálových požadavků ze strany společnosti So.Ge.A.AL a zachování její další činnosti. Tato opatření byla nezbytná pro udržení společnosti na trhu, a to i v případě, vezmou-li se v úvahu účinky všech ostatních podpor (provozních a investičních), které jsou předmětem šetření. Komise se proto domnívá, že veškerá provozní podpora poskytnutá společnosti So.Ge.A.AL byla nezbytná a omezena na minimum potřebné k uskutečnění podporované činnosti.
- (373) Jak bylo uvedeno výše, v těžce spádové oblasti se nenacházejí žádná jiná letiště. Itálie mimoto potvrdila, že letištní infrastruktura je pro všechny letecké společnosti dostupná za nediskriminačních podmínek.
- (374) Na základě těchto skutečností proto Komise vyvozuje závěr, že podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou splněny, a opatření jsou tudíž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c).

12.2. OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ PŮSOBÍCÍCH NA LETIŠTI

12.2.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (375) V tomto oddíle Komise posoudí, zda jednotlivé dohody uzavřené mezi společností So.Ge.A.AL a řadou leteckých společností, které jsou předmětem tohoto šetření, představují státní podporu dotčeným leteckým společnostem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

12.2.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (376) Jakákoli hospodářská výhoda obsažená ve smluvních vztazích s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero nebyla poskytnuta přímo státem, nýbrž provozovatelem letiště ve vlastnictví státu, tj. společností So.Ge.A.AL. Za předpokladu, že tato hospodářská výhoda je obsažena v kterékoli z dohod, které jsou předmětem šetření, je nutné zjistit, zda byla tato výhoda financována ze státních prostředků a zda ji lze přičíst státu.
- (377) Podle ustálené judikatury se za státní prostředky považují i zdroje veřejných podniků (tj. podniků, nad nimiž může stát vykonávat přímo nebo nepřímo rozhodující vliv), jelikož tyto prostředky „zůstávají neustále pod veřejnou kontrolou, a tudíž jsou k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům“⁽⁹⁴⁾. V souladu s touto judikaturou je nutno prostředky společnosti So.Ge.A.AL jakožto veřejného podniku považovat pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy za státní prostředky. Podle článku 2 směrnice o průhlednosti se má za to, že veřejná moc má rozhodující vliv, pokud drží většinu upsaného základního kapitálu, kontroluje většinu hlasů spojených s akciemi vydanými takovým podnikem nebo může jmenovat více než polovinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu. V případě společnosti So.Ge.A.AL se zdá, že jsou splněna všechna tři nekumulativní kritéria pro předpoklad rozhodujícího vlivu vykonávaného státem.
- (378) Společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair zpochybnilly přičitatelnost dohod uzavřených s leteckými společnostmi státu, zatímco Itálie a společnost Unioncamere ji potvrdily.

⁽⁹⁴⁾ Viz například věc Řecko v. Komise, C-278/00, Sb. rozh. 2004, s. I-03997, věc Francie v. Komise, C-482/99, Recueil 2002, s. I-04397, a spojené věci Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, C-328/99 a C-399/00, Recueil 2003, s. I-04035, bod 33.

- (379) Společnosti So.Ge.A.AL i Ryanair v průběhu šetření tvrdily, že dohody, které letiště Alghero uzavřelo s leteckými společnostmi, by bylo možno přičítat státu pouze na základě objektivního zjištění prokazujícího, že stát zasahoval do rozhodnutí společnosti So.Ge.A.AL uzavřít dohody tak, že je určoval nebo ovlivňoval v tom smyslu, že by společnost So.Ge.A.AL jednala jinak, pokud by se mohla rozhodovat nezávisle; společnosti tvrdily, že tak tomu u žádného z veřejných akcionářů společnosti So.Ge.A.AL nebylo. Podle judikatury mohou dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými společnostmi působícími na letišti, obsahovat státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy pouze tehdy, pokud stát mohl společnost So.Ge.A.AL ovládat a pokud se orgány veřejné moci „tak či onak účastnily přijetí těchto opatření“. V tomto ohledu však „není možné požadovat, aby bylo na základě přesného šetření prokázáno, že veřejné orgány konkrétně pobídly veřejný podnik k přijetí dotčených opatření podpory“⁽⁹⁵⁾. Aby bylo možno vyvodit závěr, zda lze konkrétní opatření přičíst státu, může Komise ve svém odůvodnění vycházet z jakéhokoli jiného nepřímého důkazu, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci při přijetí dotyčného opatření nebo nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily⁽⁹⁶⁾.
- (380) Jak Soudní dvůr uvedl v rozsudku ve věci Stardust Marine, přičitatelnost opatření státu lze zjistit pomocí „organických“ nebo „strukturálních“ ukazatelů nebo nepřímých důkazů, které svědčí o účasti státu na přijetí rozhodnutí, které vedlo ke konkrétnímu opatření, nebo nepravděpodobnosti toho, že se jeho přijetí neúčastnil. V témže rozsudku stanovil Soudní dvůr neúplný seznam možných ukazatelů, které jsou důležité pro otázku přičitatelnosti státu, jež byly podrobně rozvedeny v 268. bodě odůvodnění: skutečnost, že podnik, jehož prostřednictvím byla podpora poskytnuta, musel zohlednit směrnice vydané vládními orgány; začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy; povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty; právní postavení podniku; intenzita dohledu vykonávaného orgány veřejné moci nad vedením podniku a jakýkoliv jiný ukazatel, který by svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.
- (381) Šetření v daném případě potvrdilo, že uzavření dohod s leteckými společnostmi lze přičíst státu.
- (382) Za prvé, veřejné vlastnictví společnosti So.Ge.A.AL, které se promítá do veškerých hlasů na valné hromadě akcionářů a v představenstvu společnosti, znamená, že je třeba mít za to, že stát ovlivňuje rozhodovací procesy společnosti So.Ge.A.AL a účastní se rozhodnutí přijatých společností. Sardinie má vzhledem ke své účasti ve společnosti So.Ge.A.AL většinu hlasů na valné hromadě akcionářů. Podle stanov společnosti So.Ge.A.AL opravňuje každá nominální akcie k jednomu hlasu na valné hromadě akcionářů. Členové představenstva jsou jmenováni tak, aby poměrně zastupovali většinové a menšinové akcionáře.
- (383) Komise za druhé uvádí, že Itálie nikdy netvrdila, že rozhodnutí o uzavření dohod s leteckými společnostmi přijala společnost So.Ge.A.AL nezávisle, bez jakékoli účasti ze strany svých akcionářů. Naopak, v dopise ze dne 18. února 2014 Itálie uvedla, že:
- dohody s leteckými společnostmi sjednal generální ředitel společnosti So.Ge.A.AL,
 - generální ředitel informoval představenstvo o stavu jednání, obsahu dohod a vyhlídkách, pokud jde o vývoj dotyčných dohod,
 - představenstvo schválilo obvykle jednomyslně podmínky dohod s leteckými společnostmi před jejich podpisem.
- (384) Itálie mimoto uvedla, že se uzavření dohod s leteckými společnostmi působícími na letišti s ohledem na propagaci nových tras nebo zahájení provozu na nových trasách z letiště Alghero uskutečnilo se souhlasem Sardinie a bylo nedílnou součástí strategie Sardinie k zvýšení přílivu turistů na ostrov⁽⁹⁷⁾. Komise se mimoto domnívá, že povaha činnosti společnosti So.Ge.A.AL (provozování letiště) je dalším ukazatelem toho, že dotyčná opatření lze přičíst státu, jelikož regionální letiště považují místní a regionální orgány často za důležitý nástroj na podporu místního hospodářského rozvoje.
- (385) Za třetí, v následující části Komise prokáže, že existují dostatečné údaje naznačující, že regionální orgány ve skutečnosti iniciovaly uzavření dotyčných dohod, zejména (avšak nejen) dohody s hlavní leteckou společností působící na letišti, společností Ryanair. Tyto údaje představují důkazy svědčící o přičitatelnosti státu ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, body 52 a 53.

⁽⁹⁶⁾ Rozsudek ve věci Stardust Marine, citováno výše, bod 56.

⁽⁹⁷⁾ Dopis Itálie ze dne 18. února 2014, příloha A.

⁽⁹⁸⁾ Věc Francie v. Komise, C-482/99, citováno výše.

- i. Regionální orgány byly informovány o nákladech plynoucích z dohod s leteckými společnostmi a očekávalo se, že přispějí k jejich úhradě.
- (386) Zápisy ze zasedání představenstva, které Itálie předložila v průběhu šetření, prokazují, že Sardinie byla informována o jednáních a byla ohledně nich konzultována a souhlasila s uzavřením smluv s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero.
- (387) Například v zápisu ze zasedání představenstva dne 9. března 2000 se uvádí, že představenstvo schválilo jednomyslně dohody s leteckými společnostmi, které společnost So.Ge.A.AL navrhla. Společnost So.Ge.A.AL informovala zejména o jednáních se společnostmi Volare, Ryanair, Italoair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura a Gandalf Air. Co se týká společnosti Volare, bylo sděleno, že nová sjednávaná dohoda stanoví pevnou platbu ve výši 4 550 000 za uspořádání letového provozu (*Air Traffic Movement – ATM*) a 3 000 EUR za cestujícího při faktoru vytíženosti sedadel ve výši 60 %. Zápis ze zasedání představenstva dne 18. prosince 2006 prokazuje, že představenstvo bylo informováno o pokroku jednání ohledně dohody se společností Germanwings z roku 2007.
- (388) Konzultace s orgány veřejné moci ohledně dohod s leteckými společnostmi působícími na letišti a schválení dohod těmito orgány proto nebylo omezeno na společnost Ryanair. Podle zápisu ze zasedání představenstva dne 10. února 2002 bylo například rozhodnuto o zahájení provozu na trase do Paříže francouzským leteckým dopravcem Auris pouze s výhradou výslovného souhlasu akcionářů, včetně jejich závazku týkajícího se plnění případných z toho plynoucích finančních povinností.
- (389) Účast orgánů veřejné moci na rozhodnutí o uzavření dohod upravujících činnost různých leteckých dopravců na letišti Alghero (jak je podrobně popsáno v 382. až 388. bodě odůvodnění) představuje přesvědčivý důkaz o tom, že se orgány veřejné moci obvykle podílely na uzavření těchto dohod, a to i v případech dopravců, kteří nejsou zmíněni v důkazech uvedených v 382. až 388. bodě odůvodnění.
- ii. Při uzavírání dohod s leteckými společnostmi jednala společnost So.Ge.A.AL na základě pověření orgánů veřejné moci.
- (390) Komise se domnívá, že jsou k dispozici dostatečné údaje pro vyvození závěru, že uzavření dohod s leteckými společnostmi inicioval a koordinoval stát. Podle zápisu z valné hromady akcionářů dne 5. října 2001 jednala společnost So.Ge.A.AL „se souhlasem akcionářů“ o zahájení provozu na důležité trase pro Sardinii, a to Alghero–Londýn, a dočasném hrazení výsledných nákladů, „které by měly nést veřejné subjekty“.
- (391) Zápis ze zasedání představenstva rovněž prokazuje, že při uzavírání dohod s leteckými společnostmi muselo vedení společnosti vzít v úvahu požadavky orgánů veřejné moci. Například na zasedání představenstva dne 30. července 2004 jeho předseda informoval o schůzce mezi různými regionálními subjekty v souvislosti s možným rozvojem činnosti společnosti Ryanair na letišti. Od Sardinie byly požadovány záruky, pokud jde o financování nákladů spojených s iniciativami k rozvoji dopravy z regionálních finančních prostředků.
- (392) Skutečnost, že při uzavírání dotyčných dohod jednala společnost So.Ge.A.AL pod vlivem Sardinie, je zjevná rovněž v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2000, která byla podepsána se společností Ryanair a která stanoví, že „společnost So.Ge.A.AL poté, co kontaktovala územní institucionální orgány, mimo jiné autonomní regionální vládu, a zajistila jejich dostatečný zájem a souhlas, pokud jde o dotyčnou iniciativu, uzavírá s výše uvedenou společností [tj. Ryanair] tuto dohodu při uhrazení ekonomického příspěvku, který je dostatečný k pokrytí celého závazku“ (preambule).
- (393) Podle zápisu ze zasedání představenstva dne 17. července 2009 je zřejmé, že společnost So.Ge.A.AL považovala příspěvky na společný marketing určené společnosti Ryanair za výsledek politického rozhodnutí na regionální úrovni. Společnost So.Ge.A.AL se proto domnívala, že potřebné finanční prostředky musí zajistit regionální orgány. Společnost se dotazovala rovněž na prostor pro jednání s leteckým dopravcem, „jelikož akcionáři společnosti So.Ge.A.AL neudělili představenstvu mandát k ukončení dohody s leteckou společností“.

- (394) V průběhu šetření společnost Ryanair tvrdila, že Komise neprokázala dostatečně zasahování orgánů veřejné moci do rozhodovacího procesu společnosti So.Ge.A.AL. Skutečnost, že „společnost So.Ge.A.AL a Sardinie podepsaly v letech 2004, 2005, 2006 a 2007 dohody týkající se příspěvků na společný marketing“, pouze dokládá, že Sardinie financovala společnost So.Ge.A.AL, nikoli však to, že usměrňovala činnost společnosti So.Ge.A.AL vůči společnosti Ryanair nebo AMS.
- (395) Komise nemůže s tvrzením společnosti Ryanair souhlasit. Za prvé, jak bylo uvedeno v 384. bodě odůvodnění, Itálie v průběhu šetření výslovně potvrdila, že uzavření dohod s leteckými společnostmi bylo nedílnou součástí strategie Sardinie k zvýšení přílivu turistů na ostrov. Odkazy na diskuse mezi společností So.Ge.A.AL a jejími veřejnými akcionáři ohledně cíle týkajícího se regionálního a hospodářského rozvoje, který region Sardinie sleduje, v souvislosti s dohodami, jež společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými dopravci působícími na letišti Alghero, prokazují, že společnost So.Ge.A.AL prováděla regionální politiky podle příkazů a pokynů, které obdržela od veřejných subjektů.
- (396) Komise proto vyvozuje závěr, že dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s různými leteckými dopravci působícími na letišti a které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, lze přičíst státu.

12.2.1.2. Hospodářská výhoda

- (397) V průběhu šetření Itálie uvedla, že při uzavírání jednotlivých dohod s leteckými společnostmi, které jsou předmětem tohoto šetření, jednala společnost So.Ge.A.AL stejně jako obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt, který je veden vyhlídkami na dosažení zisku, ve stejné situaci, takže předmětná opatření neposkytují hospodářskou výhodu, kterou by letecké společnosti nezískaly za běžných tržních podmínek.

12.2.1.2.1. Obecné úvahy

- (398) Podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 lze na základě zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu podporu letecké společnosti, která letiště využívá, v zásadě vyloučit, pokud:

— cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

— lze analýzou *ex ante*, konkrétně analýzou vycházející z údajů, které byly dostupné v době, kdy bylo o dotyčných opatřeních rozhodnuto, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště ⁽⁹⁹⁾.

- (399) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 je uvedeno, že „při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti“ ⁽¹⁰⁰⁾.

- (400) Co se týká prvního přístupu uvedeného v 398. bodě odůvodnění (srovnání ceny účtované za letištní služby s tržní cenou), Komise má vážné pochybnosti, zda lze určit příslušnou referenční hodnotu pro stanovení tržní hodnoty služeb poskytovaných letišti. Komise má v současnosti za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante* ⁽¹⁰¹⁾.

- (401) V této souvislosti je třeba uvést, že obecně může být použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu s odkazem na průměrnou cenu zaznamenanou na srovnatelných trzích spolehlivé, pokud lze tržní cenu zjistit nebo odvodit z jiných tržních ukazatelů. V případě letištních služeb však tato metoda není obvykle spolehlivá. Struktura nákladů a příjmů se mezi jednotlivými letišti obvykle značně liší. Tyto náklady a příjmy závisejí na rozvoji letiště, stavu letištní infrastruktury, počtu leteckých dopravců, kteří působí na letišti, kapacitě letiště, regulačním rámci na vnitrostátní úrovni, který se může mezi jednotlivými členskými státy lišit, a na dluzích nebo závazcích, jež letiště přijalo v minulosti.

⁽⁹⁹⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 53.

⁽¹⁰⁰⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 66.

⁽¹⁰¹⁾ Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, body 59 a 61.

- (402) Čistě srovnávací analýzu mimoto ztěžuje liberalizace trhu letecké dopravy. Jak je patrné v daném případě, obchodní vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi nejsou založeny vždy výhradně na zveřejněném ceníku poplatků. Tyto obchodní vztahy jsou spíše velmi rozmanité. Zahrnují sdílení rizik s ohledem na osobní přepravu a související obchodní a finanční závazky, běžné systémy pobídek a změnu rozdělení rizik během doby trvání dohod. Jednu transakci proto nelze porovnat s jinou transakcí na základě ceny obrátky nebo ceny stanovené za cestujícího.
- (403) V průběhu šetření společnost Ryanair uvedla, že k vyloučení hospodářské výhody, která by nebyla získána za běžných tržních podmínek, je nutno poplatky stanovené v dohodách s leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero porovnat s poplatky, které společnost Ryanair platila v příslušném časovém rámci na podobných letištích. Společnost Ryanair vybrala jako nejvhodnější srovnávací letiště pro účely této analýzy letiště [...] ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] vlastní [...], jež je zase ve vlastnictví různých místních orgánů z oblasti [...]. Společnost Ryanair uvedla, že výroční zprávy [...] neobsahují žádné údaje o státním financování a že letiště bylo nejméně od [...] každý rok ziskové. Činnost společnosti Ryanair na letišti [...] byla zahájena v [...]. Letiště bylo trvale v soukromém vlastnictví, což podle společnosti Ryanair naznačuje, že letiště lze použít jako srovnávací letiště při uplatňování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (405) Podle společnosti Ryanair jsou výsledky porovnání údajů o poplatcích, které společnost Ryanair hradila na letišti Alghero, s poplatky na srovnatelných letištích smíšené. Za předpokladu, že se do regionu nevracejí místní daně, jsou poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Alghero v průměru nižší než na těchto srovnávacích letištích, a to za cestujícího i za letadlo. Pokud se však předpokládá, že se určitá část místních daní (konkrétně 66 % podle informací, které poskytla společnost Ryanair) vrací do regionu, jsou průměrné poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Alghero vyšší než poplatky placené na letišti [...], ačkoli nižší než poplatky na letišti [...]. Společnost Ryanair uvádí, že to lze částečně vysvětlit nižším HDP na Sardinii v porovnání s HDP v [...] a [...].
- (406) Společnost Ryanair tudíž uznává, že výsledky srovnání poplatků placených společností Ryanair na letišti Alghero s poplatky hrazenými na letištích [...] jsou smíšené a že rozdíly ve výsledcích mohou být způsobeny řadou důvodů, jako je volba srovnávacích letišť.
- (407) Komise souhlasí s tím, že referenční srovnávání letištních poplatků nelze kategoricky vyloučit jako možný postup při posuzování existence podpory leteckých společností. K určení referenční hodnoty je však nutné, aby bylo možno vybrat dostatečný počet srovnatelných letišť poskytujících srovnatelné služby za obvyklých tržních podmínek. Podle bodu 54 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 je nutno příslušnou referenční hodnotu určit pomocí letišť, jejichž provozovatelé se chovají jako tržně jednající hospodářský subjekt, a to na základě dostupných a relevantních tržních cen. Tato referenční hodnota by měla zohledňovat ukazatele, jako je objem provozu, druh provozu, poměrný význam nákladní dopravy a poměrný význam příjmů pocházejících z jiných než leteckých činností letiště, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperita okolní oblasti (HDP na obyvatele) a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možno získat cestující.
- (408) Komise v této souvislosti uvádí, že i když je vlastnictví nebo provoz některých letišť v soukromých rukou a nepřihlíží se k sociálním nebo regionálním aspektům, mohou být ceny účtované těmito letišti silně ovlivněny cenami účtovanými většinou veřejně subvencovaných letišť, neboť posledně jmenované ceny berou letecké společnosti v úvahu při jednáních se soukromě vlastněnými nebo provozovanými letišti.
- (409) V daném případě Komise podotýká, že se samotná společnost Ryanair domnívala, že jelikož se letiště Alghero nachází na ostrově a v jeho blízkosti neexistuje mnoho velkých měst nebo letišť, je obtížné nalézt srovnávací letiště s téměř totožnými charakteristikami. Společnost Ryanair dále uvedla, že smíšené výsledky referenčního srovnávání lze vysvětlit rozdílem v HDP na Sardinii v porovnání s HDP v oblastech, v nichž se nacházejí potenciální srovnávací letiště.

⁽¹⁰²⁾ Zpráva z roku 2011 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu.

- (410) Komise podotýká, že i kdyby byly k dispozici spolehlivé srovnávací údaje, referenční srovnávání by v daném případě stejně nebylo možné. Ujednání, která jsou předmětem šetření, zahrnují dohody o poskytování letištních služeb a marketingové dohody, které stanoví různé „ceny“, a to letištní poplatky, poplatky za odbavení a marketingové poplatky. Některé z těchto poplatků závisejí na počtu cestujících, některé na počtu obrátek, zatímco jiné poplatky jsou pevně stanovené. Každá z těchto dohod proto znamená složité finanční toky mezi provozovatelem letiště a leteckými společnostmi (a jejich dceřinými společnostmi), které na letišti působí, a to letištní poplatky, poplatky za odbavení a marketingové poplatky.
- (411) Komise se proto domnívá, že by srovnání mezi letištními poplatky, které společnost So.Ge.A.AL účtuje leteckým společnostem působícím na letišti Alghero, s letištními poplatky placenými na srovnávacích letištích neposkytlo užitečné údaje pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Aby toto referenční srovnávání přineslo spolehlivé výsledky, bylo by nutné, aby na srovnávacích letištích existovala přinejmenším srovnatelná ujednání, která by měla zahrnovat zejména podobné platby za marketing a poplatky za odbavení. Vzhledem k specifčnosti a složitosti dotyčných ujednání Komise usuzuje, že takovéto referenční srovnávání nelze provést, zejména kvůli skutečnosti, že ceny účtované za odbavovací služby a marketingové služby jsou jen ojediněle zveřejňovány, a pro účely takového srovnávání proto nejsou snadno dostupné. Ani společnost Ryanair neposkytl tyto údaje pro dvě srovnávací letiště.
- (412) I za předpokladu, že lze provést referenční srovnávání s obdobnými ujednáními, která platí na srovnatelných letištích, jež by Komisi vedlo k závěru, že dotyčné „ceny“ odpovídají „tržní ceně“, či jsou dokonce vyšší, nemohla by Komise na tomto základě vyvodit závěr, že předmětná ujednání jsou v souladu s trhem, pokud by se ukázalo, že v době, kdy provozovatel letiště tato ujednání uzavřel, mohl přiměřeně očekávat, že povedou k inkrementálním nákladům přesahujícím inkrementální příjmy. Tržně jednající hospodářský subjekt by neměl zájem nabízet zboží nebo služby za „tržní cenu“, pokud by to podle očekávání vedlo k inkrementálním ztrátám.
- (413) Komise se proto domnívá, že ujednání s leteckými společnostmi na letištích, jež společnost Ryanair uvedla jako údajně relevantní srovnávací letiště, nemohou představovat vhodné měřítko pro zjištění tržní ceny služeb, které společnost So.Ge.A.AL poskytovala jednotlivým leteckým společnostem na letišti Alghero. Vzhledem k neexistenci zjiitelného tržního měřítka se Komise domnívá, že vhodným kritériem pro posouzení dohod, které letiště uzavřelo s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*.
- (414) V této analýze je nutno zohlednit veškeré příslušné inkrementální příjmy a náklady související s transakcí. Jednotlivé prvky (slevy z letištních poplatků, marketingové příspěvky, jiné finanční pobídky) nelze posuzovat zvlášť. Jak je uvedeno v rozsudku ve věci Charleroi: „Přitom je nezbytné v rámci použití kritéria soukromého investora posuzovat obchodní transakci jako celek, aby se ověřilo, zda státní entita a entita jí ovládaná se společně chovaly jako hospodárné subjekty v tržním hospodářství. Komise má totiž povinnost při hodnocení sporných opatření zohlednit všechny relevantní skutečnosti a jejich kontext [...]“. ⁽¹⁰³⁾
- (415) Očekávané inkrementální příjmy musí zahrnovat zejména příjmy z letištních poplatků s přihlédnutím ke slevám a další dopravě očekávané na základě dohody, jakož i předpokládané příjmy z jiných než leteckých činností, jichž je dosahováno prostřednictvím další dopravy. Očekávané inkrementální náklady musí zahrnovat zejména všechny inkrementální provozní a investiční náklady, které by nevznikly, kdyby nebyla dohoda uzavřena, jako například inkrementální náklady na personál, na vybavení a na investice vyvolané přítomností letecké společnosti na letišti, a rovněž náklady na marketingové příspěvky a další finanční pobídky. Naproti tomu náklady, které by letišti vznikly i nezávisle na ujednání s leteckou společností, by pro účely posouzení zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu neměly být brány v potaz.
- (416) Komise v této souvislosti rovněž uvádí, že cenová diferenciacie (včetně marketingové podpory a jiných pobídek) je běžným obchodním postupem. Důvody, proč nejsou všem leteckým společnostem nabízeny stejné podmínky, mohou být různé. Racionální může být zejména nabízení zvláštních finančních pobídek (včetně ve formě marketingových příspěvků) a zvláštních slev ze zveřejněných letištních poplatků leteckým společnostem, které na letiště přivádějí vysoký počet cestujících. Tyto příznivé podmínky lze objektivně odůvodnit očekávanou další

⁽¹⁰³⁾ Rozsudek ve věci Charleroi, citováno výše, bod 59.

dopravou vzhledem k příjmům z jiných než leteckých činností plynoucím z této další dopravy ⁽¹⁰⁴⁾ a rovněž tím, že i když se marže za cestujícího vytvořená letištními poplatky, které letecká společnost platí, sníží o slevy a finanční pobídky, může být tato marže v absolutním vyjádření vzhledem k počtu cestujících značná. Pro účely posouzení, zda tyto slevy a finanční pobídky poskytují hospodářskou výhodu, je třeba zjistit, zda mohl provozovatel letiště v době, kdy se rozhodl je nabízet, přiměřeně očekávat, že toto rozhodnutí přinese zisk, jinými slovy povede k vyššímu zisku (či nižším ztrátám), než by bylo dosaženo v hypotetické srovnávací situaci.

- (417) Komise mimoto uvádí, že dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s leteckými společnostmi působícími na letišti, byly součástí dlouhodobé strategie letiště. Z obchodních plánů společnosti So.Ge.A.AL (viz 59.–75. bod odůvodnění) je zjevné, že byla závislá na nízkonákladových leteckých společnostech jako hlavní hybné síle růstu a že se očekávalo zvrácení předchozího poklesu a obnovení životaschopnosti, jakmile bude společnosti udělena plná koncese na provozování letiště Alghero. Podmínku uvedenou v 399. bodě odůvodnění proto splňují všechny předmětné smlouvy. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že pokud lze u každé dohody, která je předmětem šetření, zjistit, že v době, kdy byla uzavřena, mohl tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami na dosažení zisku na místě společnosti So.Ge.A.AL očekávat, že budoucí inkrementální náklady plynoucí z dohody budou vyrovnány budoucími inkrementálními příjmy, je tato dohoda v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu a nepředstavuje státní podporu.

12.2.1.2.2. Ohledně společného posouzení dohod o poskytování letištních služeb uzavřených se společností Ryanair a marketingových dohod se společností AMS

- (418) V rozhodnutí z roku 2012 se Komise domnívala, že za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je nutno dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS a jejich finanční důsledky posoudit společně jako jedno opatření. Společnost Ryanair nezpochybnila to, že by marketingové dohody uzavřené přímo mezi společnostmi Ryanair a So.Ge.A.AL v roce 2002 a 2003 měly být posouzeny společně s dohodami o poskytování letištních služeb z roku 2002 a 2003.
- (419) Společnost Ryanair však odmítla předběžný závěr Komise, že společnosti Ryanair a AMS je nutno považovat za jeden subjekt a že dohodu o poskytování letištních služeb, kterou uzavřely společnosti So.Ge.A.AL a Ryanair, a dohodu o poskytování marketingových služeb, kterou současně uzavřely společnosti So.Ge.A.AL a AMS, je třeba za účelem posouzení hospodářské výhody vyhodnotit společně. Podle společnosti Ryanair jsou dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair a dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené se společností AMS samostatné a nezávislé, souvisejí s různými službami a neexistuje mezi nimi smluvní ani jiná souvislost, která by odůvodňovala jejich hodnocení jako jednoho souboru opatření. Tento názor podpořila i společnost AMS.
- (420) Komise v této souvislosti uvádí, že existuje řada signálů, které jednoznačně naznačují, že dohody je nutno posoudit jako jedno opatření, jelikož byly uzavřeny v rámci jedné transakce.
- (421) Za první, dohody byly uzavřeny současně stejnými stranami:
- a) Pro účely použití pravidel státní podpory se společnosti AMS a Ryanair považují za jeden podnik v tom smyslu, že společnost AMS jedná v zájmu společnosti Ryanair a pod její kontrolou. U předmětných dohod to lze odvodit rovněž ze skutečnosti, že se v preambuli příslušné marketingové dohody uvádí, že „společnost AMS má výhradní licenci k nabízení marketingových služeb na cestovatelských internetových stránkách www.ryanair.com, internetových stránkách irské nízkonákladové letecké společnosti Ryanair“. Pokud proto společnost So.Ge.A.AL hodlala propagovat destinaci společnosti Ryanair a okolní oblasti, mohla tak učinit pouze prostřednictvím společnosti AMS.
- b) Všechny příslušné dohody byly uzavřeny vždy téhož dne.
- (422) Za druhé, v preambuli marketingových dohod z roku 2006 a 2010 uzavřených se společností AMS se uvádí, že „internetové stránky www.ryanair.com poskytují jedinečnou příležitost oslovit miliony potenciálních cestujících společnosti Ryanair a předkládají zevrubné informace o letištích, městech a regionech, v nichž společnost Ryanair působí“. To naznačuje, že účelem marketingové dohody není obecně propagace Sardinie, nýbrž dosažení

⁽¹⁰⁴⁾ To se vztahuje na příjmy plynoucí provozovateli letiště z dodatečné činnosti parkovišť, obchodů, restaurací atd. v důsledku dalších cestujících.

maximálního prodeje letenek do destinace Alghero, kterou obsluhuje společnost Ryanair. V preambulích se uvádí, že společnost So.Ge.A.AL osloví cestující společnosti Ryanair s cílem propagovat turistické a obchodní možnosti v regionu, a zejména letiště Alghero jako cílovou destinaci.

- (423) Za třetí, marketingové dohody se společností AMS v prvním oddíle nazvaném „Účel dohody“ uvádějí, že „jsou založeny na závazku společnosti Ryanair provozovat trasy mezi letištěm Alghero a destinacemi v EU“ (dohoda z roku 2006 zmiňuje letiště Londýn-Stansted, Barcelona-Girona, Frankfurt-Hahn, Pisa, Liverpool a Řím). Tato formulace stanoví jednoznačnou přímou souvislost mezi dohodami o poskytování letištních služeb a marketingovými dohodami v tom smyslu, že jedna bez druhé by uzavřena nebyla. Marketingové dohody jsou založeny na uzavření dohod o poskytování letištních služeb a službách poskytovaných společností Ryanair.
- (424) Za čtvrté, v marketingových dohodách se v preambuli uvádí, že se společnost So.Ge.A.AL rozhodla „u cestujících v mezinárodní letecké dopravě aktivně propagovat město Alghero a region jako prázdninovou destinaci a rovněž jako atraktivní obchodní centrum“. To naznačuje, že prvořadým a specifickým cílem uzavření marketingových dohod byla propagace konkrétně letiště Alghero a okolní oblasti, a proto souvisí s uzavřením dohod o poskytování letištních služeb ze strany společnosti Ryanair.
- (425) Za páté, marketingové dohody může společnost So.Ge.A.AL okamžitě zrušit, pokud by společnost Ryanair ukončila provoz na výše zmíněných trasách. To opět prokazuje, že marketingové dohody a dohody o poskytování letištních služeb jsou neoddělitelně spojené.
- (426) Komise rovněž uvádí, že z analýzy výroční zprávy společnosti So.Ge.A.AL za rok 2000 je zřejmé, že marketingovou podporu požadovala společnost Ryanair v době uzavření dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 jako podmínku pro provozování trasy do Londýna. Tento výklad podporuje i skutečnost, že náklady na marketingovou podporu považovala společnost So.Ge.A.AL za provozní náklady na trasu společnosti Ryanair, a nikoli za investici do rozvoje značky, jak tvrdily společnosti Ryanair a AMS.
- (427) Závěrem se uvádí, že dohody o poskytování marketingových služeb uzavřené společnostmi So.Ge.A.AL a AMS jsou neoddělitelně spojené s dohodami o poskytování letištních služeb, které podepsaly společnosti Ryanair a So. Ge.A.AL. Úvahy uvedené v 421. až 426. bodě odůvodnění prokazují, že bez dohod o poskytování letištních služeb by dohody o poskytování marketingových služeb uzavřeny nebyly. Z těchto důvodů vyvozuje Komise závěr, že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb jsou neoddělitelné, a považuje proto za vhodné analyzovat každou dohodu o poskytování marketingových služeb společně s dohodou o poskytování letištních služeb, která byla uzavřena současně, za účelem zjištění, zda tato transakce představuje státní podporu.

12.2.1.2.3. Ohledně výhod, které by tržně jednající hospodářský subjekt mohl očekávat od dohod o poskytování marketingových služeb, a ceny, kterou by byl za tyto služby ochoten zaplatit

- (428) Za účelem použití kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu v daném případě je nutno chování regionu Sardinie a společnosti So.Ge.A.AL porovnat s chováním obezřetného, tržně jednajícího hospodářského subjektu pověřeného provozováním letiště Alghero, které je vedeno vyhlídkami na dosažení zisku. Při tomto posouzení by případné kladné účinky na hospodářství regionu, v němž se letiště nachází, neměly hrát žádnou úlohu, jelikož Soudní dvůr objasnil, že příslušnou otázkou pro použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu je to, zda by „za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Při analýze dotyčných opatření je třeba posoudit výhody, jež by mohl tento hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt, který je motivován vyhlídkami na dosažení zisku, získat z pořízení marketingových služeb. Při této analýze by se neměl brát v potaz obecný dopad těchto služeb na cestovní ruch a na hospodářskou výkonnost regionu. V úvahu je nutno vzít pouze dopad těchto služeb na ziskovost letiště, jelikož o to jediné by se hypotetický, tržně jednající hospodářský subjekt zajímal.

⁽¹⁰⁵⁾ Věc Belgie v. Komise, 40/85, Recueil 1986, s. I-2321.

- (430) Marketingové služby mohou v zásadě stimulovat osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahují dohody o poskytování marketingových služeb a dohody o poskytování letištních služeb, jelikož marketingové služby mají tyto letecké trasy propagovat. Ačkoli z tohoto dopadu bude mít prospěch především dotyčná letecká společnost, může být výhodný i pro provozovatele letiště. Zvýšení osobní přepravy může navíc vést k zvýšení příjmů provozovatele letiště plynoucích z určitých letištních poplatků a rovněž k zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností, zejména parkovišť, restaurací a jiných podniků nacházejících se na letišti, jejichž obrát připadá zcela nebo částečně provozovateli letiště.
- (431) Tržně jednající hospodářský subjekt provozující letiště Alghero místo společnosti So.Ge.A.AL a regionu Sardinie by proto vzal tyto možné pozitivní dopady v úvahu, pokud by zvažoval uzavření dohody o poskytování marketingových služeb a odpovídající dohody o poskytování letištních služeb. Tržně jednající hospodářský subjekt by vzal v úvahu dopad dotyčné letecké trasy na budoucí příjmy a náklady a odhadl by zvýšení počtu cestujících, kteří tyto trasy využívají, což by odráželo možný pozitivní dopad marketingových služeb ve formě vyššího faktoru vytíženosti sedadel na těchto leteckých trasách oproti očekáváním⁽¹⁰⁶⁾. Tento dopad by byl vyhodnocen pro celou dobu provozování dotyčných leteckých tras, která je stanovena v dohodě o poskytování letištních služeb a dohodě o poskytování marketingových služeb.
- (432) Komise v tomto ohledu souhlasí se společností Ryanair, konkrétně s tím, že dohody o poskytování marketingových služeb neznamenají pro provozovatele letiště pouze náklady, nýbrž že lze očekávat, že mu přinesou i určité výhody.
- (433) Mimoto je třeba určit, zda by u hypotetického, tržně jednajícího hospodářského subjektu, který provozuje letiště Alghero, bylo možno přiměřeně očekávat i jiné přínosy, jako je image značky, tj. jiné přínosy než přínosy plynoucí z pozitivního dopadu na osobní přepravu na leteckých trasách, na něž se vztahuje dohoda o poskytování marketingových služeb, v době provozování těchto tras stanovené v dohodě o poskytování marketingových služeb nebo v dohodě o poskytování letištních služeb.
- (434) Společnost Ryanair toto tvrzení podpořila, zejména ve své studii ze dne 17. ledna 2014. Studie vychází z teorie, že marketingové služby pořízené provozovatelem letiště pomohou zlepšit image značky letiště a v důsledku toho povedou k udržitelnému zvýšení počtu cestujících, kteří letiště využívají, a nikoli pouze k zvýšení počtu cestujících na leteckých trasách, na něž se vztahuje dohoda o poskytování marketingových služeb a dohoda o poskytování letištních služeb, a to po dobu provozování těchto tras, která je stanovena ve zmíněných dohodách. Společnost Ryanair ve své studii zejména tvrdila, že tyto marketingové služby budou mít udržitelné pozitivní dopady na osobní přepravu na letišti i poté, co platnost dohody o poskytování marketingových služeb skončí. Itálie s tímto názorem souhlasila a přínosy marketingových služeb byly zohledněny v rekonstruované analýze ziskovosti *ex ante* u dohod se společností Ryanair, jak je shrnuto v tabulce 8.
- (435) Za prvé je třeba uvést, že nic nenasvědčuje tomu, že v době uzavření dohod o poskytování marketingových služeb, jichž se formální vyšetřovací řízení týká, provozovatel letiště nebo region Sardinie alespoň zvažovali, neřkuli vyčíslili, možné pozitivní dopady dohod o poskytování marketingových služeb na jiné letecké trasy, než jsou trasy, na něž se dohody vztahují, nebo možnost přetrvávání těchto dopadů po skončení platnosti dohod.
- (436) Na základě dostupných informací mimoto nelze posoudit udržitelnost těchto dopadů. Je možné, že propagace letiště Alghero a Sardinie na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla lidi podnítit k návštěvě tohoto místa a k zakoupení letenek společnosti Ryanair na letiště Alghero v době, kdy byla tato reklama vyvěšena na internetových stránkách, nebo těsně poté. Je však velmi nepravděpodobné, že dopad této reklamy na návštěvníky přetrvával nebo ovlivňoval nákupy letenek déle než několik týdnů po jejím vyvěšení na internetových stránkách společnosti Ryanair. Reklamní kampaň má s větší pravděpodobností udržitelný dopad, pokud propagační činnosti zahrnují jedno či více reklamních médií, s nimiž zákazníci přicházejí v daném období pravidelně do kontaktu. Reklamní kampaň zahrnující celoplošné televizní a rozhlasové stanice, oblíbené internetové stránky a/nebo různé reklamní plakáty vyvěšené na veřejných místech nebo ve veřejných prostorech může mít například udržitelný dopad, pokud spotřebitelé přicházejí s těmito médii pravidelně do kontaktu. Propagační činnosti omezené pouze na internetové stránky společnosti Ryanair však nebudou mít s vysokou pravděpodobností dopad přetrvávající dlouho po skončení propagace.
- (437) Ve skutečnosti je velmi pravděpodobné, že většina lidí nenavštěvuje internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často k tomu, aby v nich reklama pouze na těchto internetových stránkách zanechala jasnou

⁽¹⁰⁶⁾ Faktor vytíženosti sedadel je definován jako podíl obsazených míst v letadle provozovaném na dotyčné letecké trase.

vzpomínku na dotčený region. Toto tvrzení dokládají dva faktory. Za prvé, podle podmínek dohod o poskytování marketingových služeb byla propagace letiště Alghero a Sardinie na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair omezena na jeden odstavec o 150 slovech pod nadpisem „Pět nejlepších věcí, co dělat“ na stránkách destinace Alghero a uvedení odkazu na domovské stránce www.ryanair.com vedoucím na stránky zpřístupněné společností So.Ge.A.AL. Komise se domnívá, že tento typ propagačních činností (pouhý odkaz s omezenou marketingovou hodnotou) významně omezil dopad těchto činností po skončení propagace, zejména v důsledku toho, že tyto činnosti byly omezeny pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly podpořeny jinými médii. Za druhé, marketingové činnosti uvedené v dohodách, které byly uzavřeny se společností AMS, souvisely do značné míry s internetovými stránkami pro destinaci Alghero. Je velmi pravděpodobné, že většina lidí tyto stránky nenavštěvuje často; v případě, že tak činí, je to pravděpodobně jen z toho důvodu, že se o tuto destinaci již zajímají.

- (438) I kdyby proto marketingové služby zvýšily objem osobní přepravy na leteckých trasách, jichž se týkaly dohody o poskytování marketingových služeb, po dobu jejich provádění, je velmi pravděpodobné, že po skončení jejich platnosti byl tento dopad nulový či zanedbatelný.
- (439) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 rovněž vyplývá, že vytvoření přínosů mimo letecké trasy, na něž se dohody vztahovaly, nebo přínosů přetrvávajících po ukončení provozování těchto tras, jak bylo stanoveno v dohodách o poskytování marketingových služeb a dohodách o poskytování letištních služeb, je mimořádně nejisté a nelze je vyčíslit s takovou mírou spolehlivosti, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt považoval za dostatečnou.
- (440) Podle studie ze dne 17. ledna 2014 jsou například „budoucí inkrementální zisky po plánovaném skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb přirozeně nejisté“. Tato studie mimoto navrhuje dvě metody předběžného posouzení pozitivních dopadů dohod o poskytování marketingových služeb: metodu „peněžních toků“ a metodu „kapitalizace“.
- (441) Metoda „peněžních toků“ zahrnuje ohodnocení přínosů dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb na základě posouzení budoucích příjmů, které může provozovatel letiště získat v důsledku dohody o poskytování marketingových a letištních služeb, po odečtení příslušných nákladů. Podle metody „kapitalizace“ se zlepšení image značky letiště prostřednictvím marketingových služeb považuje za nehmotný majetek, který je pořízen za cenu stanovenou v dohodách o poskytování marketingových služeb.
- (442) Studie ze dne 17. ledna 2014 však zdůrazňuje významné potíže spojené s postupem založeným na „kapitalizaci“ a uvádí, že výsledky získané pomocí této metody nemusí být spolehlivé; ve studii se jako vhodnější doporučuje postup založený na „peněžních tocích“. Ve studii se zejména konstatuje, že „postup založený na kapitalizaci by zohlednil pouze část nákladů na marketing, které lze přičíst nehmotným aktivům letiště. Určení části nákladů na marketing, které jsou zaměřeny na vytvoření očekávaných budoucích příjmů letiště (tj. investice do nehmotných aktiv letiště), v porovnání se stávajícími příjmy letiště však může být obtížné“. Ve studii je rovněž zdůrazněno, že „za účelem uplatňování postupu založeného na kapitalizaci je nutno odhadnout průměrnou dobu, po kterou bude letiště schopno udržet si zákazníka v důsledku marketingové kampaně společnosti AMS. V praxi bude velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníka po skončení kampaně společnosti AMS kvůli nedostatečným údajům.“
- (443) Studie ze dne 31. ledna 2014 se zabývá uplatňováním postupu založeného na „peněžních tocích“ v praxi. Podle tohoto postupu jsou přínosy dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb, které přetrvávají po skončení platnosti dohody o poskytování marketingových služeb, vyjádřeny jako „konečná hodnota“, která je vypočítána ke dni skončení platnosti dohody. Konečná hodnota se vypočítává z inkrementálních zisků letiště (po odečtení plateb pro společnost AMS) v posledním roce platnosti dohody o poskytování letištních služeb, které jsou upraveny k zohlednění tempa růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má vyjádřit schopnost dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb přispět k ziskům letiště po skončení platnosti těchto dohod. Stejný způsob výpočtu „konečné hodnoty“ navrhla i Itálie ve zprávě z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu (viz 471. bod odůvodnění).

- (444) Podle studie ze dne 31. ledna 2014 závisí schopnost zajistit trvalé přínosy na různých faktorech „včetně větší důležitosti a silnější značky spolu se síťovými externalitami a stálými cestujícími“, ačkoli ohledně těchto faktorů nebyly poskytnuty žádné podrobnosti.
- (445) Ve studii ze dne 31. ledna 2014 je navržen faktor pravděpodobnosti 30 %, což se pokládá za přiměřené. Studie však neobsahuje žádné přesvědčivé údaje týkající se tohoto faktoru, a to kvantitativní ani kvalitativní. K doložení této 30 % míry se nezakládá na skutečnostech týkajících se činnosti společnosti Ryanair, trhů letecké dopravy nebo letištních služeb. Nestanoví ani žádnou souvislost mezi touto mírou a faktory, které mimochodem zmiňuje (důležitost, silná značka, síťové externality a stálí cestující), a neuvádí, že se předpokládá, že tyto faktory zajistí přetrvávání přínosů dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb i po skončení jejich platnosti. Při analýze toho, nakolik mohly tyto služby ovlivnit faktory zmíněné v 444. bodě odůvodnění, nevychází studie z konkrétního obsahu marketingových služeb uvedených v jednotlivých dohodách se společností AMS.
- (446) Studie mimoto neprokazuje, že je pravděpodobné, že po skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb budou v budoucnu přetrvávat zisky provozovatele letiště vytvořené těmito dohodami v posledním roce jejich provádění. Studie nepředkládá ani žádné důkazy ohledně toho, že vhodným ukazatelem pro měření dopadu dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb na dané letiště je tempo růstu trhu letecké dopravy v Evropě.
- (447) „Konečnou hodnotu“ vypočítanou pomocí metody, kterou navrhla společnost Ryanair a Itálie, by proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt s největší pravděpodobností při rozhodování o uzavření dohody nebral v potaz. Studie ze dne 31. ledna 2014 proto prokazuje, že postup založený na „peněžních tocích“ vede stejně jako metoda „kapitalizace“ pouze k velmi nejistým a nespolehlivým výsledkům.
- (448) Marketingové služby se mimoto jednoznačně zaměřují na osoby, které pravděpodobně využijí trasu, již se dohoda o poskytování marketingových služeb týká. Nebude-li provoz na této trase po skončení platnosti dohody o poskytování letištních služeb pokračovat, je nepravděpodobné, že marketingové služby budou mít i nadále pozitivní dopad na osobní přepravu na letišti po skončení platnosti dohody. Pro provozovatele letiště je velmi obtížné posoudit pravděpodobnost toho, že letecká společnost bude trasu provozovat i po uplynutí doby, k níž se zavázala v dohodě o poskytování letištních služeb. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukazují, že pokud jde o otevírání a uzavírání tras, reagují velmi citlivě na podmínky na trhu, které se většinou mění velmi rychle. V daném případě Itálie například uvedla, že se společnost Germanwings rozhodla ukončit provozování činnosti z letiště Alghero už po jednom roce, a její dohoda se společností So.Ge.A.AL proto nebyla prováděna po celou dobu platnosti (letecký dopravce uzavřel s letištěm tříletou dohodu), jelikož se jí nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability. Z dokumentů obsažených ve spise rovněž vyplývá, že společnost Ryanair nejméně jednou (v roce 2009) přehodnocovala své činnosti provozované z letiště Alghero. Při uzavírání transakce, jako je transakce posuzovaná v daném případě, by se proto obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt nespolehl na to, že letecká společnost bude dotyčnou trasu provozovat i po skončení platnosti dohody.
- (449) Komise v neposlední řadě podotýká, že tento postup spočívající v započítání „konečné hodnoty“, který Itálie použila při rekonstrukci analýzy ziskovosti *ex ante* u dohod z roku 2006 a 2010, nepoužila Itálie při posuzování ziskovosti dohod, které byly podepsány s ostatními leteckými společnostmi působícími na letišti, ačkoli provozovatel letiště uzavřel i marketingové dohody. Argumentace Itálie v tomto ohledu vychází ze skutečnosti, že počet potenciálních návštěvníků internetových stránek jiných leteckých společností než společnosti Ryanair je podstatně nižší než počet návštěvníků internetových stránek ryanair.com. Vzhledem k této mnohem menší oblíbenosti by nebylo vhodné vyčíslit v analýze ziskovosti dohod s ostatními leteckými společnostmi konečnou hodnotu. Komise však uvádí, že až do roku 2006 podepisovala společnost So.Ge.A.AL marketingové dohody se společností Ryanair místo se společností AMS. U budoucích přínosů po skončení platnosti marketingových dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair v roce 2002 a 2003, se konečná hodnota nebrala v potaz.
- (450) Z 428. až 449. bodu odůvodnění vyplývá, že jedinou výhodou, kterou by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával u dohody o poskytování marketingových služeb a kterou by vyčíslil při rozhodování o uzavření či uzavření takové dohody společně s dohodou o poskytování letištních služeb, by bylo to, že marketingové služby budou mít pozitivní dopad na počet cestujících, kteří využívají trasy, jichž se dotýčné dohody týkají,

po dobu provozování těchto tras, která je stanovená v dohodách. Komise se domnívá, že jakékoli jiné potenciální přínosy jsou příliš nejisté, než aby je bylo možno vyčíslit a vzít v úvahu.

12.2.1.2.4. Posouzení inkrementálních nákladů a příjmů

- (451) Vzhledem k úvahám uvedeným v 398. až 450. bodě odůvodnění musí Komise za účelem použití zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu i) analyzovat každou dohodu o poskytování letištních služeb společně s marketingovou dohodou, pokud existuje, včetně toho, kdy byla takováto dohoda se společností AMS podepsána, a ii) určit inkrementální náklady a příjmy, které lze přiměřeně očekávat u každé takovéto společné transakce, přičemž se zohlední dopad marketingových dohod na očekávané faktory vytíženosti sedadel.

Dohody se společností Ryanair

- (452) Dohody o poskytování letištních služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair, jsou uvedeny v tabulce 7:

Tabulka 7

Dohody o poskytování letištních služeb, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair

Dohoda (datum podpisu)	Stanovená doba platnosti dohody
Dohoda z roku 2000 (22. června 2000)	22. června 2000–21. června 2010
Dohoda z roku 2002 (25. ledna 2002)	1. ledna 2002–31. prosince 2012
Dohoda z roku 2003 (1. září 2003)	1. září 2003–1. září 2014
Dohoda z roku 2006 (3. dubna 2006)	1. ledna 2006–31. prosince 2010
Dohoda z roku 2010 (20. října 2010)	1. ledna 2010–31. prosince 2013

- (453) Itálie uvedla, že společnost So.Ge.A.AL vypracovala v různých okamžicích mezi roky 2000 a 2010 několik obchodních plánů týkajících se celkového rozvoje letiště. Tyto obchodní plány obsahují určité výhledové odhady počtu cestujících a příjmů a rovněž určité informace o nákladech. Žádný z těchto obchodních plánů však nesouvisí s konkrétní dohodou, která byla podepsána mezi společností So.Ge.A.AL a leteckými společnostmi působícími na letišti Alghero nebo společností AMS. Tyto obchodní plány se mimoto nevztahují na celou dobu platnosti dohod společnosti So.Ge.A.AL s těmito leteckými společnostmi.
- (454) Jak bylo uvedeno výše, Itálie provedla u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ante* na základě inkrementálních nákladů a příjmů, které by tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So. Ge.A.AL mohl přiměřeně očekávat v době uzavření každé z těchto dohod v období, které je předmětem šetření, tj. 2000–2010, jak je shrnuto v tabulce 8. Na základě těchto analýz mohla společnost So.Ge.A.AL v době uzavření dohod se společností Ryanair přiměřeně očekávat, že dohody budou pro letiště ziskové.
- (455) Při rekonstrukci analýzy očekávané ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 byl použit obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000, zatímco při rekonstrukci analýzy dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 byly použity obchodní plány z roku 2004 a 2009.

- (456) Z obchodních plánů společnosti So.Ge.A.AL však nebylo možno odvodit všechny inkrementální příjmy a náklady související s jednotlivými dohodami se společností Ryanair. U kategorií inkrementálních příjmů a nákladů, které nebylo možno odvodit z obchodních plánů, vycházela Itálie v analýze inkrementálních zisků dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společností Ryanair, z ustanovení dohod o poskytování letištních služeb a marketingových dohod.
- (457) V tabulce 8 je uvedena čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair, a to podle zprávy z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu. Skutečnost, že všechny čisté současné hodnoty jsou kladné, potvrzuje, že uzavření dohod se společností Ryanair bylo pro provozovatele letiště racionální.

Tabulka 8

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair – zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího subjektu ⁽¹⁾

Dohoda	Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽²⁾
Dohoda o letištních službách z roku 2000	[4–8] (*)
Dohoda o letištních službách z roku 2002	[3–6]
Dohoda o letištních službách z roku 2003	[9–12]
Dohoda o letištních službách z roku 2006	[6–9]
Dohoda o letištních službách z roku 2010	[9–12]

⁽¹⁾ Analýza zahrnuje „konečnou hodnotu“, aby se zohlednily budoucí přínosy pro společnost So.Ge.A.AL po skončení platnosti dohod z roku 2006 a 2010 (viz 471. bod odůvodnění), nezahrnuje však období, po které dohody z roku 2006 a 2010 platily se zpětnou účinností (viz 485. bod odůvodnění).

⁽²⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

(*) Informace, na které se vztahuje profesní tajemství.

- (458) Předpoklady, které byly vzaty v úvahu za účelem rekonstrukce analýzy ziskovosti, jsou podrobně projednány v 459.–471. bodě odůvodnění.

i. Příjmy z leteckých činností

- (459) Itálie vzala v úvahu různé kategorie příjmů z leteckých činností, zejména příjmy z přistávacích poplatků a poplatků za pozemní odbavení a příjmy z prodeje letenek. Pokud byly k dispozici, byly použity poplatky stanovené v dohodách o poskytování letištních služeb. V případě poplatků, které nebyly v dohodách o poskytování letištních služeb upřesněny, vycházely předpoklady z údajů uvedených na fakturách, které poskytla společnost Ryanair. Itálie však objasnila, že údaje o poplatcích uvedené na fakturách společnosti Ryanair odpovídají zveřejněným poplatkům společnosti So.Ge.A.AL za všechny letištní služby kromě odbavení. Společnosti Ryanair byla přiznána sleva z poplatků za odbavení zohledňující rozsah činnosti leteckého dopravce na letišti, což se projevilo v dohodách o poskytování letištních služeb.
- (460) Za účelem odvození inkrementálních příjmů z leteckých činností doplnila společnost So.Ge.A.AL informace o cestujících a obrátkách společnosti Ryanair podle dohod o poskytování letištních služeb o informace odvozené z obchodních plánů.
- (461) Dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 neobsahovaly žádné odhady objemu přepravy. Odhady objemu přepravy, na nichž byla analýza dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 založena, byly proto odvozeny z obchodního plánu společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000, který obsahoval odhady objemu přepravy společnosti Ryanair na letišti. Ačkoli dohody o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 ukládají společnosti Ryanair určité cíle týkající se objemu přepravy, Itálie objasnila, že tyto cíle neodrážejí očekávání společnosti So.Ge.A.AL ohledně celkového objemu přepravy společnosti Ryanair

na letišti. Společnost So.Ge.A.AL měla spíše za to, že cíle představují minimální smluvní závazky společnosti Ryanair. V případě dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 byly proto odhady objemu přepravy založeny na obchodních plánech, které společnost So.Ge.A.AL vypracovala k nejbližšímu okamžiku před podpisem dohod z roku 2006 a 2010 (odhady objemu přepravy jsou konkrétně založeny na obchodních plánech společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 a 2009).

- (462) Jelikož se obchodní plány společnosti So.Ge.A.AL nevztahují na celou dobu trvání jejích smluvních dohod s leteckými společnostmi, byly za účelem rozšíření analýzy ziskovosti na celou dobu platnosti dohod se společností Ryanair odhady objemu přepravy (rotací) a odlétajících cestujících vypracovány i pro roky, na něž se obchodní plány nevztahovaly, a to ve dvou krocích. Za prvé, počet obrátek společnosti Ryanair byl odhadnut pomocí aktualizace počtu obrátek za poslední rok uvedený v obchodním plánu, přičemž se předpokládal roční nárůst počtu obrátek o 19 %. Tento koeficient růstu vycházel z průměrného očekávaného růstu v období od roku 2004 do roku 2006 podle obchodního plánu z roku 2000. Za druhé, počet odlétajících cestujících pro zbývající období byl odvozen z roční kapacity sedadel vynásobené počtem obrátek, přičemž se předpokládal faktor vytiženosti sedadel 82 %, tj. průměrný faktor vytiženosti sedadel v celé síti společnosti Ryanair v době podpisu dohod.

ii. Příjmy z jiných než leteckých činností

- (463) Předpoklady týkající se příjmů z jiných než leteckých činností vycházely z obchodních plánů, které společnost So. Ge.A.AL vypracovala v nejbližším okamžiku před podpisem jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb, jak je uvedeno v tabulce 9:

Tabulka 9

Předpoklady týkající se očekávaných příjmů z jiných než leteckých činností

Dohoda	Příjmy z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího (v EUR)	Zdroj
Dohoda z roku 2000	1,96–2,38	Obchodní plán z roku 2000
Dohoda z roku 2002	2,17–2,38	Obchodní plán z roku 2000
Dohoda z roku 2003	2,17–2,38	Obchodní plán z roku 2000
Dohoda z roku 2006	4,31–4,64	Obchodní plán z roku 2004
Dohoda z roku 2010	6,02–6,47	Obchodní plán z roku 2009

- (464) Pro období každé dohody o poskytování letištních služeb, na něž se nevztahovaly příslušné obchodní plány, byl v každém roce až do konce platnosti dohody použit poslední dostupný odhad příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího. V obchodním plánu z roku 2000 byl například posledním rokem, pro nějž byl k dispozici odhad, rok 2006. Podle obchodního plánu měly příjmy z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího v roce 2006 činit 2,38 EUR. Pro zbývající roky platnosti dohody o poskytování letištních služeb z roku 2006 se předpokládala stejná výše příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího.

iii. Inkrementální náklady

- (465) Jelikož nebyly k dispozici informace o očekávaných inkrementálních nákladech souvisejících s poskytováním služeb společností Ryanair v době podpisu jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb, odhadla Itálie inkrementální náklady na základě vztahu mezi provozními náklady letiště a počtem cestujících.
- (466) Poté se použil regresní přístup s cílem určit, jak se provozní náklady změní v případě změny počtu cestujících, za účelem odhadu inkrementálních nákladů, které mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat v době podpisu

dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako první krok byla provedena regresní analýza k určení dopadu změny počtu cestujících na letišti na provozní náklady letiště. Ve druhém kroku byl odhad dodatečných provozních nákladů v důsledku dohod se společností Ryanair odvozen z výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s odhady počtu cestujících společnosti Ryanair.

(467) V potaz se braly tyto složky nákladů:

- a) inkrementální náklady na zaměstnance;
- b) inkrementální náklady na zboží a služby, bezpečnost, zásoby a materiál;
- c) platby v souvislosti s pobídkami týkajícími se nových tras, marketingem a/nebo poplatky závislémi na úspěšnosti hrazené společností Ryanair nebo AMS;
- d) náklady na koncesi.

(468) *Náklady na zaměstnance:* Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000 uvádí náklady na další zaměstnance, kteří budou v důsledku dohod se společností Ryanair zapotřebí do roku 2006. Za účelem posouzení dohod o poskytování letištních služeb z roku 2000, 2002 a 2003 byly proto inkrementální náklady na zaměstnance získány z obchodního plánu společnosti So.Ge.A.AL z roku 2000. Obchodní plány z roku 2004 a 2006 však neobsahují žádné údaje o inkrementálních nákladech. Za účelem odvození odhadů inkrementálních nákladů na zaměstnance souvisejících s dohodami se společností Ryanair po roce 2006 byla provedena statistická analýza na základě údajů o celkových nákladech letiště na zaměstnance s cílem určit podíl nákladů, které se mění při změnách počtu cestujících⁽¹⁰⁷⁾. Odhad dodatečných nákladů na zaměstnance byl poté odvozen z výsledků regresní analýzy ve spojení s odhadovaným počtem cestujících společnosti Ryanair.

(469) *Ostatní náklady:* Regresní analýza byla obdobně provedena za účelem odhadu inkrementálních nákladů na zboží a materiál⁽¹⁰⁸⁾, služby⁽¹⁰⁹⁾, bezpečnost a zásoby, jelikož tyto náklady nebyly v obchodních plánech zmíněny. Jako náklady letiště byly zahrnuty pobídky týkající se nových tras, marketingové poplatky a/nebo poplatky závislé na úspěšnosti hrazené společností Ryanair. Inkrementální náklady na koncesi⁽¹¹⁰⁾ vycházely z jednotkových nákladů na úrovni letiště, které byly vynásobeny odhady objemu přepravy pro společnost Ryanair.

(470) Podle Itálie neusilovala společnost So.Ge.A.AL o zpětné získání nákladů na nový terminál pro cestující z poplatků hrazených společností Ryanair. Jinými slovy, investiční náklady spojené s novým terminálem nelze přičíst žádné z dohod se společností Ryanair, nejsou proto součástí inkrementálních nákladů.

(471) Platby pro společnost AMS v souvislosti s marketingem byly vzaty v úvahu jako náklady letiště. Současně byla k příjmům letiště připočítána „konečná hodnota“ s cílem zohlednit přínosy dohod o poskytování marketingových služeb a dohod o poskytování letištních služeb, které podle názoru Itálie přetrvávají i po skončení platnosti dohody o poskytování marketingových služeb. „Konečná hodnota“ je vypočítána stejným postupem, jaký použila společnost Ryanair a který je podrobně popsán v 443.–446. bodě odůvodnění.

(472) V tabulce 10 je uvedena čistá současná hodnota⁽¹¹¹⁾ peněžních toků, které bylo možno očekávat u dohod se společností Ryanair, a to na základě předpokladů popsáných v 459. až 471. bodě odůvodnění.

⁽¹⁰⁷⁾ Údaje o inkrementálních nákladech použité v regresní analýze pocházejí z doby před uzavřením dohod z roku 2006 a 2010 a společnost So.Ge.A.AL by je měla k dispozici v době, kdy provozovatel letiště uzavřel dotyčné dohody. Jelikož však údaje o nákladech jsou k dispozici pouze pro období 1998–2010, byly by v případě, že by se tento postup použil u dohod z roku 2000, 2002 a 2003, pro provedení regresní analýzy k dispozici pouze dva, tři resp. čtyři údaje, což nepostačuje k získání spolehlivých výsledků. U těchto dohod je proto regresní analýza založena na údajích o nákladech pro období 1998–2010.

⁽¹⁰⁸⁾ Náklady na materiál, reklamu, kancelářské potřeby, pohonné hmoty, palubní vstupenky, informační sdělení, visacky na zavazadla, uniformy pro zaměstnance.

⁽¹⁰⁹⁾ Náklady na pojištění vozidel, údržbu a opravy zařízení a vozidel, jiné výdaje na vozidla, rádiové kmitočty, údržba zařízení pro odbavení.

⁽¹¹⁰⁾ Od roku 2003 jsou roční koncesní poplatky hrazené provozovateli letišť stanoveny na základě údajů o objemu přepravy, které každý rok zveřejňuje Ministerstvo infrastruktury a dopravy – úřad ENAC. V tomto ohledu viz 156. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí.

⁽¹¹¹⁾ Čistá současná hodnota časové řady očekávaného peněžního toku (příjmy a výdaje) je definována jako diskontní suma jednotlivých očekávaných peněžních toků během příslušného období. Čistá současná hodnota je běžný nástroj, který podniky používají k posouzení ziskovosti projektu.

Tabulka 10

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair – zpráva z roku 2014 týkající se zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu

Dohoda (datum podpisu)	Stanovená doba platnosti dohody	Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽¹⁾
Dohoda z roku 2000 (22. června 2000)	22. června 2000–21. června 2010	[4–8]
Dohoda z roku 2002 (25. ledna 2002)	1. ledna 2002–31. prosince 2012	[3–6]
Dohoda z roku 2003 (1. září 2003)	1. září 2003–1. září 2014	[9–12]
Dohoda z roku 2006 (3. dubna 2006)	1. ledna 2006–31. prosince 2010	[6–9]
Dohoda z roku 2010 (20. října 2010)	1. ledna 2010–31. prosince 2013	[9–12]

⁽¹⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

- (473) Komise bere na vědomí, že pro účely analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 brala Itálie v úvahu dobu trvání v případě dohody z roku 2006 v délce deseti let a v případě dohody z roku 2010 v délce devíti let místo původně stanovené doby platnosti dohody, a to pět let resp. čtyři roky. Itálie však poskytla Komisi rovněž výsledky analýzy ziskovosti v případě, vezme-li se v úvahu původní doba platnosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 stanovená v těchto dohodách.
- (474) Na obhajobu tohoto postoje Itálie uvedla, že v době podpisu jednotlivých dohod se společností Ryanair společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávala, že tyto dohody budou za podobných podmínek prodlouženy. Na základě výslovného ustanovení v dohodě o poskytování letištních služeb z roku 2006 bylo možno tuto dohodu prodloužit o další pětileté období do 1. ledna 2016, společnost So.Ge.A.AL očekávala, že dohoda bude prodloužena za podobných podmínek. Obdobně se očekávalo, že se dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 bude vztahovat na období od 1. ledna 2010 do 31. prosince 2013 s možným prodloužením dohody o další pětileté období do 31. prosince 2018.
- (475) Komise nemůže s tímto tvrzením souhlasit.
- (476) Za prvé, dohoda z roku 2006 ani dohoda z roku 2010 nestanoví automatické prodloužení po uplynutí celé doby platnosti dohody.
- (477) Dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2006 místo toho stanoví, že se společnost So.Ge.A.AL zavazuje sjednat se společností Ryanair po skončení doby platnosti dohod nový vhodný balíček týkající se poskytování letištních služeb na další pětileté období, budou-li splněny určité podmínky, zejména pokud letecký dopravce splní zcela své závazky týkající se marketingových služeb a společnost So.Ge.A.AL získá koncesi na provozování letiště po 1. lednu 2011. Komise se domnívá, že pouze na základě tohoto ustanovení nemohla společnost So.Ge.A.AL v roce 2006 očekávat prodloužení dohody, navíc za obdobných podmínek, toto prodloužení bylo tudíž hypotetické a záviselo zejména na ochotě společnosti Ryanair je akceptovat. Výše uvedené ustanovení společnost Ryanair právně nezavazuje k uzavření nové dohody s provozovatelem letiště ani neposkytuje žádnou jistotu ohledně dodržení dotčených podmínek kteroukoli ze stran, zejména vzhledem k značné nejistotě spojené s udělením plné koncese provozovateli letiště v té době.

- (478) Komise se domnívá, že dohoda o poskytování letištních služeb z roku 2010 poskytuje ještě menší jistotu, pokud jde o její možné prodloužení. Článek 2 – „Doba platnosti“ zní takto: „Dohodu lze prodloužit o další pětileté období za podmínek v ní stanovených, nebo pozměněných stranami za předpokladu, že obě strany dosáhnou předchozího písemného souhlasu, a to nejméně šest měsíců před uplynutím počáteční doby platnosti. (...) Jakékoli následné prodloužení této dohody musí strany sjednat nejméně šest měsíců před uplynutím další doby platnosti.“ Je proto zřejmé, že by případné prodloužení dohody bylo předmětem jednání mezi oběma stranami, a společnost So.Ge.A.AL je proto nemohla v době podpisu dohody o poskytování letištních služeb z roku 2010 očekávat.
- (479) Komise za druhé uvádí, že ve spisu existují důkazy o tom, že v roce 2009 panovalo mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Ryanair napětí, které ohrožovalo smluvní vztahy s leteckým dopravcem. V té době podmínila společnost Ryanair další působení na letišti Alghero uzavřením doplňkové dohody. Ze zápisů ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 7. července 2009, 9. září 2009 a 23. února 2010, které poskytla Itálie, je zřejmé, že rozhodnutí provozovatele letiště o případném podpisu nové dohody o poskytování letištních služeb se společností Ryanair na pětileté období bralo v úvahu skutečnost, že tato dohoda nestanoví sankce za předčasné ukončení dohody. Konkrétně:
- společnost Ryanair důrazně požadovala uzavření doplňkové dohody, která „s určitostí povede k zvýšení hodnoty příspěvků na společný marketing“. Pokud nebude takováto dohoda podepsána okamžitě, ukončí letecký dopravce provozování všech tras z letiště Alghero ⁽¹¹²⁾;
 - byl projednáván dokument, který nastiňoval vývoj ujednání se společností Ryanair a současný stav vztahů s leteckou společností a uváděl, jaké další kroky budou podle názoru společnosti Ryanair podniknuty, přičemž k těmto krokům patřilo zrušení nebo snížení četnosti letů v rámci EU a jejich nahrazení vnitrostátními trasami ⁽¹¹³⁾;
 - představenstvo se dotazovalo na prostor pro jednání s ohledem na smluvní vztahy se společností Ryanair, „jelikož akcionáři společnosti So.Ge.A.AL neudělili představenstvu mandát k ukončení dohody s leteckým dopravcem“ ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) Ze zápisů z valné hromady akcionářů společnosti So.Ge.A.AL dne 26. října 2001 rovněž vyplývá, že společnost zvažovala ukončení dohody o poskytování letištních služeb z roku 2000 před skončením její platnosti a že to mezi akcionáři vyvolalo dlouhé diskuse.
- (481) Na základě těchto skutečností vyvozuje Komise závěr, že v době uzavření dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 se společností Ryanair nemohla společnost So.Ge.A.AL očekávat, že tyto dohody budou prodlouženy, nebo přinejmenším nemohla očekávat jejich prodloužení za stejných smluvních podmínek.
- (482) Komise rovněž uvádí, že podle informací, které poskytla Itálie, nebyla dohoda s jinou leteckou společností, která je předmětem šetření, Germanwings, uplatňována po celou dobu a letecký dopravce provozoval činnost z letiště pouze v roce 2007. V průběhu šetření Itálie objasnila, že se letecká společnost rozhodla ukončit provozování činnosti z letiště, jelikož se jí nepodařilo docílit dostatečného objemu přepravy pro dosažení hranice rentability z finančního hlediska.
- (483) Komise proto vyvozuje závěr, že za účelem analýzy ziskovosti dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 je třeba vzít v úvahu pouze období stanovené v příslušné dohodě, konkrétně pět let v případě dohody z roku 2006 a čtyři roky v případě dohody z roku 2010 (čistá současná hodnota v tabulce 10 byla vypočítána podle původní doby platnosti dohod stanovené v příslušných dohodách o poskytování letištních služeb).
- (484) Komise mimoto podotýká, že dohody o poskytování letištních služeb a dohody o poskytování marketingových služeb z roku 2006 a 2010 podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL, Ryanair a AMS platily se zpětnou účinností:
- a) dohoda o poskytování letištních služeb a dohoda o poskytování marketingových služeb z roku 2006 byly podepsány dne 3. dubna 2006, platily však se zpětnou účinností od 1. ledna 2006;
 - b) dohoda o poskytování letištních služeb a dohoda o poskytování marketingových služeb z roku 2010 byly podepsány dne 20. října 2010, platily však se zpětnou účinností od 1. ledna 2010.

⁽¹¹²⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 7. července 2009.

⁽¹¹³⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 9. září 2009.

⁽¹¹⁴⁾ Zápis ze zasedání představenstva společnosti So.Ge.A.AL dne 23. února 2010.

- (485) Komise také podotýká, že podle společnosti So.Ge.A.AL byly podmínky dohod sjednávaných se společnostmi Ryanair a AMS v obdobích, v nichž se dohody z roku 2006 a 2010 uplatňovaly se zpětnou účinností (tj. leden 2006 až duben 2006 v případě dohod z roku 2006 a leden 2010 až říjen 2010 v případě dohod z roku 2010), podobné podmínkám dohod, které byly nakonec podepsány v dubnu 2006 a říjnu 2010. Jinými slovy, dohody uzavřené v dubnu 2006 a říjnu 2010 pouze formálně schválily podmínky, které byly dohodnuty předem, a to před obdobím, v němž tyto dohody platily se zpětnou účinností. Na základě toho se Komise domnívá, že zohlednění každé dohody během její plánované doby trvání je v souladu s přístupem *ex ante*, a proto by v analýze ziskovosti dohod z roku 2006 a 2010 nemělo být období, v němž dohody platily se zpětnou účinností, vyloučeno.
- (486) Z výše uvedených důvodů má však Komise za to, že by přínosy, které by obezřetný, tržně jednající hospodářský subjekt očekával u dohody o poskytování marketingových služeb, byly důsledně omezeny na dobu působení leteckého dopravce na letišti, která je stanovena v dohodě o poskytování letištních služeb. Komise se proto domnívá, že by případná „konečná hodnota“, která má zohlednit budoucí přínosy marketingových služeb po skončení platnosti těchto dohod, měla být v analýze vynechána. Komise uvádí, že Itálie nevzala „konečnou hodnotu“ v potaz u přínosů získaných po skončení platnosti dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings (viz 528. bod odůvodnění).
- (487) Komise rovněž konstatuje, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností na tomto základě (aniž by tím bylo dotčeno hodnocení v předchozím bodě odůvodnění týkající se „konečné hodnoty“), je vhodný. Ačkoli se Komise domnívá, že by předpoklady týkající se objemu přepravy měly být obvykle založeny výhradně na četnosti tras a cílech v oblasti osobní přepravy, které jsou stanoveny v dohodách o poskytování letištních služeb, a faktoru vytíženosti sedadel, jenž mohla společnost So.Ge.A.AL přiměřeně očekávat v době uzavření jednotlivých dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair, Komise vzhledem k tomu, že v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 společnost So.Ge.A.AL očekávala, že objem přepravy společnosti Ryanair překročí minimální cíle stanovené v dohodách, souhlasí s tím, že nejpřesnější zdroj pro odvození odhadů společnosti So.Ge.A.AL týkajících se objemu přepravy společnosti Ryanair v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 představují očekávání společnosti So.Ge.A.AL v době podpisu dohod uvedená v obchodních plánech.
- (488) Komise považuje očekávání společnosti So.Ge.A.AL týkající se faktoru vytíženosti sedadel u společnosti Ryanair v době podpisu jednotlivých dohod za přiměřená, jelikož vycházela z jejích zkušeností a znalostí týkajících se obchodního modelu letecké společnosti.
- (489) Komise uvádí, že podle Itálie neusilovala společnost So.Ge.A.AL o zpětné získání nákladů na nový terminál pro cestující z poplatků hrazených společností Ryanair. V tomto ohledu se zdá, že si rozšíření kapacity terminálu na letišti Alghero, aby mohlo letiště zvládnout očekávaný nárůst objemu přepravy, skutečně vyžádal rozvoj cestovního ruchu obecně. Před uskutečněním investic na letišti Alghero brzdilo rozvoj odvětví cestovního ruchu navzdory jeho značnému potenciálu nedostatečné mezinárodní spojení. Letiště Alghero dosáhlo mezí své kapacity v roce 2003 a 2004, a proto byly zapotřebí investice, aby mohlo letiště odbavit více cestujících. Obchodní plán společnosti So.Ge.A.AL z roku 2004 předpokládal, že se celkový počet cestujících na letišti v roce 2008 zvýší přibližně o 30 % v porovnání s objemy před rozšířením kapacity letiště v roce 2004. Ačkoliv z obchodních plánů, které společnost So.Ge.A.AL vypracovala v různých okamžicích v období, které je předmětem šetření, je zřejmé, že provozovatel letiště byl závislý na nízkonákladových leteckých společnostech jako hlavní hybné síle růstu (a že se předpokládalo, že se společnosti podaří obnovit životaschopnost, jakmile jí bude udělena plná koncese), tento cíl nesouvisel se vztahem s žádnou konkrétní leteckou společností. Žádná z dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair nezmiňuje investice, které má provozovatel letiště uskutečnit. Komise v této souvislosti uvádí, že investice do rozšíření terminálu byly CIPE schváleny v roce 1997, tudíž dlouho před zahájením činnosti společnosti Ryanair na letišti Alghero. Žádost o plnou koncesi podaná úřadu ENAC byla součástí strategie společnosti So.Ge.A.AL s cílem zajistit rozvoj odvětví cestovního ruchu přilákáním nízkonákladových leteckých dopravců. Tato strategie vyžadovala rozšíření kapacity terminálu, aby bylo možno zvládnout očekávaný nárůst objemu přepravy, „plnou“ koncesi k zajištění účinného a účelného provozování letiště a smlouvy s nízkonákladovými leteckými dopravci. Na základě těchto skutečností souhlasí Komise s tím, že investiční náklady spojené s novým terminálem nelze přičíst žádné z dohod se společností Ryanair, nejsou proto součástí inkrementálních nákladů.
- (490) Komise rovněž uvádí, že očekávané inkrementální náklady odhadla Itálie pomocí postupu zdola nahoru. Použila se regresní analýza s cílem určit, jak se provozní náklady změní v případě změny počtu cestujících, a to za účelem odhadu inkrementálních nákladů, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat v době podpisu dohod o poskytování letištních služeb se společností Ryanair. Jako první krok byla provedena regresní analýza k určení

dopadu změny počtu cestujících na letišti na provozní náklady letiště. Ve druhém kroku byly odhadnuty dodatečné provozní náklady v důsledku dohod se společností Ryanair, a to s využitím výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s odhady počtu cestujících společností Ryanair.

- (491) V případě dohod o poskytování letištních služeb z roku 2006 a 2010 pocházejí údaje o inkrementálních nákladech, které Itálie použila v regresní analýze, z doby před uzavřením dohod a společnost So.Ge.A.AL by je měla k dispozici v době, kdy provozovatel letiště uzavřel dotyčné dohody. Jelikož však údaje o nákladech jsou k dispozici pouze pro období 1998–2010, byly by v případě, že by se tento postup použil u dohod z roku 2000, 2002 a 2003, pro provedení regresní analýzy k dispozici pouze dva, tři resp. čtyři údaje. Komise souhlasí s tím, že to nepostačuje k získání spolehlivých výsledků. Vzhledem k neexistenci dostatečných předběžných údajů, které by umožnily provést rekonstrukci analýzy ziskovosti na základě údajů, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, má Komise výjimečně (viz 284. bod odůvodnění) za to, že u těchto dohod je regrese na základě údajů o výsledcích za celé období 1998–2010 přijatelnou náhradou přiměřených očekávání tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (492) Na základě výše uvedených předpokladů provedla Komise u dohod se společností Ryanair rekonstrukci analýzy ziskovosti *ante* podle inkrementálních nákladů a příjmů, které by tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL mohl přiměřeně očekávat v době uzavření každé z předmětných dohod. Z různých obchodních plánů vypracovaných společností So.Ge.A.AL je zřejmé, že provozovatel letiště předpokládal růst objemu přepravy na základě strategie týkající se rozvoje odvětví cestovního ruchu přilákáním mezinárodní nízkonákladové dopravy, která měla podle očekávání zajistit podstatně vyšší objem cestujících než vnitrostátní činnosti ⁽¹¹⁵⁾.
- (493) V následující tabulce je uvedena čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod o poskytování letištních služeb uzavřených se společností Ryanair, a to na základě výše popsanych předpokladů.

Tabulka 11

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společností Ryanair

Dohoda	Stanovená doba platnosti dohody	Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v mil. EUR) ⁽¹⁾
Dohoda z roku 2000	22. června 2000–21. června 2010	[4–8]
Dohoda z roku 2002	1. ledna 2002–31. prosince 2012	[3–6]
Dohoda z roku 2003	1. září 2003–1. září 2014	[9–12]
Dohoda z roku 2006	1. ledna 2006–31. prosince 2010	[3–6]
Dohoda z roku 2010	1. ledna 2010–31. prosince 2013	[2–4]

⁽¹⁾ Při diskontování očekávaných peněžních toků byly použity referenční sazby Komise.

- (494) Jelikož očekávaný diskontovaný výsledek je u každé z dohod se společností Ryanair kladný, je Komise přesvědčena o tom, že u každé z dohod o poskytování letištních služeb sjednaných se společností Ryanair se v době jejich uzavření očekávalo, že bude zisková, a při uzavírání dotyčných dohod proto společnost So.Ge.A.AL neposkytla společnosti Ryanair hospodářskou výhodu, tyto dohody tudíž nepředstavují státní podporu.

⁽¹¹⁵⁾ Ačkoli tato strategie přinesla ovoce a společnosti So.Ge.A.AL se podařilo dosáhnout značného zvýšení objemu přepravy v souladu s jejími očekáváními, provozovatel letiště nebyl schopen spojit růst objemu přepravy s rostoucí ziskovostí navzdory finanční podpoře ze strany orgánů veřejné moci. To bylo velkou měrou způsobeno značnými prodlevami při udělení „plně“ koncese.

Dohody s jinými leteckými dopravci než společností Ryanair

Dohody se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings

- (495) Komise prověřila dohody společnosti So.Ge.A.AL týkající se odbavovacích a marketingových služeb, které byly uzavřeny se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings, jak je podrobně uvedeno v tabulce 12:

Tabulka 12

Dohody společnosti So.Ge.A.AL uzavřené se společnostmi Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings

<i>Alitalia</i>		
30.11.2010	Dohoda o odbavovacích službách	1.12.2010 – 1.12.2015
20.10.2010	Marketingová dohoda	7.6.2010 – 30.9.2010
<i>Společnost Volare</i>		
29.11.2007	Dohoda o odbavovacích službách	28.10.2007 – 31.10.2010
29.11.2007	Marketingová dohoda	28.10.2007 – 31.10.2010
<i>Společnost Meridiana</i>		
28.4.2010	Dohoda o odbavovacích službách	4/2010–4/2011
20.10.2010	Marketingová dohoda	6/2010–10/2010
<i>Společnost Germanwings</i>		
19.3.2007	Dohoda o odbavovacích službách	25.3.2007 – 31.10.2009
25.3.2007	Marketingová dohoda	2007–2009

i. Ohledně společného posouzení dohod o odbavovacích a marketingových službách

- (496) Komise za prvé uvádí, že v každém případě existují silné náznaky, že tyto dohody byly sjednány a uzavřeny v rámci jedné transakce, a jsou proto posouzeny jako jedno opatření. Konkrétně:
- marketingová dohoda se společností Meridiana, která platila se zpětnou účinností v období od června do října 2010, v článku 1 „Účel dohody“ stanovila, že se „společnost Meridiana zavazuje provozovat výše zmíněné trasy [Milán, Verona, Bari] podle stanovených provozních programů, a tudíž provádět po dohodě se společností So.Ge.A.AL komunikační a marketingový program“. Dohoda mimoto stanoví možnost jejího prodloužení pod podmínkou, že společnost Meridiana splní určité cíle týkající se počtu cestujících;
 - podle marketingové dohody, která platila se zpětnou účinností v období od června do září 2010, měla společnost Alitalia stanovit komunikační a marketingový program, jehož cílem je propagace regionu, a to rovněž zahájením provozu na nových trasách (Barcelona, Paříž a Brusel);
 - dohody o odbavovacích a marketingových službách se společností Volare byly uzavřeny též den. Marketingová dohoda se společností Volare stanoví: „Tato doplňková dohoda je významnou součástí standardní dohody o pozemním odbavení. Bude proto v platnosti do doby ukončení standardní dohody o pozemním odbavení z jakéhokoli důvodu, přičemž k tomuto okamžiku skončí rovněž platnost této doplňkové dohody a veškerých práv a povinností v ní stanovených.“ Marketingová dohoda stanoví také cíle týkající se počtu cestujících, k jejichž dosažení se letecký dopravce zavazuje;

d) marketingová dohoda se společností Germanwings „stanoví cíle, jichž má společnost Germanwings dosáhnout podle požadavků AHO [Alghero]. Strany potvrzují, že parametry použité za účelem prohlášení o dosažení výše uvedených cílů budou představovat roční počty cestujících a letů provozovaných společností Germanwings na/z letiště AHO [Alghero]“. Dohoda stanoví poplatky závislé na úspěšnosti a jednorázový příspěvek, který má uhradit společnost So.Ge.A.AL.

(497) Komise se proto domnívá, že mezi dohodami o poskytování letištních služeb a marketingovými dohodami existuje jednoznačná souvislost, jelikož posledně uvedené dohody byly založeny na uzavření dohody o poskytování letištních služeb a službách poskytovaných leteckými dopravci.

ii. Ohledně postupu použitého k odhadu inkrementálních nákladů a příjmů

(498) Před uzavřením dohod s těmito leteckými společnostmi neprovedla společnost So.Ge.A.AL žádnou analýzu ziskovosti *ex ante*. Jak bylo uvedeno výše, dopisem ze dne 25. března 2014 poskytla Itálie Komisi pro dohody uzavřené se společnostmi Air One/Alitalia, Meridiana, Volare, a Germanwings rekonstruovanou analýzu ziskovosti *ex ante*, a to na základě údajů, které by měl tržně jednající hospodářský subjekt na místě společnosti So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, a předvídatelného vývoje v té době.

(499) Podle Itálie odráží postup použitý k rekonstrukci analýzy metodiku, kterou by přijal tržně jednající hospodářský subjekt, a výsledky posouzení ziskovosti těchto dohod prokazují, že se *ex ante* očekávalo, že tyto dohody budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.

(500) Analýza je založena na postupu popsáném v 501. až 524. bodě odůvodnění.

(501) *Inkrementální příjmy z leteckých činností* byly odvozeny s použitím příslušných letištních poplatků, které měly jednotlivé letecké společnosti podle očekávání hradit, ve spojení s odhady objemu přepravy pro příslušnou leteckou společnost, a to za veškeré služby s výjimkou pozemního odbavení. Příjmy z leteckých činností plynoucí z pozemního odbavení jsou založeny na poplatcích, které byly dohodnuty mezi společností So.Ge.A.AL a jednotlivými leteckými společnostmi. Odhady objemu přepravy vycházely z objemu přepravy jednotlivých leteckých společností v roce podpisu dohody, nebo z cílů v oblasti přepravy, které byly stanoveny v příslušných dohodách.

(502) *Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností* jsou založeny na očekáváních společnosti So.Ge.A.AL v době podpisu dohod z roku 2007 a 2010 s leteckými společnostmi, a to ohledně příjmů z jiných než leteckých činností ve výši přibližně 5,00–6,00 EUR na odlétajícího cestujícího v důsledku výstavby nového terminálu (viz rovněž tabulka 9).

(503) *Inkrementální provozní náklady* byly odvozeny s přihlédnutím ke kategoriím inkrementálních nákladů, které společnost So.Ge.A.AL očekávala v době podpisu jednotlivých dohod se společnostmi Air One/Alitalia, Volare, Meridiana a Germanwings, a zahrnovaly: inkrementální náklady na zaměstnance, inkrementální náklady na odbavení, inkrementální náklady na zboží, služby a materiál, inkrementální náklady na koncesi a jednorázové platby za marketing v souvislosti s novými trasami a poplatky závislé na úspěšnosti.

(504) Byla provedena regresní analýza počtu cestujících a nákladů na úrovni letiště s cílem určit dopad změny počtu cestujících na letišti Alghero na celkové náklady letiště.

(505) Za účelem analýzy ziskovosti dohod z roku 2010 uzavřených se společnostmi Alitalia a Meridiana provedla Itálie regresní analýzu údajů o nákladech za období předcházející podpisu dohod, tj. 1998–2009, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod.

(506) Podle Itálie je však množství dostupných údajů z doby před uzavřením dohod se společnostmi Germanwings a Volare v roce 2007 (1998–2006) velmi malé. Výsledné odhady inkrementálních nákladů na zaměstnance a materiál činí 2,7 EUR resp. 9,3 EUR na odlétajícího cestujícího, což se považuje za neobvykle vysoký údaj. Přidání nebo odebrání jednoho údaje má v tomto případě na výsledky významný dopad. Na tomto základě vyplývá z analýzy ziskovosti záporná čistá současná hodnota v případě společnosti Germanwings, zatímco čistá současná hodnota dohody se společností Alitalia je kladná. Podle Itálie jsou odhady na základě regresních analýz nákladů stabilnější s tím, jak se zvyšuje počet údajů, a proto by v případě dohod se společnostmi Germanwings a Volare z roku 2007 měla regrese zahrnovat celé období 1998–2010.

- (507) Ve druhém kroku byly odhady celkových dodatečných nákladů v důsledku konkrétních dohod uzavřených mezi společností So.Ge.A.AL a příslušnými leteckými společnostmi odvozeny na základě výsledků získaných v prvním kroku ve spojení s příslušnými odhady počtu cestujících pro každou leteckou společnost.
- a) Očekávané inkrementální náklady na odbavení, zboží, služby a materiál po dobu trvání každé dohody jsou založeny na průměrných nákladech odbavení na ATM a průměrných nákladech na zboží, služby a materiál na cestujícího na úrovni letiště v roce bezprostředně předcházejícím roku podpisu dohody. Tyto jednotkové náklady jsou každý rok navýšeny o očekávanou inflaci a vynásobeny příslušným odhadem objemu přepravy pro každou leteckou společnost.
- b) Náklady na koncesi se liší podle počtu cestujících. Inkrementální náklady na koncesi jsou založeny na průměrných nákladech koncese na cestujícího na úrovni letiště v roce před podpisem každé dohody, které jsou vynásobeny odhadem objemu přepravy pro příslušnou leteckou společnost a navýšeny o inflaci.
- (508) Faktory vytíženosti sedadel, které se předpokládají v analýze ziskovosti dohod uzavřených se společnostmi Alitalia, Germanwings, Volare a Meridiana, vycházejí z předchozích znalostí a zkušeností společnosti So.Ge.A.AL týkajících se činnosti a obchodních modelů jednotlivých leteckých společností ⁽¹¹⁶⁾, jak je uvedeno v tabulce 13.

Tabulka 13

Předpoklady týkající se faktorů vytíženosti sedadel

Letecká společnost	Faktor vytíženosti sedadel
Společnost Air One/Alitalia	nepouž.
Společnost Germanwings	60
Společnost Volare	50
Společnost Meridiana	65

— Společnost Air One/Alitalia

- (509) Odhady objemu přepravy pro společnost Air One/Alitalia v době trvání dohody o odbavovacích službách byly odvozeny takto:
- a) odhady objemu přepravy v souvislosti se zahájením provozu na třech mezinárodních trasách do/z Barcelony, Bruselu a Paříže vycházejí z marketingové dohody. Předpokládalo se, že společnost Air One/Alitalia bude provozovat na každé trase tři lety týdně;
- b) odhady objemu přepravy pro vnitrostátní lety vycházejí z počtu letů, které společnost Air One/Alitalia provozovala v roce 2009, navýšeného o předpoklad, že objem vnitrostátní přepravy poroste o 1 % ročně.

⁽¹¹⁶⁾ V případě společností Germanwings a Meridiana je faktor vytíženosti sedadel uveden v dohodách uzavřených se společností So.Ge.A.AL. V případě společnosti Volare je faktor vytíženosti sedadel založen na předchozích znalostech společnosti So.Ge.A.AL týkajících se činnosti této letecké společnosti. Jelikož společnost Volare provozovala řadu vnitrostátních tras, předpokládal se nižší faktor vytíženosti sedadel. V případě společnosti Alitalia nebyly odhady objemu přepravy odvozeny z konkrétního předpokladu týkajícího se faktoru vytíženosti sedadel, jelikož společnost Alitalia provozovala různé modely letadel (s maximálním počtem sedadel v letadle v rozmezí od 90 do 180) podle dne v týdnu a sezóny. Odhady objemu přepravy byly odvozeny na základě předchozích zkušeností a znalostí týkajících se činnosti letecké společnosti.

- (510) Odhady objemu přepravy byly použity k odvození očekávaných inkrementálních příjmů a očekávaných inkrementálních nákladů. Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na odhadech objemu přepravy a zveřejněných letištních poplatcích za všechny služby s výjimkou odbavení. Poplatky za odbavení vycházejí z dohody o odbavovacích službách z roku 2010. Očekávané příjmy z jiných než leteckých činností jsou odvozeny způsobem, který je podrobně popsán v 502. bodě odůvodnění.
- (511) Očekávané inkrementální náklady byly odvozeny na základě předpokladů popsanych v 503.–508. bodě odůvodnění a zahrnují jednorázovou platbu za marketing ze strany společnosti So.Ge.A.AL s cílem podnítit společnost Air One/Alitalia k zahájení provozu na mezinárodních trasách z letiště Alghero.
- (512) Na základě těchto předpokladů je čistá současná hodnota peněžních toků, které se očekávají u dohod se společností Air One/Alitalia z roku 2010, podle výpočtů, které provedla Itálie, uvedena v tabulce 14.

Tabulka 14

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Air One/Alitalia z roku 2010 (v mil. EUR)

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkrementální zisky	[0–1]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]
Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody)	[10–14]					

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,45 %.

— Volare

- (513) Odhady objemu přepravy pro společnost Volare jsou založeny na ATM podle marketingové dohody, a to 28 letů v roce 2007, 207 letů v roce 2008 a 2009 a 180 letů v roce 2010.
- (514) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě o odbavovacích službách ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaného v 502. bodě odůvodnění.
- (515) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy podle předpokladů popsanych v 503.–508. bodě odůvodnění a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR za první rok činnosti.
- (516) Při výpočtu čisté současné hodnoty uvedené v tabulce 15 byla regresní analýza založena na údajích o nákladech pocházejících z doby před podpisem dohody, tj. 1998–2006.

Tabulka 15

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Volare z roku 2007 (v tis. EUR)

Rok	2007	2008	2009	2010
Inkrementální zisky	[13–18]	[50–100]	[100–125]	[100–125]
Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody)	[250–300]			

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6,42 %.

— Společnost Meridiana

- (517) Odhady objemu přepravy pro společnost Meridiana, z nichž vycházejí předpoklady týkající se očekávaných inkrementálních příjmů a inkrementálních nákladů, jsou založeny na ATM na trasách do/z Milána, Verony a Bari podle marketingové dohody z roku 2010.
- (518) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě o odbavovacích službách ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaneho v 502. bodě odůvodnění.
- (519) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy, jak je popsáno v 503.–508. bodě odůvodnění, a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR.
- (520) Komise uvádí, že marketingová dohoda se společností Meridiana měla platit jeden rok, a to v období od června 2010 do října 2010, a stanovila, že může být prodloužena na roky 2011 a 2012, pokud počet cestujících přepravených leteckou společností přesáhne určité minimální prahové hodnoty. Itálie uvedla, že v době podpisu dohod společnost So.Ge.A.AL očekávala, že společnost Meridiana dosáhne požadovaného minimálního objemu osobní přepravy, a že společnost Meridiana prodlouží marketingovou dohodu (a tudíž i dohodu o odbavovacích službách) se společností So.Ge.A.AL za podobných podmínek.
- (521) Na základě těchto předpokladů je čistá současná hodnota peněžních toků, které se očekávají u dohod se společností Meridiana z roku 2010, uvedena v tabulce 16. Jak je uvedeno v tabulce 16, za účelem analýzy ziskovosti vzala Itálie v úvahu období 2010–2013.

Tabulka 16

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Meridiana z roku 2010 za období 2010–2013 (v tis. EUR)

Rok	2010	2011	2012	2013
Inkrementální zisky	– [150–200]	[400–450]	[400–450]	[400–450]
Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody)	[950–1 100]			

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,24 %.

— Germanwings

- (522) Odhady objemu přepravy pro společnost Germanwings jsou založeny na cílovém ATM stanoveném v dohodě z roku 2007 a jsou základem očekávání společnosti SO.GE.A.AL týkajících se inkrementálních příjmů a inkrementálních nákladů v době uzavření dohody.
- (523) Inkrementální příjmy z leteckých činností jsou založeny na zveřejněných letištních poplatcích a dohodě z roku 2007 ve spojení s odhady objemu přepravy. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaneho v 502. bodě odůvodnění.
- (524) Inkrementální náklady byly založeny na průměrných jednotkových poplatcích a odhadech objemu přepravy a zahrnují jednorázovou platbu ve výši [...] EUR v prvním roce a poplatky závislé na úspěšnosti (analýza předpokládá, že společnost Germanwings splní cíle týkající se počtu cestujících). Při výpočtu čisté současné hodnoty uvedené v tabulce 17 byla regresní analýza založena na údajích o nákladech pocházejících z doby před podpisem dohody, tj. 1998–2006.

Tabulka 17

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Germanwings z roku 2007 (v tis. EUR)

Rok	2007	2008	2009
Inkrementální zisky	– [130–150]	– [20–30]	– [5–10]
Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody)	– [150–200]		

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6,42 %.

iii. Posouzení

- (525) Komise souhlasí s tím, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností na tomto základě, je vhodný.
- (526) Totéž platí s ohledem na výpočet inkrementálních nákladů, které zahrnují platby za marketing. Komise se však domnívá, že by regresní analýza měla být založena na údajích, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dohod, a měla by být proto provedena pouze pro období předcházející podpisu těchto dohod, v tomto případě konkrétně 1998–2006 pro dohody se společnostmi Germanwings a Volare a 1998–2009 pro dohody se společnostmi Alitalia a Meridiana.
- (527) Na rozdíl od dohod se společností Ryanair z roku 2000, 2002 a 2003, u nichž Komise souhlasila s tím, že na základě předběžných údajů o nákladech nelze provést smysluplnou regresní analýzu, a proto byly jako náhrada toho, co by v době uzavření těchto dohod přiměřeně očekával tržně jednající hospodářský subjekt, použity údaje o nákladech za období 1998–2008 (viz 491. bod odůvodnění), v případě dohody se společností Germanwings z roku 2007 a dohody se společností Meridiana z roku 2010 je k dispozici více údajů pro provedení regresní analýzy předběžných údajů o nákladech, které mohla mít společnost So.Ge.A.AL k dispozici v době uzavření dotyčných dohod. Komise mimoto uvádí, že podobný přístup přijala Itálie u analýzy dohod se společností Ryanair z roku 2006, jež předchází podpisu dohody se společností Germanwings v roce 2007.
- (528) Komise rovněž uvádí, že Itálie nevzala u přínosů získaných po skončení platnosti dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings, v potaz „konečnou hodnotu“. Tento postup je v souladu s odůvodněním Komise uvedeným v 445.–450. bodě odůvodnění.
- (529) Komise také podotýká, že podobně jako dohody o poskytování letištních služeb uzavřené se společností Ryanair v roce 2006 a 2010 se i marketingové dohody se společnostmi Meridiana a Alitalia uplatňovaly se zpětnou účinností v období od června 2010 do října 2010. Společnost So.Ge.A.AL uvedla, že v tomto období jednala společnost o podmínkách, které byly podobné dohodě, jež byla posléze se společnostmi Meridiana a Alitalia podepsána dne 20. října 2010. Komise proto souhlasí s tím, že tento postup je v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (530) Komise také uvádí, že marketingová dohoda se společností Meridiana (platná v období od června 2010 do října 2010) stanovila, že může být prodloužena na roky 2011 a 2012, pokud počet cestujících přepravených leteckou společností přesáhne stanovené minimální prahové hodnoty. Itálie uvedla, že v době podpisu dohod společnost So.Ge.A.AL očekávala, že společnost Meridiana dosáhne požadovaného minimálního objemu osobní přepravy, a že společnost Meridiana prodlouží marketingovou dohodu (a tudíž i dohodu o odbavovacích službách) se společností So.Ge.A.AL za podobných podmínek.
- (531) Komise nemůže s tímto tvrzením souhlasit. Za prvé, dohoda o odbavovacích službách se společností Meridiana neobsahuje výslovné ustanovení o jejím možném prodloužení. Tato doložka byla obsažena pouze v marketingové dohodě. Ačkoli Komise souhlasí s tím, že by případné prodloužení marketingové dohody za předpokladu, že společnost Meridiana splní cíle týkající se objemu přepravy, vedlo k prodloužení dohody o odbavovacích službách uzavřené s leteckým dopravcem o podobnou dobu trvání, skutečnost zůstává, že v době podpisu dohody o odbavovacích službách neměla společnost Meridiana právní povinnost provozovat činnost z letiště i po uplynutí počáteční doby platnosti dohody, tj. v dubnu 2011. Marketingová dohoda byla mimoto podepsána dne 20. října 2010, tj. více než šest měsíců po podpisu dohody o odbavovacích službách. Komise má za to,

že v dubnu 2010, při podpisu dohody o odbavovacích službách, se společnost So.Ge.A.AL nemohla spoléhat na prodloužení žádné z dohod za podobných podmínek, takže toto prodloužení je pouze hypotetické. Komise se proto domnívá, že v analýze ziskovosti je třeba vzít v úvahu pouze počáteční dobu trvání dohody v délce jednoho roku.

- (532) Komise současně bere na vědomí postup Itálie, pokud jde o odůvodnění očekávání společnosti So.Ge.A.AL ohledně prodloužení dohody o odbavovacích službách na základě pouhé možnosti prodloužení marketingové dohody (místo dohody o odbavovacích službách). Komise usuzuje, že tento postup vede k tomu, že tvrzení, které v průběhu šetření uvedly společnosti Ryanair a AMS, totiž že marketingové dohody a dohody o poskytování letištních služeb lze snadno oddělit, je obtížně přijatelné.
- (533) Na základě úvah uvedených v 525. až 532. bodě odůvodnění provedla Komise rekonstrukci analýzy. Výsledná čistá současná hodnota těchto dohod v době jejich uzavření za období, během něhož měly dohody platit, je uvedena v tabulce 18.

Tabulka 18

Čistá současná hodnota dohod mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air One/Alitalia, Meridiana, Volare a Germanwings

Letecká společnost	Stanovená doba platnosti dohody	Čistá současná hodnota v době trvání dohody (v tis. EUR)
Společnost Volare	2007–2010	[250–300]
Společnost Air One/Alitalia	2010–2015	[12 500–13 000]
Meridiana	2010–2011	– [150–200]
Společnost Germanwings	2007–2009	– [150–200]

- (534) Jelikož je očekávaný diskontovaný výsledek u dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings záporný, Komise konstatuje, že společnost So.Ge.A.AL při uzavírání těchto dohod nejednala jako tržně jednající hospodářský subjekt. Provozovatel letiště nemohl očekávat pokrytí alespoň inkrementálních nákladů vzniklých v důsledku některé z těchto smluv. Jelikož se společnost So.Ge.A.AL tudíž nechovala jako tržně jednající hospodářský subjekt, poskytlo její rozhodnutí o uzavření dohod za těchto podmínek společnostem Germanwings a Meridiana hospodářskou výhodu.
- (535) Přehled inkrementálních nákladů a příjmů, které bylo možno očekávat v době uzavření dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings, je uveden v tabulce 19.

Tabulka 19

Inkrementální ziskovost dohod se společnostmi Germanwings a Meridiana

Společnost Germanwings	2007	2008	2009
Očekávaný počet cestujících	15 000	15 000	15 000
Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností	(...)	(...)	(...)
Očekávané inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností	(...)	(...)	(...)
Očekávané inkrementální náklady	(...)	(...)	(...)
Marketingová podpora	(...)	(...)	(...)
Očekávaný jmenovitý výsledek	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Společnost Meridiana	2010
Očekávaný počet cestujících	59 631
Očekávané inkrementální příjmy z leteckých činností	(...)
Očekávané inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností	(...)
Očekávané inkrementální náklady	(...)
Marketingová podpora	(...)
Očekávaný jmenovitý výsledek	– 175 174

- (536) U dohod se společnostmi Volare a Alitalia bylo možno naopak očekávat, že povedou ke kladnému diskontovanému výsledku. Při uzavírání těchto dohod proto společnost So.Ge.A.AL neposkytla těmto leteckým dopravcům hospodářskou výhodu.

iv. Závěr

- (537) Na základě analýzy ziskovosti dohod uzavřených mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Alitalia a Volare, kterou předložila Itálie, je Komise přesvědčena o tom, že pro tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami na dosažení zisku by v době podpisu těchto dohod bylo racionální souhlasit s jejich podmínkami. Tyto dohody proto nezahrnují podporu pro letecké dopravce.
- (538) Na základě posouzení uvedeného v 525. až 536. bodě odůvodnění však Komise vyvozuje závěr, že uzavření dohod se společnostmi Meridiana a Germanwings nebylo pro společnost So.Ge.A.AL racionální. Každá z těchto dohod proto zahrnuje hospodářskou výhodu pro dotčeného leteckého dopravce.

Dohody se společnostmi bmibaby, Air Italy a Air Vallée

- (539) Jak bylo uvedeno výše, v dopise ze dne 10. června 2014 poskytla Itálie Komisi analýzy ziskovosti *ex ante* u dohod, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela s ostatními leteckými společnostmi, jichž se šetření týká, tj. bmibaby, Air Italy a Air Vallée.
- (540) Příslušné dohody o odbavovacích službách podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air Italy, Air Vallée a bmibaby jsou shrnuty v tabulce 20:

Tabulka 20

Dohody o odbavovacích službách uzavřené se společnostmi bmibaby, Air Italy a Air Vallée

Letecká společnost	Očekávaná doba trvání dohody	Poplatek za odbavení na obrátku
Air Italy	1. června 2008–31. prosince 2010	600
Air Vallée	9. srpna 2010–30. srpna 2010	300
Bmbaby	29. května 2010–30. září 2010	700

- (541) Metodika, kterou Itálie použila k posouzení inkrementální ziskovosti dohod uzavřených mezi společnostmi So. Ge.A.AL a Air Italy, Air Vallée a bmibaby, je podrobně popsána v 542. až 545. bodě odůvodnění.
- (542) Inkrementální příjmy z leteckých činností zahrnují příjmy z přistávacích poplatků, poplatků za odbavení zavazadel, poplatků za cestující, odbavení letadel a prodeje letenek. Všechny poplatky vyjma poplatků za odbavení vycházely ze zveřejněného ceníku letištních poplatků. Inkrementální příjmy z jiných než leteckých činností byly odhadnuty pomocí postupu popsaného v 502. bodě odůvodnění.

- (543) Očekávané inkrementální náklady zahrnují náklady na zaměstnance ⁽¹¹⁷⁾, odbavení, zboží, služby a materiál a rovněž rozvržení nákladů společnosti So.Ge.A.AL na koncesi. Jelikož se příslušné dohody podepsané mezi společnostmi So.Ge.A.AL a Air Vallée a bmibaby netýkají marketingových služeb, nejsou v analýze brány v potaz platby za marketing. Byla provedena regresní analýza počtu cestujících a nákladů na úrovni letiště na základě předběžných údajů, které by společnost So.Ge.A.AL měla k dispozici v době uzavření dotyčných dohod, a to za období 1998–2007 v případě dohody se společností Air Italy a 1998–2009 v případě dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby.
- (544) V tabulce 21 jsou shrnuty očekávané inkrementální zisky plynoucí společnosti So.Ge.A.AL z dohody se společností Air Italy. Čistá současná hodnota inkrementálních zisků, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat u dohody se společností Air Italy, činí 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

Tabulka 21

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohody se společností Air Italy z roku 2008 (v EUR)

Rok	2008	2009	2010
Inkrementální zisky	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]
Čistá současná hodnota ⁽¹⁾ (za dobu trvání dohody)	[90 000–110 000]		

⁽¹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 6 %.

- (545) V tabulce 22 jsou shrnuty očekávané inkrementální zisky plynoucí společnosti So.Ge.A.AL z dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby. Čistá současná hodnota inkrementálních zisků, které mohla společnost So.Ge.A.AL očekávat u dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby, činí 3 399 EUR resp. 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Podle Itálie jsou odhady čisté současné hodnoty poměrně nízké z toho důvodu, že se předpokládalo, že se dohody uzavřené mezi společnostmi So.Ge.A.AL, Air Vallée a bmibaby budou vztahovat pouze na období jednoho roku (či méně než jednoho roku).

Tabulka 22

Čistá současná hodnota peněžních toků očekávaných u dohod se společnostmi Air Vallée a bmibaby (v EUR)

	Air Vallée	Bmibaby
Inkrementální zisky	[3 000–3 500]	[25 000–26 000]

- (546) Komise podotýká, že postup, který Itálie použila při odhadu počtu cestujících a výpočtu očekávaných inkrementálních příjmů z leteckých a jiných než leteckých činností a inkrementálních nákladů souvisejících s dohodami, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Air Italy, Air Vallée a bmibaby, je stejný jako postup použitý u dohod s ostatními leteckými dopravci. Komise proto vyvozuje závěr, že se u těchto dohod v době jejich podpisu očekávalo, že budou pro společnost So.Ge.A.AL ziskové.

12.2.1.3. *Selektivita*

- (547) Hospodářská výhoda zjištěná v 534. bodě odůvodnění byla poskytnuta selektivně, jelikož z ní měly prospěch pouze společnosti Meridiana a Germanwings. Výhoda vyplývá z dohod o poskytování letištních služeb a marketingových dohod, které byly s těmito dvěma leteckými dopravci sjednány individuálně a s ostatními leteckými

⁽¹¹⁷⁾ Kvůli malým závazkům týkajícím se objemu přepravy nebyl k poskytování služeb společností Air Vallée nebo bmibaby zapotřebí další personál.

⁽¹¹⁸⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 5,55 %.

⁽¹¹⁹⁾ S použitím diskontní sazby ve výši 2,24 %.

dopravci působícími na letišti nebyly uzavřeny za stejných podmínek. Komise uvádí, že se všechny dohody, které jsou předmětem šetření v daném případě, podstatně liší a vedou k rozdílným peněžním tokům mezi společností So.Ge.A.A.AL a leteckými dopravci působícími na letišti Alghero.

12.2.1.4. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

- (548) U opatření podpory poskytnutých státem se má za to, že narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž, pokud mohou zlepšit konkurenční postavení příjemce oproti jiným podnikům, s nimiž příjemce soutěží ⁽¹²⁰⁾. Pro veškeré praktické účely se proto má za to, že došlo k narušení hospodářské soutěže, jakmile stát poskytne finanční výhodu některému podniku v liberalizovaném odvětví, kde existuje (alespoň potenciálně) hospodářská soutěž. Podle judikatury evropských soudů může poskytnutí jakékoli podpory podniku působícímu na vnitřním trhu ovlivnit obchod mezi členskými státy ⁽¹²¹⁾.
- (549) Od vstupu třetího balíčku týkajícího se liberalizace letecké dopravy v platnost dne 1. ledna 1993 ⁽¹²²⁾ mohou letečtí dopravci volně provozovat lety na trasách v rámci Unie. Jak uvedl Evropský soudní dvůr:

„v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a do které snižuje jejich možnosti zvýšení vývozu“ ⁽¹²³⁾.

- (550) Komise zjistila, že společnost So.Ge.A.AL poskytla selektivní výhodu společnostem Germanwings a Meridiana. Tyto letecké společnosti působí na liberalizovaném, konkurenčním trhu a výhoda, kterou získaly, mohla zlepšit jejich konkurenční postavení na trhu letecké dopravy z/na letiště Alghero na úkor ostatních leteckých dopravců v Unii. Na základě těchto skutečností Komise konstatuje, že výhoda, která byla poskytnuta společností Germanwings a Meridiana, může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

12.2.1.5. *Závěr ohledně dohod s leteckými společnostmi*

- (551) Komise proto vyvozuje závěr, že opatření, která společnost So.Ge.A.AL přijala na základě dohody se společností Meridiana z roku 2010 a dohody se společností Germanwings z roku 2007, zahrnovala státní podporu pro tyto letecké společnosti, a to ve výši přibližně 175 174 EUR resp. 140 482 EUR. Jelikož podpora obsažená v těchto dohodách byla poskytnuta, aniž by ji Komise schválila, představuje protiprávní státní podporu.

12.2.2. **Slučitelnost podpory leteckých společností**

- (552) Pokud jde o podporu na zahájení činnosti, v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 je uvedeno:

„Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014.“

⁽¹²⁰⁾ Věc Philip Morris Holland BV v. Komise Evropských společenství, 730/79, Recueil 1980, s. 267, bod 11, a spojené věci Alzetta Mauro a další v. Komise Evropských společenství, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až 607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, Recueil 2000, s. II-2325, bod 80.

⁽¹²¹⁾ Věc Philip Morris Holland BV v. Komise Evropských společenství, 730/79, Recueil 1980, s. 2671, body 11 a 12, a věc Het Vlaamse Gewest (Vlámský region) v. Komise Evropských společenství, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717, body 48–50.

⁽¹²²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽¹²³⁾ Věc Itálie v. Komise, C-305/89, Recueil 1991, s. I-2289, bod 26.

(553) V pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 se naopak stanoví:

„Komise přezkoumá slučitelnost [...] podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení, a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy [nyní čl. 108 odst. 3 Smlouvy] na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*“.

(554) Jelikož dohody se společnostmi Meridiana a Germanwings byly uzavřeny po zveřejnění pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v *Úředním věstníku* dne 9. prosince 2005, představují tyto pokyny platný právní základ pro posouzení jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

12.2.2.1. Posouzení slučitelnosti podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005

(555) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 stanoví v bodě 79 řadu podmínek, které musí být splněny, aby podpora na zahájení činnosti byla prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

i. Podpory jsou vyplaceny leteckým dopravcům, kteří mají platnou licenci k provozování letecké dopravy vydanou členským státem podle nařízení (EHS) č. 2407/92.

(556) V daném případě jsou příjemci letečtí dopravci definovaní v nařízení (ES) č. 1008/2008 ⁽¹²⁴⁾. První podmínka stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je proto splněna.

ii. Podpory jsou vyplaceny na trasy spojující regionální letiště kategorií C a D s jiným letištěm Unie.

(557) Od roku 2005 se letiště Alghero považuje za regionální letiště kategorie C podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Podpora byla poskytnuta leteckým společnostem, které z letiště Alghero otevřou nové trasy na jiná letiště v Unii. Druhá podmínka je tudíž dodržena.

iii. Podpory se uplatňují pouze na otevírání nových tras nebo nových četností vyvolávajících zvýšení čistého objemu cestujících. Podpory nesmí povzbuzovat pouhé přemístění provozu z jedné linky nebo z jedné společnosti na jinou. Zejména nesmí vést k neodůvodněnému odklonu dopravy s ohledem na četnost a životaschopnost stávajících služeb s odletem z jiného letiště umístěného ve stejném městě, stejné aglomeraci ⁽¹²⁵⁾ nebo dokonce stejném letištním systému ⁽¹²⁶⁾, které obsluhuje stejné místo určení nebo místo určení srovnatelné podle stejných kritérií.

(558) Podpora byla poskytnuta s cílem podnítit letecké společnosti k otevření nových tras z letiště Alghero do jednoho či více míst určení v Unii, což povede k zvýšení čistého objemu cestujících. Ve stejném městě nebo ve stejné aglomeraci se nenachází žádné jiné letiště. Žádná z dotyčných tras nebyla mimoto obsluhována vysokorychlostní železnicí. Třetí podmínka stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 je tudíž splněna.

iv. Podporovaná linka musí být dlouhodobě životaschopná, to znamená, musí pokrývat nejméně své náklady bez veřejného financování. Z tohoto důvodu se podpory na zahájení činnosti musí snižovat a být časově omezeny.

(559) Podpora společností Germanwings a Meridiana byla omezena na dobu trvání dohod uzavřených se společností So.Ge.A.AL, tj. jeden rok resp. tři roky. V dohodách však nebyla uložena žádná podmínka, podle níž by trasy provozované leteckými dopravci z letiště Alghero musely být samostatně ziskové. Komise dále uvádí, že ačkoli se výše podpory, kterou obdržela společnost Germanwings (jak je uvedeno v tabulce 19) snižovala, společnost Germanwings v roce 2007 ukončila činnost na letišti Alghero, a tudíž zde nikdy nepůsobila bez veřejného financování.

⁽¹²⁴⁾ Po vstupu nařízení (ES) č. 1008/2008 v platnost bylo nařízení (EHS) č. 2407/92 zrušeno a podle článku 27 nařízení (ES) č. 1008/2008 se odkazy na zrušené nařízení považují za odkazy na nařízení (ES) č. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ Nařízení (EHS) č. 2408/92.

⁽¹²⁶⁾ Jak je definován v čl. 2 písm. m) nařízení (EHS) č. 2408/92.

v. Výše podpory se musí výslovně týkat způsobilých nákladů.

- (560) Způsobilé náklady jsou v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005 definovány jako „dodatečné náklady na zahájení činnosti, které se pojí se spuštěním nové trasy nebo četnosti a které by letecký subjekt nemusel hradit v obvyklém rytmu cestovních letů“. Itálie netvrdila, že financování společností Germanwings a Meridiana bylo omezeno na pokrytí způsobilých nákladů a že nebyly dotovány běžné provozní náklady. Tato podmínka proto není splněna.

vi. Degresivní podpora může být přiznána na dobu nejvýše 3 let. Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky celkových způsobilých nákladů daného roku a v roce, kdy je poskytována podpora, v průměru 30 % způsobilých nákladů.

- (561) Dohody s dotýčnými leteckými společnostmi neodkazují na náklady leteckých společností a nestanoví, že podpora musí být omezena na určité procento způsobilých nákladů. Komise proto konstatuje, že tato podmínka není splněna.

vii. Doba, po kterou je společnosti přiznána podpora na zahájení činnosti, musí zůstat podstatně kratší než doba, po kterou se společnost zaváže provozovat své činnosti s odletem z dotčeného letiště.

- (562) Komise podotýká, že nebyla uložena žádná podmínka týkající se toho, že trasy otevřené leteckými dopravci budou po uplynutí doby, kdy je jejich provoz dotován, životaschopné.

viii. Poskytnutí podpory musí být vázáno na skutečný rozvoj počtu přepravených cestujících.

- (563) Komise uvádí, že mezi počtem přepravených cestujících a výší podpory existuje jednoznačná souvislost. Dohody se společnostmi Germanwings a Meridian stanovily poplatky závislé na úspěšnosti, které společnost So.Ge.A.AL uhradí v případě, splní-li letecké společnosti stanovené cíle v oblasti přepravy.

ix. Každý veřejný subjekt, který zamýšlí poskytnout společnosti, prostřednictvím letiště či nikoli, podpory na zahájení činnosti nové trasy, musí svůj projekt zveřejnit po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací, aby všechny letecké společnosti, které mají zájem, mohly nabídnout své služby. Toto sdělení musí obsahovat zejména popis trasy i objektivní kritéria, jako je výše a trvání podpor.

- (564) V průběhu šetření Itálie uvedla, že záměr letiště uzavřít dohody s leteckými společnostmi, které mají zájem otevřít nové trasy provozované z letiště Alghero, byl potenciálním zainteresovaným leteckým dopravcům dostatečně oznámen. V tomto ohledu však nebyly předloženy žádné důkazy. Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že letiště Alghero oznámilo svůj záměr poskytovat podporu leteckým společnostem a že podmínky poskytování této podpory byly zveřejněny po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací. Postup výběru leteckých dopravců nebyl proto dostatečně jasný, aby bylo zajištěno nediskriminační zacházení s leteckými dopravci žádajícími o podporu.

x. Každá letecká společnost, která nabízí službu veřejnému subjektu, který si přeje poskytnout podporu na zahájení činnosti, musí při podávání své přihlášky předložit obchodní plán, který ukazuje životaschopnost linky po vypršení podpory po dlouhou dobu. Veřejný subjekt musí před poskytnutím podpory na zahájení činnosti provést analýzu vlivu nové trasy na konkurenční linky.

- (565) Itálie ani zúčastněné strany nepředložily v průběhu šetření důkazy, že letečtí dopravci museli pro dotýčné trasy předem předložit obchodní plán, aby prokázali životaschopnost dotýčné linky po určitou dobu. Společnost So. Ge.A.AL netvrdila, že posoudila vliv dotýčných nových tras na ostatní linky. Tato podmínka proto není dodržena.

xi. Státy zajistí, aby každý rok byl pro každé letiště a každou podporovanou trasu zveřejněn zdroj veřejného financování, společnost využívající podporu, výše vyplacených podpor a počet příslušných cestujících.

- (566) Nejsou k dispozici žádné údaje o tom, že letiště Alghero zveřejňovalo každoročně seznam tras, kterým je poskytováno veřejné financování, s uvedením zdroje financování, leteckého dopravce, výše skutečně vyplacených podpor a počtu přepravených cestujících. Tato podmínka proto není splněna.

- xii. Pokud je lze uplatnit, musí být stanoveny mechanismy přezkumných řízení na úrovni členských států, aby byla vyloučena jakákoli diskriminace, ke které by došlo při přidělování podpor.
- (567) Itálie netvrdila, že byly zavedeny mechanismy přezkumných řízení pro vyřizování stížností týkajících se poskytování podpory leteckým dopravcům, kteří provozují trasy z letiště Alghero. Tato podmínka proto není dodržena.
- xiii. Pokud by některý dopravce nedodržel své závazky, které přijal vůči letišti v okamžiku platby podpory, musí být vypracovány mechanismy sankcí. Systém zpětného získávání podpory nebo zabavení záruky uložené dopravcem na počátku může umožnit letišti, aby se ujistilo, že letecká společnost bude dodržovat své závazky.
- (568) Komise uvádí, že dohody s leteckými dopravci stanoví systém sankcí pro případ, že letecké společnosti nedodrží cíle v oblasti přepravy, které jsou stanoveny v těchto dohodách. Tato podmínka je tudíž splněna.
- xiv. Podpory na zahájení činnosti nebudou moci být kumulovány s jinými typy podpor poskytnutých na provozování linky, jako jsou např. podpory sociálního charakteru poskytnuté určitým skupinám cestujících nebo vyrovnávání za veřejné služby. Takové podpory nebudou také moci být poskytnuty, když byl přístup na jednu trasu vyhrazen jednomu jedinému dopravci podle článku 4 nařízení (EHS) č. 2408/92, a zejména odst. 1 písm. d) uvedeného článku. Nebudou také moci být, podle pravidel úměrnosti, kumulovány s jinými podporami na stejné výdaje, včetně případů, jsou-li placené v jiném státě.
- (569) Itálie potvrdila, že dotyčná podpora nebyla poskytnuta na zahájení provozování tras, na něž se vztahuje závazek veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008. Itálie však nepotvrdila, že podpora nebyla kumulována s jinými podporami na uhrazení těchto nákladů.
- (570) Podporu pro letecké společnosti proto nelze považovat za slučitelnou podporu na zahájení činnosti podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Státní podpora ve prospěch společností Meridiana a Germanwings proto představuje protiprávní a neslučitelnou státní podporu, která musí být navržena.

12.3. ZÁVĚR

- (571) Komise proto konstatuje, že:
- a) Itálie poskytla letišti Alghero investiční podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Investiční podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy;
 - b) dotace uvedené v 257. bodě odůvodnění, které byly provozovateli letiště Alghero poskytnuty přede dnem 12. prosince 2000, nespádají do oblasti působnosti tohoto rozhodnutí;
 - c) Itálie poskytla letišti Alghero provozní podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Provozní podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy;
 - d) dohody o poskytování letištních služeb (nebo odbavovacích služeb) a marketingové dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée a Air Italy, nepředstavují státní podporu;
 - e) dohody o poskytování odbavovacích služeb a marketingové dohody, které společnost So.Ge.A.AL uzavřela se společnostmi Meridiana a Germanwings, představují protiprávní a neslučitelnou státní podporu.

13. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (572) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise v případě, že zjistí, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný stát takovou podporu zruší nebo upraví⁽¹²⁷⁾. Soudní dvůr

⁽¹²⁷⁾ Věc Komise v. Německo, C-70/72, Recueil 1973, s. 813, bod 13.

rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu ⁽¹²⁸⁾. Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházел poskytnutí podpory ⁽¹²⁹⁾.

- (573) V souladu s touto judikaturou čl. 14 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ⁽¹³⁰⁾ stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.
- (574) Státní podpora uvedená v tabulce 19, která byla poskytnuta společností Meridiana a Germanwings, musí být proto navržena Itálii, pokud již byla vyplacena.
- (575) Pokud jde o částky, které mají být získány zpět, Komise vezme v úvahu analýzu *ex ante* týkající se očekávaných inkrementálních nákladů a příjmů souvisejících s dohodami, jak je uvedeno v tabulce 19, s těmito dodatečnými úvahami:
- U každé dohody nebo kombinace dotyčných dohod by roční částka podpory, která má být navržena, měla odpovídat ročnímu zápornému inkrementálnímu peněžnímu toku v době, kdy bylo rozhodnuto o podpisu dohody, a to za každý rok uplatňování smlouvy. Tyto záporné peněžní toky odpovídají objemu financování potřebného k tomu, aby byla čistá současná hodnota dohody kladná, tudíž aby byla dohoda v souladu s trhem.
 - Komise má za to, že časovým rámcem, který se vezme v úvahu při analýze ziskovosti v případě společnosti Germanwings, je rok 2007. Jak je uvedeno v 117. bodě odůvodnění, společnost Germanwings provozovala činnost z letiště Alghero pouze v roce 2007. Faktická výhoda, kterou letecká společnost získala, je omezena na skutečnou dobu trvání dotyčné dohody, jelikož jakmile byla dohoda ukončena, nezískala společnost Germanwings od letiště žádnou výhodu.
- (576) V tabulce 23 jsou uvedeny orientační částky, které mají být navrženy (záporné inkrementální peněžní toky) s odpovídajícím snížením u dohody se společností Germanwings, která nebyla prováděna po celou dobu platnosti.

Tabulka 23

Údaje o orientačních částkách obdržené podpory, podpory, která má být navržena, a podpory, která již byla navržena

Totožnost příjemce	Celková orientační částka obdržené podpory (v EUR)	Celková orientační částka podpory, která má být navržena (v EUR) (jistina)	Celková částka, která již byla navržena (v EUR)	
			Jistina	Úroky z vymáhané podpory
Germanwings	140 482	140 482		
Meridiana	175 174	175 174		

- (577) Aby se zohlednila faktická výhoda, kterou letecké společnosti a jejich dceřiné společnosti získaly na základě dohod, mohou být částky uvedené v tabulce 23 upraveny podle podpůrných důkazů předložených Itálií, a to na základě i) rozdílu mezi skutečnými platbami uvedenými *ex post*, které letecké společnosti provedly v souvislosti s letištními poplatky, na straně jedné a odhadovanými peněžními toky (*ex ante*) u těchto položek příjmů, jak je uvedeno v tabulce 19, na straně druhé a ii) rozdílu mezi skutečnými platbami za marketing uvedenými *ex post*, které byly uhrazeny leteckým společností na základě marketingových dohod, na straně jedné a náklady na marketing, které se předpokládaly *ex ante* a které odpovídají částkám uvedeným v tabulce 19 na straně druhé.

⁽¹²⁸⁾ Spojené věci Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Recueil 1994, s. I-4103, bod 75.

⁽¹²⁹⁾ Věc Belgie v. Komise, C-75/97, Recueil 1999, s. I-3671, body 64 a 65.

⁽¹³⁰⁾ Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1).

- (578) Itálie musí mimoto k částce podpory připočítat úroky vypočítané ode dne, kdy byla protiprávní podpora dána příjemci k dispozici, do dne jejího navrácení ⁽¹³¹⁾ v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽¹³²⁾. Jelikož v daném případě jsou peněžní toky odpovídající částkám podpory složité a částky byly vyplaceny k různým datům v průběhu roku a obě smlouvy byly uplatňovány pouze jeden rok, Komise se domnívá, že při výpočtu úroků je přijatelné mít za to, že dnem vyplacení podpory společností Germanwings a Meridiana je datum (předčasného) ukončení příslušných dohod,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Přímé granty na infrastrukturu, vybavení a práci a zařízení, které Itálie poskytla letišti Alghero, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Článek 2

1. Kapitálové injekce, které Itálie poskytla letišti Alghero, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Článek 3

Opatření, která Itálie provedla ve prospěch společností Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée a Air Italy, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 4

1. Opatření, která Itálie provedla ve prospěch společností Meridiana a Germanwings, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Státní podpora byla Itálií poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
2. Státní podpora uvedená v odstavci 1 není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 5

1. Itálie získá od příjemců zpět neslučitelnou podporu uvedenou v článku 4.
2. Částky, které mají být navraceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly dány příjemcům k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

⁽¹³¹⁾ Nařízení (ES) č. 659/99, citováno výše, čl. 14 odst. 2.

⁽¹³²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

3. Úroky se počítají jako složené úroky v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004.
4. Veškeré neprovedené platby podpory uvedené v článku 4 Itálie s účinností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí zruší.

Článek 6

1. Navrácení podpory uvedené v článku 5 se provede s okamžitým účinkem.
2. Itálie zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 7

1. Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Itálie tyto informace:
 - a) celkovou částku podpory, kterou příjemci obdrželi;
 - b) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou musí příjemci navrátit;
 - c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření ke splnění tohoto rozhodnutí;
 - d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podporu vrátit.
2. Itálie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 4. Na žádost Komise Itálie neprodleně předloží informace o již přijatých či plánovaných opatřeních k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci vrátili.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 1. října 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda