

## II

(Nelegislativní akty)

## ROZHODNUTÍ

## ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/1861

ze dne 29. července 2016

**o státní podpoře SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itálie – Vyrovnávací platby letišťm na Sardinii za závazky veřejné služby (služby obecného hospodářského zájmu)**

(oznámeno pod číslem C(2016) 4862)

(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, aby podle výše uvedených ustanovení <sup>(1)</sup> předložily své připomínky, a s ohledem na tyto připomínky,

vhledem k těmto důvodům:

## 1. POSTUP

- (1) Dne 30. listopadu 2011 Itálie oznámila režim vyrovnávacích plateb za závazky veřejné služby pro provozovatele letišť na Sardinii s cílem posílit a rozvíjet leteckou dopravu. Uvedené oznámení bylo učiněno prostřednictvím systému Komise pro elektronické oznamování.
- (2) Komise dopisy ze dne 30. ledna 2012, 24. dubna 2012 a 12. července 2012 požádala Itálii, aby poskytla doplňující informace týkající se oznámení. Itálie na tyto žádosti odpověděla dopisy ze dne 24. února 2012, 30. května 2012 a 9. srpna 2012.
- (3) Na základě obdržených informací o tom, že Itálie uvedené opatření údajně provedla předtím, než Komise přijala rozhodnutí o jeho povolení, se Komise rozhodla toto opatření prošetřit podle kapitoly III nařízení Rady (EU) 2015/1589 <sup>(2)</sup> týkající se protiprávní státní podpory.
- (4) Dne 30. listopadu 2012 požádala Itálie Komisi, aby poskytla časový harmonogram rozhodnutí a určitá vysvětlení týkající se postupu. Komise odpověděla dopisem zasláným Itálii dne 7. prosince 2012.
- (5) Dopisem ze dne 23. ledna 2013 Komise informovala Itálii o svém rozhodnutí zahájit v souvislosti s oznámeným režimem řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 152, 30.5.2013, s. 30.

<sup>(2)</sup> Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (6) Itálie předložila své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 21. března 2013 (přílohy byly obdrženy dne 22. března 2013).
- (7) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo dne 30. května 2013 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k údajným opatřením podpory podaly připomínky.
- (8) Dne 10. dubna 2013 Komise obdržela připomínky k dané věci od společnosti Ryanair Ltd. jakožto zúčastněné strany. Komise předala tyto připomínky Itálii dopisem ze dne 3. května 2013. Itálie se k připomínkám společnosti Ryanair nevyjádřila.
- (9) Komise následně obdržela připomínky od těchto zúčastněných stran:
- Ryanair a poradenská firma jednající jejím jménem, dne 28. června 2013;
  - GEASAR S.p.A., provozovatel letiště Olbia, dne 1. července 2013;
  - SOGEAAL S.p.A., provozovatel letiště Alghero, dne 29. července 2013;
  - SOGAER S.p.A., provozovatel letiště Cagliari, dne 30. července 2013 a dne 2. srpna 2013;
  - easyJet, dne 30. července 2013.
- (10) Dne 31. července 2013 Komise předala nedůvěrné verze připomínek společností GEASAR a SOGEAAL Itálii, aby na ně mohla reagovat. Připomínky společností SOGAER a Ryanair předala Komise Itálii dne 2. srpna a připomínky společnosti easyJet dne 7. srpna.
- (11) Dne 27. září 2013 Itálie informovala Komisi, že nemá k připomínkám uvedených tří provozovatelů letišť žádné výhrady. Dne 20. a 21. listopadu 2013 Itálie zaslala Komisi své vyjádření k připomínkám společnosti Ryanair. K připomínkám společnosti easyJet se Itálie nevyjádřila.
- (12) Dne 20. prosince 2013 předložila společnost Ryanair další připomínky, které byly dne 9. ledna 2014 předány Itálii. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (13) Dne 17. ledna 2014 a dne 31. ledna 2014 předložila společnost Ryanair další připomínky, které byly dne 12. ledna 2015 předány Itálii. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (14) Dopisem ze dne 25. února 2014 Komise informovala Itálii, že dne 20. února 2014 byly přijaty pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 <sup>(3)</sup>, a dále o skutečnosti, že uvedené pokyny se začnou na daný případ vztahovat od okamžiku jejich zveřejnění v *Úředním věstníku*. Komise umožnila Itálii podat připomínky k pokynům a k jejich použití ve lhůtě dvaceti pracovních dnů od jejich zveřejnění v *Úředním věstníku*.
- (15) Dopisy ze dne 24. února 2014 Komise informovala také zúčastněné strany o přijetí pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a o skutečnosti, že uvedené pokyny se začnou na daný případ vztahovat od okamžiku jejich zveřejnění v *Úředním věstníku*. Komise umožnila zúčastněným stranám podat připomínky k pokynům a k jejich použití ve lhůtě dvaceti pracovních dnů od jejich zveřejnění v *Úředním věstníku*.
- (16) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 byly zveřejněny v *Úředním věstníku* dne 4. dubna 2014. Nahradily pokyny pro leteckou dopravu z roku 1994 <sup>(4)</sup>, jakož i pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 <sup>(5)</sup>.
- (17) Dne 15. dubna 2014 bylo v *Úředním věstníku* zveřejněno oznámení, v němž byly členské státy a zúčastněné strany vyzvány, aby podaly připomínky k použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 na tuto věc, a to ve lhůtě jednoho měsíce od data zveřejnění těchto pokynů <sup>(6)</sup>.

<sup>(3)</sup> Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3).

<sup>(4)</sup> Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

<sup>(5)</sup> Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1).

<sup>(6)</sup> Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.

- (18) Dne 13. června 2014 předložila společnost SOGAER, v souvislosti s přijetím nových pokynů, připomínky k dané věci. Společnosti GEASAR a SOGEAAL předložily své připomínky dne 16. června 2014 a společnost easyJet dne 4. července 2014. Připomínky společností SOGAER, GEASAR, SOGEAAL a easyJet byly Komisí předány Itálii dne 9. července 2014. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (19) Dne 12. a 26. září 2014 společnost Ryanair předložila k dané věci další připomínky. Komise předala tyto připomínky Itálii dne 28. října 2014. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (20) Dne 26. ledna 2015 předložily společnost Ryanair a poradenská firma jednající jejím jménem další připomínky, které byly dne 4. února 2015 předány Itálii. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (21) Dne 27. února 2015 a dne 2. března 2015 předložily společnosti Ryanair a poradenská firma jednající jejím jménem další připomínky, které byly dne 24. března 2015 předány Itálii. Itálie se k těmto připomínkám nevyjádřila.
- (22) Dne 18. března 2015 Komise požádala Itálii, aby k dané věci poskytla dodatečné informace. Itálie odpověděla dne 11., 18. a 19. května 2015.
- (23) Dne 31. března 2015 společnost easyJet předložila dodatečné připomínky, a doplnila tak své původní podání ze dne 30. července 2013. Dne 1. a 14. května 2015 společností easyJet a poradenská firma jednající jejím jménem předložily k dané věci další připomínky. Dne 1. června 2015 předložila společnost easyJet k dané věci další připomínky. Všechny uvedené připomínky byly dne 6. července 2015 předány Itálii. Itálie se k připomínkám společnosti easyJet a poradenské firmy jednající jejím jménem vyjádřila dne 17. září 2015.
- (24) Dne 29. června 2015 požádala Komise Itálii o dodatečné informace. Itálie částečně odpověděla dne 14. července 2015 a dne 10. září 2015 zaslala přílohy k uvedené odpovědi.
- (25) Dne 17. července 2015 požádala Komise Itálii o dodatečné informace. Itálie odpověděla dne 11. září 2015.
- (26) Dne 8. a 14. října 2015 požádala Komise Itálii o dodatečné informace. Itálie odpověděla dne 5. listopadu 2015.
- (27) Dne 24. listopadu 2015 poskytla Itálie k dané věci další informace.
- (28) Dne 24. listopadu 2015 požádala Komise Itálii o dodatečné vysvětlení. Itálie odpověděla dne 27. listopadu 2015.
- (29) Dne 4. prosince 2015 předložily společnosti Ryanair a poradenská firma jednající jejím jménem v dané věci další informace, které byly dne 8. prosince 2015 předány Itálii. Itálie odpověděla dne 16. prosince 2015 a uvedla, že nemá k těmto dokumentům žádné připomínky.
- (30) Dne 11., 16. a 17. prosince 2015 Itálie předložila k dané věci další připomínky.

## 2. PODROBNÝ POPIS PODPORY

### 2.1. NÁZEV A CÍLE OPATŘENÍ

- (31) Oznámený režim poskytuje vyrovnávací platby za závazky veřejné služby provozovatelům letišť nacházejících se na Sardinii s cílem posílit a rozvíjet leteckou dopravu. Itálie tvrdí, že uvedené závazky veřejné služby se týkají služby obecného hospodářského zájmu. Režim byl zaveden podle článku 3 regionálního zákona Sardinie č. 10 ze dne 13. dubna 2010 <sup>(7)</sup> (dále jen „zákon č. 10/2010“).
- (32) Tento článek stanoví účel uvedeného režimu, který spočívá v posílení letecké dopravy na Sardinii a ze Sardinie rozšířením letového provozu, a to jak z hlediska četnosti v zimním období, tak v počtu nově obsluhovaných destinací. Za tímto účelem měla letiště na Sardinii rozdělit tyto veřejné prostředky leteckým společnostem jako vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby.

<sup>(7)</sup> Legge Regionale 13 aprile 2010, n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo – Art. 3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

- (33) Širším cílem režimu je posílit regionální hospodářství zvýšením přílivu turistů, zejména mimo letní sezonu.

## 2.2. ORGÁN POSKYTUJÍCÍ PODPORU

- (34) Orgánem poskytujícím podporu je region Sardinie (dále jen „region“). Region využívá výhod zvláštního statusu nezávislého regionu Itálie.

## 2.3. PRÁVNÍ RÁMEC

- (35) Článek 3 zákona č. 10/2010 stanoví financování v podobě vyrovnávací platby za závazky veřejné služby provozovatelům letišť na Sardinii na období let 2010–2013. Zákon č. 10/2010 je proveden rozhodnutími přijatými Regionální radou.
- (36) Regionální nařízení č. 122/347 ze dne 17. května 2010<sup>(8)</sup> uvádí, že částky vymezené zákonem č. 10/2010 jsou hrazeny z regionálního rozpočtu.
- (37) Regionální rada Sardinie přijala několik prováděcích aktů, které vymezují podmínky a pravidla přístupu k financování podle zákona č. 10/2010, a to takto:
- a) rozhodnutí Sardinie č. 29/36 ze dne 29. července 2010<sup>(9)</sup> vymezuje kritéria, povahu a dobu trvání dopravních služeb, na které může být financování poskytnuto, a stanoví pokyny k vypracování a posuzování plánů činnosti letišť (*programmi di attività*);
  - b) rozhodnutí Sardinie č. 43/37 ze dne 6. prosince 2010<sup>(10)</sup> schvaluje plány činnosti předložené provozovateli letišť na rok 2010 a konkrétní částku, která má být každému z nich na rok 2010 poskytnuta;
  - c) rozhodnutí Sardinie č. 52/117 ze dne 23. prosince 2011<sup>(11)</sup> stanoví roční částky, které mají být poskytnuty regionem provozovatelům letišť na období let 2011–2013 na základě plánů činnosti předložených provozovateli letišť v roce 2011.
- (38) Regionální zákon č. 1 ze dne 19. ledna 2011<sup>(12)</sup> snižuje příspěvky, které mají být poskytnuty regionem letišť, jak stanoví zákon č. 10/2010, na částku 21 100 000 EUR pro rok 2011 a na částku 21 500 000 EUR pro roky 2012 a 2013.
- (39) Regionální zákon č. 12 ze dne 30. června 2011<sup>(13)</sup> stanoví mechanismus finančních záloh, který má být provozován zřízením finančního fondu *ad hoc* v rámci společnosti SFIRS<sup>(14)</sup>. SFIRS je interní finanční společností regionu Sardinie, která byla regionem jako jeho finanční zprostředkovatel a provozní pobočka pověřena, aby zřídila a spravovala regionální fond zaměřený na poskytování finančních záloh jako úročeného financování společníků<sup>(15)</sup>. Společnost SFIRS je přímo ovládána a řízena regionem. Jejím úkolem je řídit plány, politiky a programy stanovené regionem pro hospodářský a sociální rozvoj území. Její představenstvo jmenuje region. Pověřovací akt č. 15 ze dne 9. srpna 2011<sup>(16)</sup> pověřuje společnost SFIRS zřízením a správou „regionálního fondu letišť“<sup>(17)</sup> (dále jen „regionální fond“), jehož cílem je poskytovat finanční zálohy na příspěvky regionu. Rozhodnutí č. 500 ze dne 9. srpna 2011<sup>(18)</sup> schvaluje podrobná pravidla provádění regionálního fondu. Rozhodnutí č. 22 ze dne 30. ledna 2012<sup>(19)</sup> doplňuje pravidla stanovená v rozhodnutí č. 500 ze dne 9. srpna 2011.

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

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

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

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

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

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

<sup>(14)</sup> Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – [www.sfirs.it](http://www.sfirs.it) – finanční zprostředkovatel podle článků 106 a 107 legislativního dekretu č. 385 ze dne 1. září 1993.

<sup>(15)</sup> „Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso“.

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

<sup>(17)</sup> Fondo regionale aeroporti.

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

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

- (40) Regionálním zákonem č. 15 ze dne 7. srpna 2012 <sup>(20)</sup> se mění regionální zákon ze dne 30. června 2011. Rozhodnutím č. 694 ze dne 2. října 2012 <sup>(21)</sup> se provádí regionální zákon ze dne 7. srpna 2012 a doplňují se a aktualizují pravidla provádění regionálního fondu rozšířením působnosti zákona ze dne 30. června 2011 na období let 2012 a 2013.
- (41) Rozhodnutím č. 4/34 ze dne 5. února 2014 <sup>(22)</sup> se mění přidělování regionálních příspěvků na rok 2013 s přihlédnutím ke snížení regionálních příspěvků, o kterém bylo rozhodnuto v souvislosti s rozpočtem regionu přiděleným na financování činností podle zákona č. 10/2010, a k nákladům, které uvedeným třem provozovatelům letišť skutečně vznikly.

#### 2.4. REŽIM

- (42) Cílem oznámeného režimu je rozvíjet leteckou dopravu a zajistit, aby letecké spoje na Sardinii a ze Sardinie byly méně sezonní, což přispěje k obecnému cíli přilákání cestovního ruchu a posílení regionálního hospodářství. Zákon č. 10/2010 za tímto účelem stanoví financování v podobě vyrovnávací platby za závazky veřejné služby provozovatelům letišť na Sardinii na období let 2010–2013.
- (43) Prováděcí rozhodnutí objasňují, že cíl zákona č. 10/2010 – omezit sezonnost – spočívá v prodloužení období, během kterého jsou lety obsluhovány. To znamená zvýšení četnosti letů během tzv. střední sezony (tj. během měsíců před letní sezonou a po ní – duben, květen, září a říjen) nebo zimní sezony a rovněž zahájení provozu na nových trasách do/z míst, která zatím nemají se Sardinii spojení. Důvodem tohoto režimu je podpořit politiku regionální letecké dopravy, která posiluje hospodářskou, sociální a územní soudržnost dotyčných společenství tím, že řeší nevýhody z hlediska přístupnosti, s nimiž se Sardinie jako ostrov potýká.
- (44) Rozhodnutí uvedená v oddíle 2.3 stanoví tyto tři činnosti:
- nárůst letového provozu ze strany leteckých společností (dále jen „činnost 1“)*. Letecké společnosti a provozovatelé letišť musí v rámci podrobných „plánů činnosti“ definovat strategie pro nárůst letového provozu a podporu omezení sezonnosti přílivu turistů vymezením tras strategického zájmu, četností, nabídky kapacity a následných dopravních cílů. Při splnění těchto cílů obdrží finanční vyrovnání; v případě nesplnění cílů musí být uhrazena pokuta;
  - propagace Sardinie jako turistické destinace ze strany leteckých společností (dále jen „činnost 2“)*. Ve výše uvedených „plánech činnosti“ musí letecké společnosti a provozovatelé letišť rovněž definovat konkrétní marketingové a reklamní činnosti zaměřené na zvýšení počtu cestujících a na propagaci spádové oblasti letišť;
  - další propagační činnosti svěřené provozovateli letišť jiným poskytovatelům služeb než leteckým společnostem <sup>(23)</sup> jménem regionu (dále jen „činnost 3“)*.
- (45) Jakmile region schválí plány činnosti a posoudí činnosti v nich navržené na základě jejich hospodářského dopadu na letiště a hospodářskou činnost Sardinie jako celku, odpovídajícím způsobem rozdělí finanční zdroje dostupné pro každý rok a každé letiště.
- (46) Vyrovnávací platba provozovatelům letišť se vypočítá na základě odhadovaných nákladů, které vznikají leteckým společnostem v souvislosti s létáním na strategických trasách, vnitrostátních nebo mezinárodních, a plněním ročních cílů počtu cestujících. Jakmile jsou cíle počtu cestujících definovány, provozovatelé letišť zvolí letecké společnosti, které budou dané služby provozovat. Vybraní dopravci obdrží vyrovnávací platbu, která pokrývá rozdíl mezi jejich provozními náklady a skutečnými nebo předpokládanými příjmy z letenek.
- (47) V oznámení Itálie se uvádí, že region by měl schválit proces nabídkového řízení uspořádaného provozovateli letišť pro účely výběru leteckých společností, které projevíly zájem. Komise nebyla o žádném nabídkovém řízení

<sup>(20)</sup> Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.

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

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

<sup>(23)</sup> Například reklamní nebo cestovní agentury.

pořádaném provozovateli letišť informována. Podle Itálie byly letecké společnosti vybrány na základě nejpřitažlivějších obchodních nabídek předložených provozovatelům letišť po zveřejnění výzev na jejich internetových stránkách. Pokud jde o letiště, režim podpory je koncipován tak, aby koordinoval rozvoj systému regionálních letišť zajištěním takové pozice regionálních letišť, aby se vzájemně doplňovala <sup>(24)</sup>.

#### 2.5. MARKETINGOVÉ ČINNOSTI USKUTEČŇOVANÉ LETECKÝMI SPOLEČNOSTMI

- (48) Zákon č. 10/2010 stanoví, že v souvislosti s činností 2 musí provozovatelé letišť uzavírat marketingové smlouvy s leteckými společnostmi za účelem propagace Sardinie jako turistické destinace. Plány činnosti musí tedy definovat konkrétní marketingové a reklamní činnosti zaměřené na zvýšení počtu cestujících a na propagaci spádové oblasti letiště.
- (49) Provozovatelé letišť uzavřeli dva různé typy smluv v závislosti na letecké společnosti: buď jednu smlouvu zahrnující letištní i marketingové služby, nebo dvě samostatné smlouvy, jako v případě společnosti Ryanair, kdy existuje smlouva pro letištní služby se společností Ryanair a smlouva pro marketingové služby s marketingovou společností AMS (Airport Marketing Services), jejímž 100 % vlastníkem je společnost Ryanair. Smlouvy kombinují a propojují opatření pro zvýšení provozu a marketingová opatření a vycházejí z příplatkového systému podle úspěšnosti opatření pro zvýšení provozu. Podle těchto smluv musí dopravce plnit stanovený program letů a zároveň musí vytvořit marketingový a reklamní plán.
- (50) Základem marketingu je stránka vyhrazená destinaci, v níž se letiště nachází, na internetových stránkách dopravců, která někdy zahrnuje cestovního průvodce. Marketing je zaměřen na propagaci turistických a obchodních atrakcí v daném regionu a na maximalizaci podílu cestujících přilétajících z cizích zemí.

#### 2.6. DOTYČNÁ LETIŠTĚ

- (51) V roce 2010 měla Sardinie pět letišť:
- a) Alghero, jehož provozovatelem je společnost SO.GE.A.AL S.p.A. (dále jen „SOGEAAL“);
  - b) Cagliari-Elmas, jehož provozovatelem je společnost So.G.Aer. S.p.A. (dále jen „SOGAER“);
  - c) Olbia, jehož provozovatelem je GEASAR S.p.A. (dále jen „GEASAR“);
  - d) Tortolì, jehož provozovatelem je GE.AR.TO S.p.A. (dále jen „GEARTO“);
  - e) Oristano, jehož provozovatelem je SO.GE.A.OR. S.p.A. (dále jen „SOGEAOR“).
- (52) Ve všech případech se jedná o společnosti s ručením omezeným. SOGEAAL a SOGAER jsou veřejné společnosti. GEASAR je ovládána leteckým dopravcem Meridiana.
- (53) Itálie potvrdila, že ačkoli se zákon č. 10/2010 vztahuje na všechna letiště na Sardinii, dvě menší letiště ostrova, tedy Oristano a Tortolì-Arbatax (která mají méně než 200 000 cestujících ročně <sup>(25)</sup>), žádné finanční prostředky podle zákona č. 10/2010 nezískala.
- (54) Alghero se nachází na severozápadě Sardinie, Olbia na severovýchodě a Cagliari na jihu. Vzdálenosti a doba trvání cesty po silnici mezi uvedenými letišti jsou tyto <sup>(26)</sup>:

Cagliari–Alghero 247 km – 2 h 40 min.

Cagliari–Olbia 273 km – 2 h 51 min.

Olbia–Alghero 136 km – 1 h 53 min.

<sup>(24)</sup> *Deliberazione No 29/36*, 29. července 2010, s. 1.

<sup>(25)</sup> Letiště Oristano, jehož činnost byla v roce 2011 přerušena, mělo přibližně 7 000 cestujících v roce 2010 a přibližně 1 300 cestujících v roce 2011. Letiště Tortolì-Arbatax mělo 13 500 cestujících v roce 2010 a přibližně 2 800 cestujících v roce 2011.

<sup>(26)</sup> Zdroj: Mapy Google.

## 2.6.1. LETIŠTĚ CAGLIARI

- (55) Provozovatel letiště, společnost SOGAER, je veřejným vlastnictvím, neboť obchodní komora v Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) vlastní většinu akcií, jak je uvedeno v tabulce 1. Obchodní komora v Cagliari <sup>(27)</sup> není ovládána regionem, ale je financována nezávisle díky ročnímu poplatku hrazenému společnostmi, které jsou jejími členy. Obchodní komora je nezávislým veřejným subjektem, který zodpovídá za poskytování různých služeb společností, které jsou jejími členy <sup>(28)</sup>.

Tabulka 1

Vlastnická struktura společnosti SOGAER <sup>(1)</sup>

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

(1) Hlavní akcionář letiště má v úmyslu prodat 40 % svých akcií ve velmi blízké budoucnosti (zdroj: Výroční zpráva za rok 2013).

- (56) V roce 2014 odbavilo letiště 3 639 627 cestujících <sup>(29)</sup>. Letiště se nachází v jižní části ostrova a z hlediska provozu je jeho hlavním letištěm. Od roku 2007 je společnost SOGAER držitelem povolení k provozování celého letiště. Letiště provozuje vnitrostátní a mezinárodní lety a mezi hlavní letecké společnosti přítomné na letišti patří Ryanair, Meridiana fly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea a Air Berlin. V období let 2007–2009 bylo 69 % objemu přepravy cestujících na letišti zaznamenáno od dubna do října.
- (57) Ke dni 31. prosince 2013 vykázala společnost SOGAER obrát ve výši 26,8 milionu EUR a kladný čistý výsledek ve výši 1,7 milionu EUR. Celková aktiva činila 125,5 milionu EUR.

## 2.6.2. LETIŠTĚ ALGHERO

- (58) Provozovatel letiště Alghero, společnost SOGEAAL, je z 80,20 % vlastněna regionem Sardinie a z 19,8 % společností SFIRS SpA (interní společnost ve vlastnictví regionu) <sup>(30)</sup>. Společnost SOGEAAL zahájila svou činnost v roce 1995 na základě dočasného povolení k provozování části letiště, které přešlo v povolení k provozování celého letiště v roce 2007 <sup>(31)</sup>.

<sup>(27)</sup> Zdroj: Itálie ve svém sdělení Komisi ze dne 5. května 2016.

<sup>(28)</sup> Status obchodních komor v Itálii upravuje zákon č. 580 ze dne 29. prosince 1993.

<sup>(29)</sup> Zdroj: Wikipedie.

<sup>(30)</sup> Tato vlastnická struktura společnosti SOGEAAL odráží změny, které se odehrály během roku 2010. V současné době prochází letiště privatizací.

<sup>(31)</sup> *Concessione di gestione totale*.

- (59) Letiště se nachází v severozápadní části ostrova. Podle Itálie pokrývá jeho spádová oblast přibližně 35 % ostrova a zahrnuje 450 000–600 000 obyvatel v provinciích Sassari, Oristano a Nuoro. Pokud jde o komerční leteckou přepravu cestujících, je Alghero třetím letištěm na Sardinii s celkovým počtem 1 639 374 cestujících v roce 2014 <sup>(32)</sup>.
- (60) Na tomto letišti působí tři druhy leteckých společností: tradiční společnosti (jako Alitalia, Meridiana, Iberia a Lufthansa), nízkonákladové společnosti (jako easyJet a Ryanair) a charterové společnosti (jako Tui Fly a Jet Time). V období let 2007–2009 bylo 75 % objemu přepravy cestujících zaznamenáno od dubna do října.
- (61) Ke dni 31. prosince 2013 vykázala společnost SOGEAAL obrát ve výši 15,9 milionu EUR a záporný čistý výsledek ve výši 1,5 milionu EUR. Celková aktiva činila 42 milionů EUR.

### 2.6.3. LETIŠTĚ OLBIA

- (62) Provozovatel letiště Olbia, společnost GEASAR, je většinou v soukromém vlastnictví <sup>(33)</sup>, jak uvádí Tabulka 2.

Tabulka 2

#### Vlastnická struktura společnosti GEASAR

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

- (63) Společnost GEASAR zahájila svou činnost v roce 1989 na základě povolení k provozování části letiště Olbia. Olbia se nachází v severovýchodní části Sardinie. Letiště využívají tradiční letecké společnosti (jako Alitalia a Lufthansa), nízkonákladové společnosti (jako easyJet a Vueling) a charterové společnosti (jako Smartwings a Mistral Air).
- (64) V roce 2014 odbavilo letiště 2 127 718 milionů cestujících <sup>(34)</sup>. Je vyhrazeno především komerční letecké přepravě cestujících, vnitrostátní i mezinárodní. Posláním letiště je cestovní ruch, neboť obsluhuje velmi silně turistické pobřeží *Costa Smeralda*. Provoz je proto nejvíce soustředěn do období od května do října: v období let 2007–2009 bylo 84 % objemu přepravy cestujících na letišti zaznamenáno od dubna do října.
- (65) Ke dni 31. prosince 2013 vykázala společnost GEASAR obrát ve výši 27 milionů EUR a kladný čistý výsledek ve výši 2,8 milionu EUR. Celková aktiva činila 57,3 milionu EUR.

## 2.7. MECHANISMUS A STRUKTURA FINANCOVÁNÍ ZAVEDENÉHO REGIONEM SARDINIE

### 2.7.1. CELKOVÁ VÝŠE PŘÍSPĚVKŮ VYČLENĚNÝCH REGIONEM SARDINIE

- (66) Původně článek 3 zákona č. 10/2010 regionu umožnil poskytnout provozovatelům letišť částky ve výši 19 700 000 EUR pro rok 2010 a 24 500 000 EUR pro každý z následujících roků 2011, 2012 a 2013.

<sup>(32)</sup> Zdroj: oficiální internetové stránky letiště.

<sup>(33)</sup> Società per azioni costituita nel 1985.

<sup>(34)</sup> Zdroj: Wikipedie.

- (67) Během tohoto období, s ohledem na své vlastní zdroje a plány činnosti předložené letišti, region postupně snižoval částky původně vyčleněné na financování režimu, jak uvádí Tabulka 3.

Tabulka 3

**Vyrovnávací platby vyčleněné ve prospěch letišť na Sardinii – 2010–2013**

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
<b>Alghero</b>	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
<b>Cagliari</b>	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
<b>Olbia</b>	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
<b>Oristano</b>	300 000	—	—	—	300 000
<b>Celkem</b>	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	<b>80 654 887,33</b>

- (68) Rozhodnutí č. 4/34 ze dne 5. února 2014 upravilo regionální příspěvek na rok 2013 a pro uvedené tři provozovatele letišť stanovilo pro rok 2013 celkovou částku ve výši 17 500 000 EUR, jak uvádí Tabulka 4.

Tabulka 4

**Vyrovnávací platby vyčleněné ve prospěch letišť na Sardinii – 2013 (podle rozhodnutí č. 4/34 ze dne 5. února 2014)**

(EUR)

	Rok 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
<b>Celkem</b>	<b>17 500 000</b>

- (69) Konečné příspěvky vyplývající z různých úprav skutečně poskytnuté regionem Sardinie třem dotyčným letišťům uvádí Tabulka 5 <sup>(35)</sup>.

Tabulka 5

**Konečné vyrovnávací platby vyčleněné ve prospěch letišť na Sardinii – 2010–2013**

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
<b>Alghero</b>	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
<b>Cagliari</b>	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
<b>Olbia</b>	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
<b>Oristano</b>	300 000	—	—	—	300 000
<b>Celkem</b>	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	<b>76 654 887</b>

<sup>(35)</sup> Jak je objasněno v 53. bodě odůvodnění, finanční vyrovnání bylo původně plánováno ve prospěch všech letišť na Sardinii, včetně letiště Oristano, které však bylo poté zrušeno.

- (70) Opatření má podobu přímých grantů regionu pro provozovatele letišť na Sardinii, které pak dotyčné částky převedou na letecké společnosti a další zúčastněné subjekty. Granty jsou financovány přímo z regionálního rozpočtu. Provozovatelé letišť musí vést samostatné účty, aby udržovali přehled o obdržení částkách.

#### 2.7.2. PLÁNY ČINNOSTI A TRASY STRATEGICKÉHO ZÁJMU

- (71) Provozovatelé letišť na Sardinii musí vypracovat plány činnosti a předložit je regionu ke schválení. Tyto plány činnosti musí zahrnovat aktivity spočívající v rozvíjení leteckých spojení z bodu do bodu, s vnitrostátními a evropskými destinacemi na letiště/z letišť na Sardinii, kterých bude dosaženo prostřednictvím smluv s leteckými společnostmi. Za tímto účelem musí samotný plán uvádět, které z iniciativ v tomto plánu uvedených <sup>(36)</sup> považují provozovatelé letišť za proveditelné z hlediska cílů posílení letecké dopravy a zmírnění její sezonnosti, jak stanoví zákon č. 10/2010.
- (72) Plány musí určit trasy strategického zájmu (vnitrostátní i mezinárodní) a roční cíle, pokud jde o četnost letů, faktor zatížení, nové trasy, počet cestujících a marketingovou činnost.
- (73) Plány činnosti musí dodržovat tyto zásady:
- a) trasy strategického zájmu se nemohou překrývat s trasami již provozovanými na základě závazku veřejné služby <sup>(37)</sup> podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 <sup>(38)</sup>;
  - b) finanční příspěvek pro každou ze subvencovaných tras by se měl postupem času snižovat.
  - c) finanční smlouva uzavřená s leteckými společnostmi by měla zahrnovat plán na propagaci místního území, který by měl být v souladu s komunikační strategií regionu spojenou s cestovním ruchem;
  - d) pokud je celková vyrovnávací platba požadovaná letišti vyšší než celková částka schválená regionálním rozpočtem, upřednostní se mezinárodní spoje oproti vnitrostátním trasám (s výjimkou destinací obsluhujících více než 3 miliony obyvatel), trasy spojující významné uzly, trasy s velkým dopravním potenciálem, trasy, na nichž mají být služby poskytovány po celý rok spíše než sezonně, a společnosti, které se rozhodnou vytvořit na místním letišti základnu.
- (74) Provozování tras strategického zájmu představuje služby obecného hospodářského zájmu, které by letecké společnosti měly poskytovat výměnou za vyrovnání (pod podmínkou splnění cílů stanovených pro přepravu cestujících). Plány činnosti by měly být podpořeny vhodnými ekonomickými a finančními předpověďmi, které ukazují vyhlídky ziskovosti dotyčných iniciativ a uvádějí finanční požadavky spojené s těmito činnostmi pro každý dotyčný rok. Tyto požadavky zahrnují představení úrovně vlastních zdrojů investovaných provozovatelem letiště, jakož i míry investic třetích stran, které mají prospěch ze zvýšení provozu.
- (75) Skutečné „plány činnosti“ předložené Itálií během formálního řízení splňují požadavky uvedené v 73. bodě odůvodnění. Obsahují povinné informace vyžadované regionem, jako jsou představení nabídky subvencované dopravy, podrobný výpočet vyrovnávací platby, která má být poskytnuta, a očekávané hospodářské výhody veřejné podpory.
- (76) Jakmile jsou plány činnosti schváleny, region odpovídajícím způsobem rozhodne o poskytnutí ročních finančních zdrojů každému letišti s tím, že plánované činnosti posoudí na základě ocenění jejich hospodářského dopadu na hospodářskou činnost Sardinie.

<sup>(36)</sup> Viz 44. bod odůvodnění.

<sup>(37)</sup> Od roku 2000 musí být závazky veřejné služby na vnitrostátních trasách mezi letišti na Sardinii a letišti na italské pevnině ukládány podle pravidel pro leteckou dopravu v Unii.

<sup>(38)</sup> 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).

- (77) Financování plánů probíhá takto:
- a) provozovatel letiště, který je příjemcem podpory, obdrží první splátku jako zálohovou platbu ve výši 20 % celkové částky předpokládané v plánech;
  - b) 60 % celkových finančních prostředků bude uhrazeno jako průběžná platba po obdržení čtvrtletí zprávy;
  - c) úhrada poslední splátky bude provedena do 60 dní od obdržení příslušných dokladů poté, co region zkontroluje prováděnou činnost, dosažené výsledky a vzniklé náklady.
- (78) Plány činnosti byly schváleny dvěma rozhodnutími regionu:
- a) rozhodnutím Sardinie č. 43/37 ze dne 6. prosince 2010 byly schváleny plány činnosti na rok 2010 předložené provozovateli letišť Cagliari, Olbia, Alghero a Oristano a konkrétní částka, která měla být každému z nich poskytnuta <sup>(39)</sup>;
  - b) rozhodnutím Sardinie č. 52/117 ze dne 23. prosince 2011 byly schváleny plány činnosti na období let 2011–2013 předložené provozovateli letišť Cagliari, Olbia, Alghero a Oristano. Byly stanoveny roční cíle počtu cestujících na letiště a rozdělení vyrovnávacích plateb mezi uvedená tři letiště. Rozhodnutí dále objasňuje, že plány na rok 2011 je třeba považovat za definitivní, neboť se týkají již provedených činností, zatímco plány na nadcházející dva roky, 2012 a 2013, se mohou změnit.

### 2.7.3. PROCES SLEDOVÁNÍ

- (79) Je na provozovatelích letišť, aby připravili plány činnosti v souladu s ustanoveními zákona č. 10/2010 a jeho prováděcími akty. Na této přípravě musí spolupracovat s leteckými společnostmi a konečný plán musí schválit region. Pokud by region nesouhlasil nebo zjistil nesoulad s ustanoveními zákona č. 10/2010, může požadovat změny v plánech činnosti.
- (80) Region vyžaduje, aby provozovatelé letišť sledovali výkonnost leteckých společností a uplatňovali sankce za neplnění předem stanovených cílů, zejména pokud jde o četnost letů a počet cestujících. Tento sankční mechanismus musí být stanoven ve smlouvách s leteckými společnostmi.
- (81) Rozhodnutí Regionální rady, kterými se provádí zákon č. 10/2010, předpokládají, že region vytvoří mechanismus sledování, aby se zamezilo nadměrným vyrovnávacím platbám za roční náklady plánované pro dotyčné činnosti. Region musí předem definovat kontrolní opatření, kontrolovat, a případně získávat zpět jakékoli nadměrné vyrovnávací platby, zejména sledováním skutečného počtu letů a cestujících.
- (82) Region sleduje skutečné náklady, které vzniknou provozovatelům letišť při provádění dotyčných činností, kontrolou příslušných dokladů a výkazů ročních nákladů (faktury leteckých společností provozovatelům letišť). Provozovatelé letišť musí regionu podávat zprávy o financování činností na základě faktur obdržených od smluvních partnerů (leteckých společností pro činnosti 1 a 2 a jiných společností pro činnost 3). Region rovněž kontroluje, zda trasa, na kterou se vztahuje vyrovnávací platba, není trasou spadající do závazku veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008.
- (83) Regionální financování podle zákona č. 10/2010 může být poskytnuto pouze v souvislosti s výše uvedenými plány činnosti, které musí schválit region. Jelikož tyto plány byly vypracovány předtím, než byly činnosti stanovené v zákoně č. 10/2010 uskutečněny, mohou se při jejich provádění vyskytnout určité změny. Mechanismus vytvořený regionem proto stanoví, že region by měl svůj finanční příspěvek přizpůsobit změnám v provádění činností nebo v nákladech, které letištím vzniknou <sup>(40)</sup>. Konečný příspěvek regionu tedy zohledňuje

<sup>(39)</sup> Pokud jde o Tortoli-Arbatax, v rozhodnutí se uvádí, že provozovatel letiště předložil pouze plán na období tří let (nikoli pro rok 2010).

<sup>(40)</sup> Ve svém sdělení Komisi ze dne 11. září 2015 (14. bod odůvodnění) Itálie uvádí příklad společnosti GEASAR, která v roce 2013 omezila své marketingové činnosti v porovnání s počátečními výhledy (v rámci činnosti 2 financované regionem). Region proto svůj konečný příspěvek snížil.

skutečné provádění plánů činnosti a soulad činností, pro které je financování požadováno, s cíli zákona č. 10/2010 a s marketingovými plány regionu v oblasti cestovního ruchu. Pokud budou zjištěny rozpory, region konečný příspěvek přizpůsobí <sup>(41)</sup>.

- (84) Dokumentace předložená Itálií ukazuje, že provozovatelé letišť regionu skutečně podali zprávu o financování obdrženém z veřejných zdrojů (včetně podkladů, jako jsou faktury vztahující se ke vzniklým nákladům) a předložili důkazy marketingových a propagačních činností. Region uvedené informace zkontroloval a uhradil provozovatelům letišť zbývající částku.

#### 2.7.4. FINANČNÍ ZÁLOHY A ÚLOHA REGIONÁLNÍHO FONDU

- (85) Jak již bylo uvedeno v oddíle 2.3, regionálním zákonem ze dne 30. června 2011 se zřizuje regionální fond <sup>(42)</sup> spravovaný společností SFIRS a financovaný regionem.
- (86) Podle zákona č. 10/2010 region zřídil tento finanční mechanismus:
- finanční zdroje vztahující se k provádění daných tří činností jsou provozovateli letišť zálohově vypláceny leteckým společností na dotyčných letištích (v případě činností 1 a 2) a ostatním dotyčným poskytovatelům služeb (v případě činnosti 3);
  - každoročně v návaznosti na žádosti o předběžné financování ze strany provozovatelů letišť region rozhodne, že společnost SFIRS – prostřednictvím regionálního fondu – má letištím poskytnout finanční zálohy. Regionální fond pak provozovatelům letišť na základě žádosti poskytne oproti odměně (provize a úroky) finanční prostředky jako zálohovou platbu částky přidělené podle zákona č. 10/2010. Zálohová platba by měla odpovídat nejvýše 85 % <sup>(43)</sup> příspěvku vyčleněného regionem pro provozovatele letišť. Finanční záloha podléhá úrokům (šestiměsíční Euribor + 2 % pro rok 2010 a šestiměsíční Euribor + 1,5 % pro období let 2011–2013) a provizi (1 % pro rok 2010 a 0,50 % pro období let 2011–2013), které provozovatelé letišť platí společnosti SFIRS;
  - region následně potvrdí konečné částky, které budou poskytnuty provozovatelům letišť („příspěvek“ regionu) v mezích svých dostupných prostředků a s přihlédnutím k částkám skutečně vyplaceným provozovateli letišť v souvislosti s prováděním uvedených tří činností. Za tímto účelem provozovatelé letišť předloží příslušné zprávy, které: i) uvádějí dosažené výsledky a zahrnují analýzu dopadů; ii) podrobně vyčíslují náklady, které letišti skutečně vznikly v souvislosti s uskutečněnými iniciativami, včetně poskytnutí příslušných podkladů (faktur apod.);
  - z částky regionálního příspěvku regionální fond odečítá srážkový poplatek ve výši 4 %, který se vyplácí zpět regionu. Jakmile je o konečném příspěvku rozhodnuto, regionální fond poskytne zbývající část finančních prostředků <sup>(44)</sup> provozovateli letiště. Fond má zbývající částku provozovateli letiště poskytnout nejvýše do šesti měsíců od uzavření plánů činnosti.

## 2.8. FINANČNÍ TOKY

### 2.8.1. FINANČNÍ TOKY Z REGIONU PROVOZOVATELŮM LETIŠŤ

- (87) Ačkoli se region zavázal poskytnout celkem 76 654 887 EUR během období let 2010–2013 (viz tabulka 5), ve skutečnosti převedl provozovatelům letišť 68 510 256 EUR na financování tří činností podle zákona č. 10/2010 <sup>(45)</sup> (viz tabulka 6, sloupec A): 35 516 988 EUR pro společnost SOGEAAL, 19 250 617 EUR pro společnost SOGAER a 13 742 651 EUR pro společnost GEASAR.

<sup>(41)</sup> Itálie za tímto účelem uvádí příklad letiště Oristano, pro které region odmítl konkrétní trasu předpokládanou v plánu činnosti letiště – sdělení Itálie Komisi ze dne 5. května 2015, s. 5–6.

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

<sup>(43)</sup> Pro rok 2011 nejvýše 90 % – viz Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

<sup>(44)</sup> Tato částka odpovídá příspěvku, o kterém rozhodl region, minus 4 % srážkový poplatek a finanční záloha již poskytnutá provozovateli letiště.

<sup>(45)</sup> Itálie poskytla Komisi tabulky uvádějící konečnou částku vyčleněnou regionem.

- (88) Finanční zálohy převedené z regionálního fondu provozovatelům letišť dosahují celkové výše 42 987 645 EUR (tabulka 6, sloupec B). Provize a úroky se počítají z finanční zálohy a fond je při vyplácení finanční zálohy provozovateli letišť odečte. Srážkový poplatek představuje 4 % z příspěvku vyčleněného regionem a fond jej odečte z výše příspěvku při vyplácení zbývající částky poskytnuté regionem letišti (po vyplácení finančních záloh) <sup>(46)</sup>.
- (89) Čistou částku, kterou tedy provozovatel letiště obdrží (tabulka 6, sloupec C), lze vypočítat jako příspěvek regionu minus uvedené tři poplatky za finanční služby (provize, úroky a srážkový poplatek). Částky sdělené Itálií jako čisté částky skutečně obdržené provozovateli letišť (tabulka 6, sloupec D) se mírně liší od teoretických částek:
- v případě společnosti SOGEAAL Itálie vysvětluje, že provozovatel letiště by měl od regionu obdržet ještě 167 661 EUR v rámci příspěvku na rok 2013;
  - region rozhodl o regionálních příspěvcích na rok 2013 pro společnost SOGAER (4 946 576 EUR) dne 19. června 2014 a pro společnost GEASAR (3 795 930 EUR) dne 10. června 2014. Příspěvky však nikdy nebyly vyplaceny <sup>(47)</sup>: Itálie uznává, že regionální rozhodnutí představuje právně vymahatelný závazek vyplatit předmětné částky, kterých se lze domáhat u vnitrostátního soudu. Itálie se nicméně rozhodla počkat, dokud nebude ukončeno probíhající řízení o státní podpoře.

<sup>(46)</sup> Komise podotýká, že italské orgány nevysvětlují, proč finanční zálohy uvedené v tabulkách v některých případech přesahují příspěvek stanovený regionem. Rozdíly však nejsou pro účely posuzování opatření podpory relevantní, neboť Komise zohledňuje pouze rozpočtový závazek (sloupec A) a částku skutečně obdrženou provozovateli letišť (sloupec D) – viz tabulka 14.

<sup>(47)</sup> „Disposti ma non erogati“.

Tabulka 6

## Skutečné finanční toky z regionu provozovatelům letišť

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referenční období činnosti	Příspěvek stanovený regionem (A)		Finanční záloha (B)		Poplatky za finanční služby			Částka, kterou má obdržet provozovatel letiště (C)	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Rozdíl (C)–(D)
	Částka	Datum závazku	Částka	Datum platby	Srážkový poplatek 4 %	Provize	Úroky			
2010	8 517 963	7.11.2012	[...] (*)	20.9.2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011	9 041 162	12.11.2012	(...)	8.2.2012 a 23.8.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012	9 062 413	3.6.2013	(...)	22.10.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013	8 895 449	27.10.2014	(...)	17.10.2013	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	<b>35 516 988</b>		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

(\*) Obchodní tajemství.

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenční období činnosti	Příspěvek stanovený regionem (A)		Finanční záloha (B)		Poplatky za finanční služby			Částka, kterou má obdržet provozovatel letiště (C)	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Rozdíl (C)–(D)
	Částka	Datum závazku	Částka	Datum platby	Srážkový poplatek 4 %	Provize	Úroky			
2010	4 657 311	7.11.2012	(...)	10.9.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011	4 777 320	7.11.2012	(...)	15.6.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	<b>19 250 617</b>		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Referenční období činnosti	Příspěvek stanovený regionem (A)		Finanční záloha (B)		Poplatky za finanční služby			Částka, kterou má obdržet provozovatel letiště (C)	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Rozdíl (C) – (D)
	Částka	Datum závazku	Částka	Datum platby	Srážkový poplatek 4 %	Provize	Úroky			
2010	3 972 223	7.11.2012	(...)	19.9.2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2011	2 945 363	7.11.2012	(...)	1.6.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	0
2013	3 795.930	10.6.2014	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	<b>13 742 651</b>		(...)	—	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

2.8.2. FINANČNÍ TOKY OD PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM A JINÝM POSKYTOVATELŮM SLUŽEB NA FINANCOVÁNÍ UVEDENÝCH TŘÍ ČINNOSTÍ

- (90) V období let 2010–2013 provozovatelé letišť Alghero, Cagliari a Olbia financovali letecké společnosti a jiné poskytovatele služeb při provádění činností 1, 2 a 3. Podle Itálie vyrovnávací platby obdržené provozovateli letišť od regionu v období let 2010–2013 na financování činností 1, 2 a 3 byly převedeny leteckým společnostem a jiným poskytovatelům služeb. Letecké společnosti obdržely finanční prostředky na činnosti 1 a 2 a byly vybrány na základě „nejpřitažlivější obchodní nabídky“<sup>(48)</sup>. Jiní poskytovatelé služeb odpovědní za marketingová opatření, například reklamní nebo cestovní agentury, obdrželi finanční prostředky na činnost 3.
- (91) Tabulka 7 shrnuje finanční toky od provozovatelů letišť leteckým společnostem a jiným poskytovatelům služeb na financování činností 1, 2 a 3.

Tabulka 7

**Finanční toky od provozovatelů letišť leteckým společnostem a jiným poskytovatelům služeb na financování činností 1, 2 a 3**

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2010	(...)	(...)	8 517 963
2011	(...)	(...)	9 041 162
2012	(...)	(...)	9 062 413
2013	(...)	(...)	8 895 449
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	<b>35 516 987</b> <b>(100 %)</b>

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2010	(...)	(...)	4 657 311
2011	(...)	(...)	4 977 946
2012	(...)	(...)	4 869 410
2013	(...)	(...)	4 946 576
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	<b>19 451 243</b> <b>(100 %)</b>

<sup>(48)</sup> Viz 47. bod odůvodnění: Ačkoli právní rámec Sardinie nabídková řízení předpokládá, žádné nabídkové řízení na výběr leteckých společností nebylo uspořádáno.

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2010	(...)	(...)	3 972 223
2011	(...)	[...] <sup>(1)</sup>	2 945 500
2012	(...)	(...)	3 029 160
2013	(...)	(...)	3 795 935
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	<b>13 742 818</b> <b>(100 %)</b>

(<sup>1</sup>) Ve svém sdělení ze dne 11. září 2015 Itálie uvádí částku ve výši [...] EUR na financování činnosti 3 v roce 2011. Ve svém sdělení ze dne 16. prosince 2015 (zpráva společnosti Deloitte Financial Advisory S.r.l.) Itálie zmiňuje částku ve výši [...] EUR namísto [...] EUR bez zdůvodnění rozdílu.

(92) Tabulka 8 shrnuje platby ze strany provozovatelů letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2.

Tabulka 8

### Finanční toky od provozovatelů letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
Ryanair	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	—	—	(...)	(...)	(...)
Volotea	—	—	—	(...)	(...)
Alitalia	(...)	—	—	—	(...)
Meridiana	(...)	—	(...)	—	(...)
Wizzair	—	—	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	<b>35 221 513</b>

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
Ryanair	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Germanwings	—	—	(...)	—	(...)
Tourparade	—	—	(...)	—	(...)

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
Air Berlin	—	—	—	(...)	(...)
Vueling	—	—	—	(...)	(...)
Volotea	—	—	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	<b>19 018 170</b>

GEASAR – OLBIA

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Celkem
Meridiana fly	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Air Italy	(...)	(...)	—	—	(...)
Air Berlin	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Norwegian	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Jet2.com	—	(...)	(...)	(...)	(...)
NIKI	—	—	(...)	—	(...)
Vueling	—	—	—	(...)	(...)
Air Baltic	—	—	—	(...)	(...)
Volotea	—	—	(...)	(...)	(...)
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	<b>12 683 623</b>

## 2.8.3. ZÁVĚR

- (93) Jak uvádí Tabulka 6, finanční prostředky poskytnuté regionem byly v plné výši převedeny provozovatelům letišť, kteří sami poskytli dokonce více finančních prostředků, než obdrželi od regionu na provádění činností 1, 2 a 3 podle svých plánů činnosti. (Rozdíl mezi finančními prostředky skutečně poskytnutými na provádění činností 1, 2 a 3 (Tabulka 9, sloupec B) a částkou skutečně obdrženou provozovateli letišť od regionu na provádění těchto činností (Tabulka 9, sloupec C) dosahuje částky 12 733 760 EUR).

Tabulka 9

**Porovnání mezi financováním poskytnutým regionem a částkami financovanými provozovateli letišť na provádění tří činností podle zákona č. 10/2010**

(EUR)

	Příspěvek stanovený regionem (A)	Celková částka poskytnutá letišti na financování tří činností (B)	Rozdíl (A) – (B)	Čistá částka, kterou provozovatelé letišť od regionu skutečně obdrželi (C)	Rozdíl (B) – (C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Príspevek stanovený regionem (A)	Celková částka poskytnutá letišti na financování tří činností (B)	Rozdíl (A) – (B)	Čistá částka, kterou provozovatelé letišť od regionu skutečně obdrželi (C)	Rozdíl (B) – (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
<b>CELKEM</b>	<b>68 510 256</b>	<b>68 711 048</b>	<b>– 200 792</b>	<b>55 977 287</b>	<b>12 733 760</b>

(94) Pokud jde o letecké společnosti, jak uvádí Tabulka 8, finanční prostředky poskytnuté regionem prostřednictvím provozovatelů letišť leteckým společností na činnostech 1 a 2 byly převedeny těmto společnostem:

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

### 3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ A POČÁTEČNÍ POSOUZENÍ ZE STRANY KOMISE

(95) Podle rozhodnutí o zahájení řízení se formální vyšetřovací řízení vztahuje na tyto činnosti:

- a) finanční vyrovnání ze strany regionu provozovatelům letišť (SOGAAL, GEASAR a SOGAER) v průběhu let 2010–2013 na financování činností 1, 2 a 3;
- b) finanční vyrovnání poskytnuté třemi provozovateli letišť leteckým společností na financování činností 1 a 2 v průběhu let 2010–2013 <sup>(49)</sup>.

(96) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo uvedeno, že jelikož Komise vyšetřuje možnou protiprávní podporu poskytnutou provozovatelem letiště Alghero ve věci SA.23098 <sup>(50)</sup>, tato věc zahrnuje pouze opatření podpory, která v uvedené věci zkoumána nejsou <sup>(51)</sup>.

<sup>(49)</sup> Oblast působnosti rozhodnutí o zahájení řízení nezahrnovala potenciální podporu poskytnutou provozovateli letišť na činnost 3 jiným poskytovatelům služeb než leteckým společností. Komise proto v tomto ohledu nemůže zajmout stanovisko.

<sup>(50)</sup> 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 (Úř. věst. L 250, 25.9.2015, s. 38).

<sup>(51)</sup> Viz 48.–52. bod odůvodnění.

- (97) Pokud jde o finanční vyrovnání regionu ve prospěch tří provozovatelů letišť, Komise dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platba udělená letišťům na Sardinii představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a že pokud jde o uvedenou vyrovnávací platbu, Itálie nedodržela povinnost zdržet se jednání podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (98) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti systému vyrovnávacích plateb pro provozovatele letišť s vnitřním trhem. Komise zejména dospěla k předběžnému názoru, že dotyčná vyrovnávací platba nemůže být považována za vyrovnávací platbu za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu svěřenou provozovatelům letišť.
- (99) Pokud jde o finanční vyrovnání poskytnuté třemi provozovateli letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2, Komise měla za to, že toto vyrovnání může zahrnovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a že může být považováno za protiprávní podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, neboť se zdá, že bylo příjemcům poskytnuto v rozporu s povinností zdržet se jednání. Komise se zejména domnívala, že region vykonával kontrolu nad posuzovanými zdroji, které byly jasně vyčleněny v regionálním rozpočtu k přesnému účelu, mimo jiné na subvenci tras letecké dopravy na letiště/z letišť. Komise měla tedy za to, že převody ze strany provozovatelů letišť leteckým společnostem byly přičitatelné státu a zahrnovaly státní zdroje. Komise měla také za to, že finanční prostředky obdržené leteckými společnostmi snižují náklady, které by jinak musely hradit z vlastních zdrojů, pokud by měly mít stejný letový řád, a dospěla k závěru, že pro letecké společnosti to znamenalo hospodářské zvýhodnění.
- (100) Komise dále vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda finanční vyrovnání udělené leteckým společnostem působícím na letištích Alghero, Cagliari a Olbia může být považováno za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Komise zejména vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011<sup>(52)</sup> ve spojení s nařízením (ES) č. 1008/2008, podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011<sup>(53)</sup> ve spojení s nařízením (ES) č. 1008/2008 a podle pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005.

#### 4. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

##### 4.1. ZÁKON č. 10/2010

- (101) Itálie odůvodňuje finanční zásah na základě zákona č. 10/2010 pro období let 2010–2013 rozvojem letecké dopravy mezi Sardinii a vnitrostátními a evropskými destinacemi s cílem zvýšit příliv turistů, zejména mimo letní sezonu, což je pro hospodářství Sardinie velmi důležité.
- (102) Zákon ukládá provozovatelům letišť konkrétní odpovědnost za plnění jeho cíle a navrzení jeho podmínek a kritérií. Provozovatelé letišť musí zejména vypracovat „plány činnosti“ podléhající schválení regionem, které stanoví opatření, jež mají být přijata na podporu omezení sezonnosti a posílení letecké dopravy. Tyto „plány činnosti“ zahrnují finanční obchodní plán, který představí očekávané výsledky a finanční zdroje nezbytné pro dosažení cíle.
- (103) Plány činnosti musí splňovat tyto podmínky:
- trasy zahrnuté v plánu se musí lišit od tras již zahrnutých ve vyrovnávací platbě za závazek veřejné služby;
  - v případě nových tras nebo prodloužení období provozování letů je nutné počítat s odpovídající propagací ostrova.
- (104) Pokud potřebné finanční zdroje přesáhnou rozpočet regionu, požadované prostředky by měly být přiděleny podle kritérií stanovených v rozhodnutí Sardinie č. 29/36 ze dne 29. července 2010<sup>(54)</sup> (upřednostnění mezinárodních tras, důležitých obsluhovaných uzlů, omezování sezonnosti, nejvyšší četnosti letů ...).

<sup>(52)</sup> Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>(53)</sup> Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(54)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 4.

- (105) Zákon č. 10/2010 stanoví tři kategorie činností financovaných regionem, jak je uvedeno ve 44. bodě odůvodnění a následujících.
- (106) Různé činnosti připravené provozovateli letišť jsou podrobně popsány v plánech činnosti každého letiště a Itálie poskytla Komisi tabulky shrnující prováděné činnosti a příslušné regionální financování. Itálie tvrdí, že činnosti měly kladný dopad na region, neboť v dotyčném období se letový provoz a související příliv cestujících zvýšily.
- (107) Itálie uvádí, že hlavními příjemci regionálního financování podle zákona č. 10/2010 jsou letecké společnosti: zákon č. 10/2010 předpokládá financování, prostřednictvím letišť na Sardinii, pro letecké společnosti, které jsou ochotny zahájit provoz na nových trasách nebo zvýšit provoz, a stanoví omezování sezonnosti stávajících tras pro období let 2010–2013.

#### 4.2. FINANČNÍ ZÁLOHY

- (108) Regionální zákon č. 12 ze dne 30. června 2011 <sup>(55)</sup> uvádí, že finanční zálohy podle zákona č. 10/2010 by měly být úročeny. Za tímto účelem region dne 9. srpna 2011 <sup>(56)</sup> pověřil společnost SFIRS zřízením a správou regionálního fondu pro správu těchto finančních záloh.
- (109) Itálie tvrdí, že uvedené zálohy jsou půjčky poskytované za tržních podmínek: podle pravidel, kterými se fond řídí, se na finanční půjčky vztahuje úroková sazba v podobě šestiměsíční sazby Euribor plus 2 % pro rok 2010 a 1,50 % pro roky 2011 a 2012. Kromě toho provozovatelé letišť musí uhradit poplatek za správu ve výši 1 % finanční zálohy pro rok 2010 a 0,5 % pro rok 2011. Itálie zastává názor, že tržní podmínky finančních záloh musí být posuzovány za pomoci souhrnného ukazatele nákladů (ISC) <sup>(57)</sup>, který zohledňuje všechny náklady spojené s půjčkami, které mají být naučtovány letišti. Itálie poskytla Komisi tabulku obsahující podrobnosti ukazatele ISC pro každou poskytnutou finanční zálohu. Ukazatel ISC spojený s finanční zálohou pro společnost SOGAER je vyšší než ostatní, a dokonce vyšší než tržní podmínky, neboť finanční záloha byla poskytnuta v září 2012 a výpočet ISC byl proveden za celý rok 2012.
- (110) Itálie poskytla informace, které uvádí Tabulka 10, týkající se finančních záloh poskytnutých třem provozovatelům letišť na období let 2010 a 2011 a dospěla k závěru, že finanční zálohy byly poskytnuty za finančních podmínek, které byly v souladu s podmínkami obdobných transakcí na trhu. Itálie uvádí, že pokud jde o roky 2010 a 2011, měly půjčky provozovatelům letišť nahradit částky, které již převedli leteckým společnostem na provádění činností 1 a 2.

Tabulka 10

#### Finanční zálohy poskytnuté třem provozovatelům letišť pro roky 2010 a 2011

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

<sup>(55)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 8.

<sup>(56)</sup> *Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.*

<sup>(57)</sup> ISC – *Indicatore Sintetico di Costo.*

## 4.3. DALŠÍ INFORMACE

- (111) Itálie připomíná, že regionální nařízení č. 122/347 ze dne 17. května 2010 <sup>(58)</sup> je správním nástrojem, který umožňuje efektivní vykazání finančních prostředků přidělených podle zákona č. 10/2010 v regionálním rozpočtu.
- (112) Itálie stanoví, že ačkoli se zákon č. 10/2010 vztahuje na všechna letiště na Sardinii, provozovatelé letišť, kteří měli zájem využít výhod vyplývajících z daných činností, jsou provozovatelé letišť Alghero, Olbia a Cagliari. Dne 22. září 2010 provozovatel letiště Oristano předložil plán činnosti a financování ve výši 300 000 EUR pro rok 2010 bylo regionem schváleno. Provozovatel letiště Oristano skončil v květnu 2011 v likvidaci a letiště je nyní uzavřeno.
- (113) Itálie Komisi poskytla tabulky shrnující uskutečněné činnosti a příslušné regionální financování, jakož i smlouvy uzavřené mezi společností SFIRS a provozovateli letišť.
- (114) Itálie uvádí <sup>(59)</sup>, že státní zásah byl zapotřebí, protože letiště by nebyla schopna pokrýt náklady, které jí vznikly při financování činností podle zákona č. 10/2010. Uvedení tři provozovatelé letišť by nebyli schopni provádět a financovat činnosti stanovené zákonem č. 10/2010 ani z vlastních zdrojů, ani prostřednictvím bankovního financování.
- a) Letiště Cagliari: Ekonomická výkonnost společnosti byla v období let 2007–2009 záporná a navzdory kladnému ukazateli EBITDA <sup>(60)</sup> obchodní činnost nepokrývala náklady na odpisy, což vedlo k zápornému ukazateli EBIT <sup>(61)</sup>. Společnost se v té době vyznačovala konstantní ekonomickou a finanční nerovnováhou, která ohrožovala její důvěryhodnost. V roce 2008 bylo nezbytné zvýšení kapitálu o 4,4 milionu EUR na pokrytí kumulované ztráty. Z důvodu této obtížné finanční situace provozovatel letiště nebyl schopen pokrýt náklady vzniklé při provádění činností podle zákona č. 10/2010 ze svých vlastních zdrojů. Nebyl ani schopen získat další financování z vnějších zdrojů od finančních institucí, které by nebyl schopen splatit z důvodu nedostatečné tvorby finančních peněžních toků. Během období let 2010–2013 se provozní marže provozovatele letiště mírně snížila o 40 % z hlediska ukazatele EBIT a výroční finanční zpráva za rok 2013 uvádí nedostatečnou kapitalizaci společnosti a finanční situaci, která by se stala kritickou, pokud by očekávané finanční prostředky od regionu na rok 2014 nebyly vyplaceny <sup>(62)</sup>.
- b) Letiště Alghero: Období let 2007–2009 ukázalo vážné ekonomické a finanční obtíže s čistým záporným výsledkem, který převyšoval vlastní kapitál akcionářů, což byl důvod k rekapitalizaci společnosti, k níž došlo v roce 2009. Systém finančních záloh spravovaný regionem byl primárně zaměřen na společnost SOGEAAL za účelem provádění činností stanovených zákonem č. 10/2010 bez dalšího zvyšování zátěže pro společnost. Ukazatel EBITDA letiště byl kladný pouze v roce 2007 a jeho ukazatel EBIT byl záporný po celé období, přičemž v roce 2009 se zhoršil na úroveň – 11,3 milionu EUR. Vlastní kapitál se v dotyčném období neustále snižoval a v roce 2009 dosáhl záporné hodnoty – 4,8 milionu EUR. Společnost proto nebyla schopna financovat dotyčné činnosti ze svých vlastních zdrojů, ani dále využívat financování z vnějších zdrojů od bank z důvodu neschopnosti splatit potenciálně přijatý závazek. V období let 2010–2013 byla provozní marže z hlediska EBIT neustále záporná a z hodnoty – 3,6 milionu EUR v roce 2010 se změnila na hodnotu – 1,5 milionu EUR v roce 2013. Kapitálová struktura se během daného období zhoršila, neboť vlastní kapitál se snížil o více než polovinu a v roce 2013 dosáhl úrovně 2,4 milionu EUR z celkové hodnoty aktiv 41,9 milionu EUR <sup>(63)</sup>.
- c) Letiště Olbia: Během období let 2007–2009 zaznamenal provozovatel letiště významné hospodářské zpomalení, zejména spojené s poklesem počtu cestujících. V daném období klesl ukazatel EBITDA o 22,8 % a ukazatel EBIT o 41,3 %. Navzdory kladným čistým výsledkům společnost nevytvářela kladné čisté peněžní toky z důvodu zvýšení provozního kapitálu a významného investičního programu v období let 2007–2009 (13,2 milionu EUR). Celková zadluženost se v daném období zvýšila o 2 miliony EUR a další zadlužení vůči

<sup>(58)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 3.

<sup>(59)</sup> Itálie Komisi předložila tři zprávy obsahující ekonomickou a finanční analýzu letišť s ohledem na opatření předpokládaná zákonem č. 10/2010. Komise ve své analýze vychází z těchto zpráv.

<sup>(60)</sup> *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation*, tj. provozní hospodářský výsledek před odečtením úroků, daní a odpisů.

<sup>(61)</sup> *Earnings Before Interest and Taxes*, tj. zisk před zdaněním a odečtením finančních nákladů.

<sup>(62)</sup> Zdroj: Výroční finanční zpráva společnosti SOGAER za období let 2010–2013.

<sup>(63)</sup> Zdroj: Výroční finanční zpráva společnosti SOGEAAL za období let 2010–2013.

finančním institucím bylo vysoce nepravděpodobné, neboť mohlo ohrozit finanční rovnováhu společnosti <sup>(64)</sup>. Kromě toho finanční situace provozovatele letiště znamenala, že není schopen financovat činnosti ze svých vlastních zdrojů, neboť nevytvářel dostatečné finanční peněžní toky k pokrytí investic do provozního kapitálu a dlouhodobých aktiv. Třetí možností by mohlo být navýšení kapitálu akcionáři s cílem zaručit nezbytnou likviditu k financování tří činností stanovených zákonem č. 10/2010. K posouzení toho, zda by se jednalo o cennou možnost, byla požadovaná investice posuzována z hlediska investora v tržním hospodářství. Analýza provedená společností GEASAR <sup>(65)</sup> na základě standardní metodiky pro posuzování ziskovosti investice ukazuje, že čistá současná hodnota (*Net Present Value*, NPV) a vnitřní návratnost (*Internal Rate of Return*, IRR) vypočítané na základě smluv uzavřených mezi provozovatelem letiště a leteckými společnostmi byly záporné, což vylučuje jakýkoli zájem o potenciální navýšení kapitálu ze strany akcionářů. V období let 2010–2013 došlo k relativní stagnaci ukazatele EBITDA na úrovni 5,9 milionu EUR. Ačkoli se rozpětí EBIT a čistý výsledek během uvedeného období mírně zlepšily, společnost měla stále problém dosahovat kladných čistých peněžních toků z důvodu navýšení provozního kapitálu a investic <sup>(66)</sup>.

## 5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

### 5.1. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR

#### 5.1.1. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

##### 5.1.1.1. *Obecné úvahy*

- (115) Společnost Ryanair poukazuje na to, že létá pouze do Alghera a Cagliari, a nikoli na jiná letiště na Sardinii. Společnost zdůrazňuje, že její právo podat připomínky omezuje neexistence přiměřeně podrobného popisu údajné podpory pro společnost Ryanair, zejména pokud jde o letiště Cagliari. Společnosti AMS a Ryanair nejsou tedy schopny podat připomínky, které by plně reagovaly na ujednání mezi společnostmi Ryanair a AMS a letišťem Cagliari.
- (116) Společnost Ryanair si najala poradenskou firmu, aby připravila podrobnou srovnávací analýzu podle zásady investora v tržním hospodářství <sup>(67)</sup> prokazující, že poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Cagliari odpovídají poplatkům hrazeným společností Ryanair na srovnatelných soukromých nebo veřejnosoukromých letištích nebo je převyšují, a zásada investora v tržním hospodářství je tedy dodržena.
- (117) Společnost Ryanair tvrdí, že v době, kdy uzavírala ujednání s letišti Cagliari a Alghero, o existenci regionálního zákona Sardinie č. 10/2010 nevěděla. Společnost Ryanair tvrdí, že společnost AMS vedla obchodní vyjednávání s provozovatelem letiště s odvoláním na podmínky platné na srovnatelných letištích v Evropě (v případě společnosti Ryanair) a s přihlédnutím k příslušnému v té době platnému ceníku společnosti AMS (v případě AMS).
- (118) Společnost Ryanair tvrdí, že letiště na Sardinii byla přímými příjemci údajné podpory, zatímco letecké společnosti byly nepřímými příjemci. Společnost Ryanair uvádí, že Komise předpokládá, že podpora byla letišťům poskytnuta podle určitého vzorce, avšak v rozhodnutí o zahájení řízení jsou uvedeny pouze části tohoto vzorce, nikoli vzorec jako takový. Tento nedostatek informací upírá společnosti Ryanair právo se v tomto ohledu vyjádřit.
- (119) Navíc i když letiště podporu obdržela, Komise nemůže jednoduše dospět k závěru, že podpora byla převedena na letecké společnosti bez konkrétního důkazu, který by tento předpoklad dokládal. Společnost Ryanair uvádí, že Komise ve smlouvách mezi letišťem Cagliari a společnostmi Ryanair/AMS neurčila žádný prvek, který by představoval státní podporu.
- (120) V neposlední řadě společnost Ryanair odmítá použití pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 v rozhodnutí o zahájení řízení pro určení toho, zda byla letišťům poskytnuta podpora. Ve skutečnosti pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 neposkytují spolehlivý referenční rámec pro posouzení údajné státní podpory ve prospěch letišť a nízkonákladových leteckých společností.

<sup>(64)</sup> Za tímto účelem společnost GEASAR předkládá Komisi finanční simulaci předpokládající nový závazek přijatý společností k financování opatření podle zákona č. 10/2010, z níž vyplynulo zhoršení hlavních finančních ukazatelů společnosti.

<sup>(65)</sup> „Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010“ – Deloitte Financial Advisory S.r.l. – 15/12/2015.

<sup>(66)</sup> Zdroj: Výroční finanční zprávy společnosti GEASAR za období let 2010–2013.

<sup>(67)</sup> Zásada investora v tržním hospodářství.

### 5.1.1.2. Ujednání společnosti Ryanair s letišti

- (121) Pokud jde o smlouvy s letišti, společnost Ryanair zdůrazňuje skutečnost, že s letišti vyjednává na čistě obchodním základě, což vysvětluje, proč se výsledek těchto jednání u jednotlivých letišť liší. Pokud jde o posuzování ujednání společnosti Ryanair s letišti, Ryanair zdůrazňuje, že Komise musí:
- a) zvážit všechny významné faktory posouzením smluv s letišti s přihlédnutím k dopadu příjmů z jiných než leteckých činností a k síťovým externalitám;
  - b) vycházet ze srovnávacích letišť;
  - c) přihlédnout k tržní pozici regionálních letišť v Evropě, která jsou více vystavena silné hospodářské soutěži ze strany sousedních letišť, ale jsou málo vnímána a řízena na obchodním základě;
  - d) zvážit dlouhodobé plánování letišť: regionální letiště nereagují na používání standardního pětiletého obchodního plánu;
  - e) použít přístup „jednotného zpoplatnění“ s přihlédnutím k příjmům letiště dosahovaným z leteckých a jiných než leteckých činností;
  - f) začlenit síťové externality: zvýšený počet uživatelů činí letiště cennějším pro jiné potenciální uživatele, a proto zvyšuje jeho celkovou hodnotu;
  - g) přihlédnout ke skutečnosti, že smlouvy uzavřené společností Ryanair s letišti nejsou výhradní povahy: letiště, která jsou předmětem šetření, obvykle mají dostatečnou volnou kapacitu i pro jiné letecké společnosti.
- (122) Při posuzování poplatků hrazených společností Ryanair letištím za různé služby, které společnost získává, je třeba přihlédnout k významně nižším potřebám společnosti Ryanair v porovnání s jinými leteckými společnostmi z důvodu jejího obchodního modelu, jakož i k podstatným příjmům z jiných než leteckých činností, kterých letiště díky společnosti Ryanair dosahují.

### 5.1.1.3. Marketingové smlouvy

- (123) Společnost Ryanair opakuje, že marketingové smlouvy společnosti AMS s letišti jsou sjednávány a uzavírány odděleně od smluv společnosti Ryanair s danými letišti. Společnost Ryanair a AMS zejména uvádějí, že pro společnost AMS neexistuje žádné zvýhodnění, neboť AMS uzavírá marketingové smlouvy s veřejnými a soukromými letišti. Veřejné a soukromé strany proto soutěží o omezený prostor, který je dostupný pro reklamu na stránkách Ryanair.com. Společnost AMS tedy pro účely předpisů týkajících se státní podpory nezískává žádnou výhodu, neboť zásada investora v tržním hospodářství je uzavřením uvedených smluv dodržena.
- (124) Společnost Ryanair dále tvrdí, že Komise nepředložila žádný právní nebo skutkový základ pro zpochybnění obchodního zdůvodnění rozhodnutí provozovatelů letišť Alghero a Cagliari inzerovat na stránkách Ryanair.com za situace, kdy společnost AMS nabízí své služby za tržní cenu. Společnost AMS tedy nemůže uplatnit své právo na obhajobu.
- (125) Společnost Ryanair rovněž předložila dvě další studie zaměřené na měnící se trend příjmů letišť. V průběhu let letiště významně zvýšila své příjmy z jiných než leteckých služeb. Podle společnosti Ryanair reklama na jejích internetových stránkách zvyšuje podíl příchodících cestujících, a tedy příjmy z jiných než leteckých činností.
- (126) Společnost Ryanair uvádí, že marketing a reklama na internetových stránkách všech leteckých společností se staly běžnou praxí. Týká se to zejména provozovatelů letišť, kteří začali propagovat svou značku na internetu, zvláště prostřednictvím internetových stránek leteckých společností.
- (127) Společnost Ryanair uvádí, že společnost AMS nedělá rozdíly mezi letišti, orgány veřejné správy a jinými neletištními zákazníky. Letiště v soukromém vlastnictví nebo řízená soukromými subjekty a jiné soukromé strany uzavřely smlouvy se společností AMS za obdobných, nediskriminačních podmínek.

#### 5.1.1.4. *Problematika státní podpory*

- (128) Společnost Ryanair je toho názoru, že předmětná opatření nelze přičítat státu: prostý souhlas orgánů Sardinie s plány činnosti letiště nestačí k tomu, aby bylo opatření přičteno státu.
- (129) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že výběr leteckých společností na základě obchodních nabídek – předložených provozovatelům letišť po zveřejnění výzev na jejich internetových stránkách – samo o sobě představuje nabídkové řízení. Kromě toho nabídkové řízení není zapotřebí, pokud dohoda mezi letištěm a leteckou společností dodržuje zásahu investora v tržním hospodářství a neexistuje žádná služba obecného hospodářského zájmu/žádný závazek veřejné služby vztahující se na danou leteckou společnost, jako je tomu v tomto případě.
- (130) Společnost Ryanair rovněž vyjadřuje pochybnosti ohledně selektivních kritérií napadených Komisí, neboť jakákoli letecká společnost, která chtěla uzavřít ujednání s letištěm Alghero nebo Cagliari, tak mohla učinit.
- (131) Společnost Ryanair uzavírá tvrzením, že situace na Sardinii vyplývá z nedostatečnosti pravidel upravujících trasy, na které se vztahuje závazek veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008, a jejich uplatňování italskými orgány. Italská letiště mají tedy tyto možnosti: i) obsluhovat trasy se závazky veřejné služby provozované tradičními leteckými společnostmi, s využitím malých letadel a přepravou malého počtu cestujících za cenu vysokých subvencí (které by nicméně nebyly dostačující k zajištění nízkých cen letenek), nebo ii) navázat obchodní vztahy s nízkonákladovými dopravci, se zárukami počtu cestujících, s využitím velkých letadel a přepravou velkého počtu cestujících, bez subvencí a s nízkými cenami letenek. Při těchto možnostech by jakýkoli investor v tržním hospodářství zvolil druhou variantu.
- (132) S ohledem na tyto připomínky společnost Ryanair dospěla k závěru, že ani společnost Ryanair, ani společnost AMS nebyla příjemcem státní podpory a že letiště na Sardinii jednala v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.

#### 5.1.2. EKONOMICKÉ POSOUZENÍ ZÁSADY INVESTORA V TRŽNÍM HOSPODÁŘSTVÍ VE VZTAHU K MEZINÁRODNÍMU LETIŠTI CAGLIARI <sup>(68)</sup>

- (133) Společnost Ryanair dala pokyn poradenské firmě, aby připravila podrobnou srovnávací analýzu podle zásady investora v tržním hospodářství prokazující, že poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Cagliari odpovídají poplatkům hrazeným společností Ryanair na srovnatelných soukromých nebo veřejnosoukromých letištích nebo je převyšují, a zásada investora v tržním hospodářství je tedy dodržena. Tato poradenská firma jednajícím jménem společnosti Ryanair zaslala zcela důvěrnou verzi uvedené zprávy přímo Komisi.
- (134) Analýza ukazuje, že celková úroveň poplatků hrazených společností Ryanair na letišti Cagliari je v průměru vyšší než srovnatelná úroveň poplatků hrazených touto leteckou společností ve stejném období na srovnávacích letištích. Konkrétně průměrný poplatek hrazený společností Ryanair na letišti Cagliari v období let 2006–2007 a 2012–2013 byl 2,3–2,4krát vyšší než poplatek hrazený společností Ryanair na srovnávacích letištích, a to jak na cestujících, tak na průletové odbavení.
- (135) Studie dospěla k závěru, že různé smlouvy posuzované v rámci řízení odpovídaly výši poplatků, jež by byla společnosti Ryanair za podobných okolností nabídnuta investorem v tržním hospodářství vlastním letištěm.

#### 5.1.3. URČENÍ TRŽNÍHO MĚŘÍTKA VE SROVNÁVACÍ ANALÝZE K OVĚŘENÍ ZÁSADY INVESTORA V TRŽNÍM HOSPODÁŘSTVÍ <sup>(69)</sup>

- (136) Poradenská firma jednajícím jménem společnosti Ryanair se domnívá, že Komise uplatňuje nesprávný přístup, když zohledňuje pouze srovnávací letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření.
- (137) Tvrdí, že tržní referenční ceny získané od srovnávacích letišť nejsou narušeny státní podporou, která byla poskytnuta sousedním letištím. Řádný odhad tržního měřítka k ověření zásady investora v tržním hospodářství je možný, protože:
- a) srovnávací analýzy se běžně používají k ověřování zásady investora v tržním hospodářství i mimo oblast státních podpor;

<sup>(68)</sup> Zpráva společnosti Oxera ze dne 28. června 2013.

<sup>(69)</sup> Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

- b) společnosti navzájem ovlivňují svá rozhodnutí o cenách pouze tehdy, pokud jsou jejich produkty zastupitelné nebo se doplňují;
- c) letiště ve stejné spádové oblasti si nutně vzájemně nekonkurují a srovnávací letiště použitá v předložených zprávách čelí 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, kdy srovnávací letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany letišť ve vlastnictví státu, je důvod se domnívat, že jednají v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt);
- e) letiště, která dodržují zásadu investora v tržním hospodářství, by nestanovila své ceny pod úroveň inkrementálních nákladů.

#### 5.1.4. ZÁSADY, NA NICHŽ STOJÍ ANALÝZA ZISKOVOSTI PŘI OVĚŘOVÁNÍ ZÁSADY INVESTORA V TRŽNÍM HOSPODÁŘSTVÍ <sup>(70)</sup>

- (138) Poradenská firma jednající jménem společnosti Ryanair tvrdí, že analýza ziskovosti předložená Komisi uplatňuje zásady, jež by použil racionálně jednající investor v soukromém sektoru, a odráží přístup, který je zřejmý z precedenčních rozhodnutí Komise. Konečnou hodnotu lze upravit na základě konzervativního předpokladu možného obnovení smlouvy se společností Ryanair nebo možné domluvy s jinými leteckými společnostmi na obdobných podmínkách. Inkrementální ziskovost smluv společnosti Ryanair pro letiště by měla být posuzována na základě odhadů opatření vycházejících z čisté současné hodnoty nebo vnitřní návratnosti.

#### 5.1.5. BUDOVNÍ ZNAČKY: PROČ A JAK BY MĚLY MALÉ ZNAČKY INVESTOVAT DO MARKETINGU [BRAND BUILDING: WHY AND HOW SMALL BRANDS SHOULD INVEST IN MARKETING] <sup>(71)</sup>

- (139) Cílem studie je objasnit obchodní logiku, na níž jsou založena rozhodnutí regionálních letišť týkající se pořízení reklamních služeb na internetových stránkách Ryanair.com u společnosti AMS.
- (140) Jelikož existuje vysoký počet dobře známých a běžně používaných letišť, slabší konkurenti musí překonat statické nákupní chování spotřebitelů tím, že naleznou způsob, jak důsledně předávat poselství své značky široké veřejnosti. Tradiční formy marketingové komunikace nicméně vyžadují výdaje přesahující jejich zdroje.
- (141) Namísto toho reklama prostřednictvím společnosti AMS:
- i) nabízí příležitost zasáhnout významnou část veřejnosti tvořenou spotřebiteli, kteří již uvažují o zakoupení cesty;
  - ii) znamená poměrně nízké náklady (cena v komerčních sazbách za on-line komunikaci);
  - iii) umožňuje komunikaci během fáze nákupu;
  - iv) nabízí možnost tvůrčí reklamy.

#### 5.1.6. PODÁNÍ SPOLEČNOSTI RYANAIR ZE DNE 20. PROSINCE 2013

- (142) Dne 20. prosince 2013 předložila společnost Ryanair připomínky týkající se plateb společnosti AMS zabývajících se internetovou reklamou, která je 100 % dceřným podnikem společnosti Ryanair.
- (143) Společnost Ryanair nesouhlasí s názorem Komise, že platby hrazené společnosti AMS představují pro letiště náklady, neboť tento přístup opomíjí hodnotu služeb společnosti AMS pro letiště. Společnost Ryanair je navíc přesvědčena o tom, že pro účely analýzy podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu by měl být nákup hodnotných marketingových služeb za tržní ceny posuzován odděleně od souvisejícího smluvního ujednání mezi letištěm a leteckou společností.
- (144) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, kterou vypracovala poradenská firma jednající jejím jménem, jež srovnává ceny účtované společností AMS s cenami srovnatelných služeb nabízených na jiných internetových stránkách věnovaných cestování. Analýza dochází k závěru, že ceny účtované společností AMS byly buď nižší než průměr, nebo v rozsahu mediánu cen účtovaných referenčními internetovými stránkami.

<sup>(70)</sup> Zásady, na nichž stojí analýza ziskovosti při ověřování zásady investora v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

<sup>(71)</sup> Pro společnost Ryanair vypracoval Professor D.P. McLoughlin, 10. dubna 2013.

- (145) Podle společnosti Ryanair to ukazuje, že ceny společnosti AMS odpovídají tržním cenám. Rozhodnutí veřejného letiště nakoupit služby společnosti AMS je tedy v souladu s kritériem tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (146) Společnost Ryanair žádá Komisi, aby přehodnotila svůj dosavadní postoj ke smlouvám se společností AMS. Společnost Ryanair je přesvědčena, že ujednání se společností AMS by měla být posuzována odděleně od ujednání společnosti Ryanair o letištních službách, a měla by tedy být podrobena oddělenému ověření kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu. Pokud by Komise trvala na společném ověření kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu pro ujednání se společností AMS a ujednání společnosti Ryanair o letištních službách, neměla by být hodnota služeb poskytnutých společností AMS pro letiště přinejmenším opominuta.
- (147) Zpráva poradenské firmy jednající jménem společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013 o cenách společnosti AMS odkazuje na závěry předchozích zpráv, které předložili marketingoví poradci Mindshare (2004) a Zenobia Conseil (2011), jakož i zprávy, kterou předložil Professor McLoughlin (2012), v nichž byl naznačen význam reklamy pro malé značky. Tyto zprávy potvrzují, že společnost Ryanair je silná celoevropská značka a může za své reklamní služby požadovat vyšší cenu.
- (148) V analýze byly sazby společnosti AMS porovnávány s cenami za reklamu uplatňovanými vzorkem referenčních internetových stránek v období let 2004–2005, kdy byl poprvé zaveden ceník společnosti AMS, a v roce 2013. Výsledky ukazují, že internetové stránky ryanair.com mají v žebříčku oblíbenosti více než dvojnásobný počet návštěvníků za měsíc než nejbližší další stránky zaměřené na cestování. Existuje také větší pravděpodobnost, že návštěvníci uskuteční další elektronické transakce. Tyto jedinečné znaky ve spojení s vysokým povědomím o značce umožňují společnosti Ryanair účtovat vyšší cenu.
- (149) Nakonec se pro obě období a napříč odvětvími ukázalo, že sazby společnosti AMS leží v pásmu cen požadovaných internetovými stránkami referenční skupiny nebo jsou nižší.
- (150) Na důkaz toho předložila společnost Ryanair údaje o přístupu na svou domovskou stránku ve Spojeném království mezi listopadem 2012 a listopadem 2013 a v období let 2009–2012, jakož i údaje o službách společnosti AMS nakoupené několika letišti a smlouvy společnosti AMS s uvedenými letišti.
- (151) Přílohu B.4 podání společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013 tvoří smlouva se společností AMS ze dne 27. března 2009. Smlouva zejména uvádí, že „společnost Airport Marketing Services poskytne balíček marketingových služeb pro období od 29. března 2009 do 28. března 2010 v hodnotě 1 600 000,00 EUR. Pro období od 29. března 2010 do 28. března 2014 bude hodnota internetových služeb činit 2 000 000,00 EUR ročně a bude vycházet z aktuálního ceníku společnosti Airport Marketing Services. [...]“.

#### 5.1.7. PODÁNÍ SPOLEČNOSTI RYANAIR ZE DNE 17. LEDNA 2014

- (152) Společnost Ryanair předložila zprávu vypracovanou poradenskou firmou o zásadách, které by podle jejího názoru měly platit pro ověřování kritéria ziskovosti tržně jednajícího hospodářského subjektu zahrnující jak smlouvy o letištních službách uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak marketingové smlouvy, které s těmito letišti uzavřela společnost AMS. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že tím není dotčeno její stanovisko, že smlouvy se společností AMS a smlouvy o letištních službách by měly být podrobena oddělenému ověřování kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu.
- (153) Zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené společností AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje související se společností AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodiku založenou na peněžních tocích, na základě které by výdaje týkající se AMS byly zpracovány jako inkrementální provozní náklady.
- (154) Ve zprávě se tvrdí, že marketingové činnosti přispívají k tvorbě a zvyšování hodnoty značky. Na tomto základě pak mohou vznikat obchody a zisky, a to jak v průběhu trvání marketingových smluv, tak i po jejich ukončení. Z důvodu smlouvy se společností Ryanair bude letiště pravděpodobně atraktivní pro další letecké společnosti, a tím se zvýší příliv podnikatelů a příjmy letiště z jiných než leteckých činností. Pokud bude Komise provádět společnou analýzu ziskovosti, měly by být tyto přínosy zohledněny tak, že výdaje na AMS budou považovány za inkrementální provozní náklady, přičemž inkrementální zisky se budou počítat očištěné o platby společnosti AMS. Kromě toho by do prognózovaných inkrementálních zisků mohla být zahrnuta konečná hodnota, aby bylo možno podchytit i hodnoty vznikající po ukončení platnosti smlouvy.

- (155) Jako doklad tohoto přístupu jsou ve zprávě shrnuty výsledky studií, které ukazují, jak může reklama posílit hodnotu značky a zvýšit věrnost klientů. Zejména reklama na stránkách ryanair.com znamená pro letiště zvýšení povědomí o značce. Zvláště malá regionální letiště, která usilují o nárůst provozu, mohou uzavřením smluv o reklamě se společností AMS posílit hodnotu své značky.
- (156) V neposlední řadě je předkládán argument, že postup založený na peněžních tocích je v souladu s rozhodnutími Komise o státní a nestátní podpoře. Uvádí se v této souvislosti věc podpory BayernLB, v níž Komise uvedla, že pro odhad peněžních toků používá model oceňování podle metody diskontovaných dividend a pak přiřadí konečnou hodnotu na základě předpokládaného růstu dividend. Dále je uveden případ stlačování marže v souvislosti se společností Telefónica, v němž Komise zahrнула konečnou hodnotu do svého diskontovaného výpočtu peněžních toků.

5.1.8. ZPRÁVA SPOLEČNOSTI OXERA ZE DNE 31. LEDNA 2014: JAK PŘÍSTUPOVAT KE SMLOUVÁM SE SPOLEČNOSTÍ AMS V ANALÝZE ZISKOVOSTI PROVEDENÉ V RÁMCI OVĚŘOVÁNÍ KRITÉRIA TRŽNĚ JEDNAJÍCÍHO HOSPODÁŘSKÉHO SUBJEKTU? PRAKTICKÉ UPLATŇOVÁNÍ [HOW SHOULD AMS AGREEMENTS BE TREATED WITHIN THE PROFITABILITY ANALYSIS AS PART OF THE MARKET ECONOMY OPERATOR TEST? PRACTICAL APPLICATION]

- (157) Dne 31. ledna 2014 se společnost Ryanair vyjádřila k vyšetřování Komise ve věci státní podpory, do nichž je v současné době zapojena. Na základě studií zadaných poradenské firmě společnost Ryanair pojednává o praktické stránce zahrnutí společnosti AMS do společné analýzy ziskovosti<sup>(72)</sup> smluv s AMS a smluv o letištních službách<sup>(73)</sup> a tvrdí, že podle jejího chápání přístupu Komise lze smlouvy se společností AMS do společné analýzy ziskovosti smluv s AMS a smluv o letištních službách v zásadě zahrnout.
- (158) Přijatý přístup zohledňuje potenciál smluv o letištních službách a smluv se společností AMS udržovat zisky letiště i po plánovaném ukončení smluv o letištních službách.
- (159) Společnost Ryanair tvrdí, že její přítomnost na letišti by mohla přilákat další cestující nebo letecké společnosti, aby využívali letiště. Reklama a propagace by díky smlouvám se společností AMS mohly vést k vyššímu objemu přepravy cestujících společností Ryanair nebo jiných společností po plánovaném ukončení smlouvy o letištních službách se společností Ryanair. Kromě toho by se rovněž mohly zvýšit zisky letiště z jiných než leteckých činností. Podle názoru společnosti Ryanair se jedná o intuitivní výsledek, neboť téměř všechny hospodářské subjekty budou investovat do marketingu, aby zlepšily ziskovost odlišením svých produktů. S ohledem na typické přínosy marketingu a na síťové účinky spojené s růstem letišť by tedy bylo nesprávné předpokládat, že jedinými inkrementálními příjmy spojenými s marketingem společnosti AMS budou cestující společnosti Ryanair využívající letiště během existence smlouvy o letištních službách.

5.1.9. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI RYANAIR ZE DNE 12. ZÁŘÍ 2014

- (160) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že přezkum ujednání mezi letištěm a leteckou společností musí zahrnovat analýzu podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jak uznává oddíl 3.5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (161) Společnost Ryanair dále tvrdí, že „na kapacitě založený přístup“ k přidělování investičních nákladů je správný jak z právního hlediska na základě analýzy ziskovosti *ex ante*, tak z hospodářského hlediska. „Skutečný obvyklý přístup“ neodráží skutečnost, že analýzy ziskovosti tržně jednajícího hospodářského subjektu musí být prováděny *ex ante*.

5.1.10. PŘIDĚLOVÁNÍ INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ<sup>(74)</sup>

- (162) Zpráva poradenské společnosti jednající jménem společnosti Ryanair upozorňuje na bod 64 nových pokynů pro leteckou dopravu a uvádí, že ve skutečnosti hypotetický nový terminál nebo zařízení nejsou vyžadovány pouze pro jednu konkrétní leteckou společnost, ale mohou je využívat i dalších letecké společnosti. Zdůrazňuje, že není spravedlivé přiřadit 100 % nákladů jedné společnosti, i kdyby na letišti působila jako jediná společnost, zatímco výpočet nákladů založený na využití kapacity vytvořené investicemi by mohl být dobrou volbou.

<sup>(72)</sup> Společná analýza ziskovosti smluv se společností AMS a smluv o letištních službách byla provedena pro všechna letiště, pro něž byla poradenská firma schopna získat potřebné údaje.

<sup>(73)</sup> Smlouvy o letištních službách.

<sup>(74)</sup> Zpráva společnosti Oxera ze dne 12. září 2014.

- (163) Společnost Ryanair zdůrazňuje kritický rozdíl v určování míry využití ve vztahu ke kapacitě spíše než k podílu na provozu. Jako příklad je uváděno letiště Angouleme, kde společnost Ryanair představovala 95–97 % provozu, ale kapacitu využívala pouze z 25–28 %.
- (164) Poradenská firma předkládá Komisi několik příkladů, včetně případu letiště Alghero <sup>(75)</sup>. V roce 2004 byl na letišti Alghero otevřen nový terminál pro osobní dopravu, který významně zvýšil kapacitu letiště pro přepravu cestujících z přibližně 0,8 milionu na 2,5 milionu. Toto navýšení kapacity terminálu se odrazilo v obchodních plánech společnosti SOGEAAL zvýšeným počtem rotací a odletů cestujících počínaje rokem 2004.
- (165) Závěrem zpráva uvádí, že vhodné je přidělování investičních nákladů ve vztahu k očekávanému podílu kapacity, který představuje určitá smlouva s leteckou společností.

#### 5.1.11. VYHODNOCENÍ ŠIRŠÍHO DOPADU SMLUV SE SPOLEČNOSTÍ AMS NA LETECKOU DOPRAVU <sup>(76)</sup>

- (166) Poradenská firma jednající jménem společnosti Ryanair přezkoumala očekávanou inkrementální ziskovost smluv z pohledu letiště tak, že analyzovala nejen náklady na platby společnosti AMS, ale také přínosy, pokud jde o zvýšenou přitažlivost letiště, a potenciál jak pro vyšší objem přepravy cestujících jiných leteckých společností než Ryanair, tak pro odpovídající vyšší úroveň příjmů z jiných než leteckých činností.
- (167) K prokázání širšího dopadu smluv se společností AMS použila poradenská firma jako případovou studii letiště Alghero. Výsledky této analýzy odhalují kladný dopad na společnost SOGEAAL díky marketingovým smlouvám podepsaným se společností AMS. Letiště mělo zejména prospěch z i) možného zvýšení přitažlivosti pro jiné letecké společnosti, ii) omezeného poklesu počtu cestujících z důvodu finanční krize a iii) potenciálních příjemců reklamy společnosti AMS, jejich počet je více než 50krát větší v porovnání s obdobnými ujednáními se společností Alitalia.
- (168) V neposlední řadě zpráva uvádí, že jelikož neexistuje žádná empirická analýza dopadu reklamy na internetových stránkách ryanair.com, je nesprávný závěr, že pouze přínosy reklamy na stránkách ryanair.com mají zvýšit objem provozu společnosti Ryanair a že přínosy smluv se společností AMS nepřetrvávají i po ukončení platnosti uvedených smluv.

#### 5.1.12. ÚLOHA SROVNÁVACÍ ANALÝZY PŘI POSUZOVÁNÍ PODLE ZÁSADY TRŽNĚ JEDNAJÍCÍHO HOSPODÁŘSKÉHO SUBJEKTU <sup>(77)</sup> <sup>(78)</sup>

- (169) Společnost Ryanair tvrdí, že Komise neprovedla žádné posouzení účelnosti nákladů letišť při provádění analýz ziskovosti. Zdůrazňuje proto skutečnost, že společnost Ryanair nemůže vědět, zda se očekává, že dohoda bude pro letiště zisková.
- (170) Analýza provedená poradenskou firmou jednající jménem společnosti Ryanair poukazuje na důležitost srovnávací analýzy pro pochopení skutečných nákladů letišť. Uvádí mnoho příkladů srovnávacích analýz použitých Komisí v posledních letech a zdůrazňuje skutečnost, že sama Komise konstatuje, že srovnávací analýza je pro posuzování podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu velmi důležitá.
- (171) Závěrem společnost Ryanair navrhuje použití srovnávací analýzy alespoň jako křížové kontroly výsledků analýzy ziskovosti.

#### 5.1.13. EKONOMICKÁ POSOUZENÍ PODLE ZÁSADY TRŽNĚ JEDNAJÍCÍHO HOSPODÁŘSKÉHO SUBJEKTU: SROVNÁVACÍ ANALÝZA ZAHRNÚJÍCÍ SPOLEČNOST AMS <sup>(79)</sup>

- (172) Studie předložená společností Ryanair ukazuje, jak se výsledky roku 2012 a 2013 na letištích Lübeck a Cagliari po zahrnutí plateb společnosti AMS do srovnávací analýzy nezmění.

<sup>(75)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 52.

<sup>(76)</sup> Zpráva společnosti Oxera, 26. září 2014.

<sup>(77)</sup> Zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu.

<sup>(78)</sup> Sdělení společnosti Ryanair ze dne 26. ledna 2015.

<sup>(79)</sup> Sdělení společnosti Ryanair ze dne 27. února 2015.

- (173) Dospěla k závěru, že během posuzovaného období (2007–2013) byly čisté poplatky hrazené společností Ryanair na letišti Cagliari v průměru vyšší, než je průměr na srovnávacích letištích. To znamená, že tržně jednající hospodářský subjekt by společností Ryanair pravděpodobně nabídl obdobná ujednání. Zejména tvrdí, že výsledek není citlivý na způsob zacházení s platbami společnosti AMS a je odolný vůči různým kontrolám citlivosti.

5.1.14. EKONOMICKÉ POSOUZENÍ PODLE ZÁSADY TRŽNĚ JEDNAJÍCÍHO HOSPODÁŘSKÉHO SUBJEKTU:  
LETIŠTĚ CAGLIARI, ANALÝZA ZISKOVOSTI <sup>(80)</sup>

- (174) Cílem studie je ukázat prostřednictvím analýzy *ex ante*, že smlouvy o letištních službách z ledna 2007, prosince 2007 a prosince 2009 byly společností SOGAER SpA (provozovatel letiště Cagliari) považovány za ziskové a byly by za ziskové považovány i jakýmkoli jiným provozovatelem v souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (175) Analýza ziskovosti založená na výpočtu čisté současné hodnoty zejména ukazuje kladný výsledek indexu za celé období (2007 a 2009). Ujednání na letišti Cagliari se tedy zdají být tržní.
- (176) Důkazy naznačují, že za obdobných okolností by tržně jednající provozovatel letiště Cagliari považoval za ziskové, pokud by mu byla nabídnuta obdobná ujednání, jako jsou ujednání uzavřená mezi společností Ryanair a letištem Cagliari.

5.1.15. DOPAD ČINNOSTI SPOLEČNOSTI RYANAIR NA PŘÍJMY LETIŠŤ Z JINÝCH NEŽ LETECKÝCH  
ČINNOSTÍ <sup>(81)</sup>

- (177) Poradenská firma jednající jménem společnosti Ryanair měla za to, že zahájení činnosti společnosti Ryanair má významný kladný dopad na úroveň příjmů letiště z jiných než leteckých činností na cestujících. Na základě toho zpráva tvrdí, že přístup doposud používaný v jeho analýze ziskovosti podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jakož i v analýze Komise <sup>(82)</sup> je konzervativní, neboť nezohledňuje toto navýšení příjmů letiště.
- (178) Zpráva obsahuje empirickou analýzu s využitím vzorku 57 evropských letišť, která mají být co nejvíce podobná letišťům posuzovaným v tomto šetření. Výsledkem je, že zahájení činnosti společnosti Ryanair <sup>(83)</sup> ve 29 z nich vedlo ke zvýšení příjmů z jiných než leteckých činností přibližně o 12,0–13,7 % na odlétajícího cestujícího (převyšující inflaci); tento dopad byl statisticky významný. Pravděpodobně je to způsobeno skutečností, že cestující na linkách společnosti Ryanair utrácejí více než cestující jiných leteckých společností, částečně v důsledku omezených stravovacích možností na palubě letadel nízkonákladových dopravců a v důsledku zahájení činnosti společnosti Ryanair, což vedlo k rozvoji terminálu – například přilákáním dalších maloobchodních prodejen.
- (179) Zpráva rovněž konstatuje, že tento efekt se u nízkonákladových dopravců projevil obecně. Z důvodu nárůstu odvětví nízkonákladových dopravců se silnými značkami, kteří přepravují významný počet cestujících, mohl začátek činnosti nízkonákladového dopravce na letišti vést k významnému rozvoji letiště, a tedy k vyšším příjmům z jiných než leteckých činností na cestujících. Na základě posuzovaného vzorku letišť začátek činnosti dopravců nabízejících plné tarify naopak nemá významný dopad na příjmy letišť z jiných než leteckých činností na cestujících.

<sup>(80)</sup> Zpráva společnosti Oxera, 2. března 2015.

<sup>(81)</sup> Zpráva společnosti Oxera vypracovaná pro společnost Ryanair, 4. prosince 2015.

<sup>(82)</sup> Poradenská firma se odvolává na přístup uplatněný Komisí v rozhodnutích pro letiště Pau a Nîmes, kdy Komise spočítala očekávané příjmy z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího na základě údajů shromážděných na letišti před uzavřením smluv a upravila je tak, aby odrážely inflaci.

Rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109), a zejména 414. bod odůvodnění.

Rozhodnutí Komise (EU) 2016/633 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Nîmes – Uzès – Le Vigan a společností Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited a Airport Marketing Services (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 32), a zejména 436. bod odůvodnění.

<sup>(83)</sup> Poradenská firma považovala za začátek činnosti společnosti Ryanair rok, kdy společnost Ryanair zahájila „významné“ činnosti na letišti, definovaný jako první rok, kdy odlétající cestující společnosti Ryanair překročili 50 % maximálního celkového počtu odlétajících cestujících společnosti Ryanair v jednom roce na témže letišti za období let 1994–2012.

- (180) Podle uvedené zprávy výsledky poukazují na konzervativní povahu přístupu použitého v její analýze ziskovosti podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu, jakož i v analýze Komise. Tyto analýzy nepředpokládají žádný zrychlený nárůst příjmů letišť nesouvisejících s letovým provozem na cestujícího, a proto nezachycují širší přínos činnosti společnosti Ryanair pro letiště, ale pouze navýšené odhady příjmů z jiných než leteckých činností na odlétajícího cestujícího o mnohem nižší míru inflace. Poradenská firma proto očekávala, že její analýza podle zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu a analýza Komise podceňují očekávanou ziskovost ujednání společnosti Ryanair na letišti.

## 5.2. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI EASYJET

### 5.2.1. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

#### 5.2.1.1. Činnost společnosti easyJet na Sardinii

- (181) Během období let 2010–2013 společnost easyJet působila na letištích Cagliari a Olbia.

#### Smlouva s letištěm Cagliari

- (182) Smlouva s provozovatelem letiště Cagliari byla podepsána dne 14. prosince 2010 a byla v platnosti od 29. března 2010 do 28. března 2013<sup>(84)</sup>. Celková hodnota smlouvy s letištěm Cagliari činila [...] EUR: smlouva stanoví, že provozovatel letiště Cagliari by měl společnosti easyJet uhradit [...] EUR za první rok, [...] EUR za druhý rok a [...] EUR za třetí rok.
- (183) Smlouva s letištěm Cagliari objasňuje, že pro posílení hospodářství regionu a dosažení vhodné hospodářské návratnosti se region rozhodl zvýšit své marketingové investice do cestovního ruchu, a proto umožnil provozovatelům letišť za tímto účelem každoročně vynaložit určitou částku. Společnost easyJet se zavázala poskytovat marketingové činnosti, provozovat lety z bodu do bodu a dosahovat cílů počtu cestujících uvedených ve smlouvě.
- (184) Smlouva zahrnuje tříletý obchodní a mediální plán vypracovaný společností easyJet a cíle počtu cestujících, kterých má letecká společnost dosáhnout. Studie hospodářského dopadu – zadaná externímu poradci – je připojena ke smlouvě a zjišťuje návratnost investice vyplývající z marketingových činností.
- (185) Nesplnění závazku provozovat trasy a dodržovat dohodnutou četnost ze strany společnosti easyJet by společnost SOGAER opravňovalo neuhradit odpovídající částku. Společnost easyJet se zavázala společnosti SOGAER uhradit všechny příslušné a standardní letištní poplatky a daně. Neuhrazení výše uvedených poplatků a daní by bylo považováno za porušení jejich povinností vůči společnosti SOGAER, která by tak měla právo smlouvu ukončit.
- (186) Článek 5 smlouvy s letištěm Cagliari stanoví že poskytnutí finanční podpory závisí na poskytnutí příslušných finančních prostředků regionem.

#### Smlouvy s letištěm Olbia

- (187) První smlouva se společností GEASAR byla podepsána dne 17. března 2011 a zahrnovala období od 28. března 2010 do 27. března 2011 (jednorázová platba [...] EUR). Druhá smlouva byla podepsána dne 25. ledna 2012 a zahrnovala období od 27. března 2011 do 30. března 2013<sup>(85)</sup> (až [...] EUR za letní sezonu 2011 – zimní sezonu 2011/12 a až [...] EUR za letní sezonu 2012 – zimní sezonu 2012/13). Poslední smlouva s letištěm Olbia byla podepsána dne 1. března 2013 a zahrnovala období od 27. března 2013 do 30. března 2014 (až [...] EUR).
- (188) Smlouvy nezmiňují, že veřejné prostředky poskytnuté na rozvoj letecké dopravy jsou z regionu.

<sup>(84)</sup> Smlouva s letištěm Cagliari se týká provozování těchto tras: Stansted, Ženeva, Basilej, Schönefeld.

<sup>(85)</sup> Smlouva s letištěm Olbia se týká provozování těchto tras: Bristol, Basilej, Ženeva, Londýn Gatwick, Milán Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly a Madrid-Barajas.

- (189) Společnost easyJet uvádí, že cílem smlouvy podepsané dne 25. ledna 2012 bylo rozšíření její činnosti na letišti i) otevřením nového spoje mezi Olbií a Madridem během letní sezony 2012, ii) zvýšením týdenní četnosti dopravy z/do Berlína během zimní sezony 2012/13 a iii) rozvíjením tranzitním dopravních toků zejména na mezinárodních trzích, během střední a vedlejší sezony. Účelem smlouvy bylo rozvíjet marketingový a reklamní program s finanční účastí společnosti GEASAR.
- (190) Společnost easyJet vypracovala obchodní plán, který společnost GEASAR přezkoumala, a ta také předložila svůj vlastní obchodní plán s cílem ověřit finanční proveditelnost smlouvy. Provozovatel letiště ověřil hodnotu investice na základě výsledku svého vlastního obchodního plánu <sup>(86)</sup>.

#### 5.2.1.2 Prvky státní podpory

- (191) Aby bylo možné pochopit, zda dotyčné opatření musí být považováno za státní podporu, společnost easyJet prochází každé z kritérií uvedených v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

#### Státní prostředky

- (192) Společnost easyJet uvádí, že ačkoli smlouva se společností SOGAER konkrétně odkazuje na regionální zákon Sardinie č. 10/2010, podle něhož by region takové prostředky provozovateli letiště poskytl, neexistují žádné důkazy, že finanční prostředky obdržené společností easyJet od společností SOGAER a GEASAR byly stejné prostředky, které provozovatelům letišť poskytl region.
- (193) Zprvce společnost easyJet tvrdí, že odkaz na regionální zákon ve smlouvě mezi společností SOGAER a společností easyJet sám o sobě nedokazuje přímé propojení mezi regionálními prostředky Sardinie a společností easyJet. Kromě toho skutečnost, že uvedený odkaz není ve smlouvě mezi společností GEASAR a společností easyJet obsažen, prokazuje, že zákon č. 10/2010 uvedený v druhé ze smluv nebyl ve vztahu mezi provozovateli letišť a společností easyJet podstatný.
- (194) Společnost easyJet se domnívá, že Komise by měla provést zvláštní posouzení smluv společnosti easyJet s cílem ověřit, zda finanční prostředky, které společnost easyJet obdržela od provozovatelů letišť, skutečně přišly z regionu, dříve než vyvodí závěr, že dotyčné opatření představuje státní podporu.

#### Narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu

- (195) Společnost easyJet konstatuje, že obdržená vyrovnávací platba nestačí k tomu, aby nepříznivě ovlivnila hospodářskou soutěž. Existují pro to dva hlavní důvody: relativně nízká výše vyrovnávací platby a absence leteckých společností provozujících lety na stejných trasách, které jsou uvedeny ve smlouvách.
- (196) Společnost easyJet je jedinou leteckou společností, která provozuje všechny trasy uvedené ve smlouvě se společností SOGAER a téměř všechny trasy uvedené ve smlouvě se společností GEASAR. Provozovatelé letišť vyzvaly další letecké společnosti k provozování těchto tras tak, že na svých internetových stránkách zveřejnily výzvu, aby letecké společnosti předložily obchodní plány na provoz tras z/do Cagliari a z/do Olbie. Této příležitosti však využila pouze společnost easyJet.
- (197) Jelikož je společnost easyJet jediným provozovatelem leteckých služeb na příslušných trasách, nemůže údajná podpora žádnému soutěžiteli způsobit újmu. Podle společnosti easyJet tedy narušení hospodářské soutěže neexistuje.

#### Neexistence hospodářského zvýhodnění

- (198) Společnost easyJet uvádí, že opatření nezahrnuje žádné hospodářské zvýhodnění v její prospěch a své tvrzení zakládá na zásadě soukromého investora.
- (199) Společnost easyJet uvádí, že společnosti SOGAER a GEASAR byly schopny posoudit kladnou ekonomickou návratnost smluv *ex ante*. Ekonomická návratnost vychází ze dvou faktorů: i) společnost easyJet se zavázala

<sup>(86)</sup> Žádný z obchodních plánů nebyl Komisi předložen.

poskytovat marketingové činnosti, provozovat lety z bodu do bodu a naplňovat cíle počtu cestujících uvedené ve smlouvách; ii) společnost easyJet předložila provozovateli letiště obchodní plány, které pokrývají období smluv, jakož i mediální plány, aby mohl provozovatel letiště ověřit ziskovost, a iii) provozovatel letiště potvrdil návratnost investice vyplývající z marketingových činností.

- (200) Pokud jde o první bod, společnost easyJet objasňuje, že se ve smlouvách s letištěm Cagliari i Olbia zavázala provozovat minimální letový řád a dodržovat četnost pro příslušné trasy.
- (201) Pokud jde o druhý bod, obchodní plány poskytnuté společností easyJet podrobně popisují nabídku společnosti easyJet, aby provozovatelé letišť mohli posoudit ziskovost investic. Společnost easyJet vysvětluje, že na základě informací v té době dostupných provozovatelé obou letišť dospěli k závěru, že investice letišť přinášejí významnou ekonomickou návratnost.
- (202) Společnost SOGAER založila své rozhodnutí spolupracovat se společností easyJet na výsledku studie hospodářského dopadu autorizované externím poradcem, který ověřil návratnost investice a dospěl k závěru, že spolupráce letišti velmi pravděpodobně přinese významnou hospodářskou návratnost a povede k jeho významnému rozvoji. Společnost GEASAR ve smlouvě prohlašuje, že přezkoumala obchodní plán společností easyJet, vyhodnotila předpoklady a očekávané výsledky a vytvořila svůj vlastní obchodní plán potvrzující hospodářský zájem o spolupráci se společností easyJet.
- (203) Smlouvy se společnostmi SOGAER a GEASAR významně zvýšily počet cestujících na letištích Cagliari a Olbia, což zajistilo stabilní a zvyšující se příjmy z leteckých i jiných než leteckých činností.
- (204) Společnost easyJet se domnívá, že smlouvy se společnostmi SOGAER a GEASAR jsou čistě obchodní povahy. Proto nelze uvedená opatření považovat za státní podporu, neboť společnosti SOGAER a GEASAR jednaly jako soukromí investoři usilující o ekonomický prospěch.

#### 5.2.1.3. *Soulad s kritérii podle rozsudku ve věci Altmark a/nebo s čl. 106 odst. 2 Smlouvy*

- (205) Společnost easyJet tvrdí, že vyrovnávací platba, která jí byla udělena, nepředstavuje protiprávní podporu, neboť splňuje všechna čtyři kritéria uvedená Soudním dvorem Evropské unie v rozsudku ve věci *Altmark* <sup>(87)</sup> pro stanovení toho, zda vyrovnávací platba za veřejné služby představuje státní podporu.
- (206) Opatření představuje vyrovnávací platbu za závazek provozovat konkrétně určené strategické mezinárodní trasy na/z letiště Cagliari a Olbia a poskytovat související marketingové a reklamní služby, zejména v nerentabilním období mimo sezonu. Finanční prostředky poskytnuté v rámci režimu jsou navíc omezeny na (částečnou) vyrovnávací platbu za náklady, které společnosti easyJet skutečně vznikly při plnění jejího závazku veřejné služby, a nakonec společnosti easyJet umožňují dosáhnout přiměřeného zisku.
- (207) Společnost easyJet se domnívá, že první podmínka podle rozsudku ve věci *Altmark* (pověření jasně definovaným závazkem veřejné služby) je splněna, neboť úkol provozovat strategické mezinárodní trasy byl společností easyJet uložen státem, a tento úkol veřejné služby byl přesně definován. Společnost easyJet uzavřela závazné smlouvy se společnostmi SOGAER a GEASAR na základě zákona Sardinie č. 10/2010 a následných prováděcích aktů. Tyto smlouvy ukládají společnosti easyJet konkrétní povinnosti zajistit, aby byla zachována zásada územní návaznosti a aby byl zajištěn dostatečný počet letů pro přepravu cestujících na Sardinii/ze Sardinie i mimo sezonu. Posuzovaná vyrovnávací platba se vztahuje ke službě obecného hospodářského zájmu, kterou region prostřednictvím společností SOGAER a GEASAR pověřil společností easyJet.
- (208) V rámci analýzy druhé podmínky (parametry pro výpočet vyrovnání musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem) společnost easyJet tvrdí, že smlouvy pověřující společnost easyJet úkolem poskytování služeb letecké dopravy na strategických trasách dostatečně předem stanoví vyrovnání za splnění úkolu, neboť uvádějí pevně danou částku za rok, která se konkrétně vztahuje k provozování dotyčných tras během roku.

<sup>(87)</sup> Rozsudek ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) Pokud jde o třetí podmínku (obdržené vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů a dosažení přiměřeného zisku), společnost easyJet uvádí, že poskytování služeb letecké dopravy specifikovaných ve smlouvách se společnostmi SOGAER a GEASAR zahrnuje hlavní fixní a provozní náklady společnosti easyJet. [...] společnost easyJet potvrzuje, že bez podpory získané ze strany letišť by s výjimkou hlavní sezony nikdy žádné trasy z letišť na Sardinii neprovozovala.
- (210) Společnost easyJet uvádí, že i čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci Altmark je splněna (obdržené vyrovnání nepřesahuje náklady správně řízeného podniku, který je přiměřeně vybavený prostředky k poskytování veřejné služby). Společnost easyJet tvrdí, že může být považována za průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k poskytování veřejné služby. Společnost easyJet by ráda zdůraznila, že je jednou z nejlépe řízených evropských leteckých společností a je schopna zákazníkům nabízet nízké tarify díky tomu, že se soustředí na efektivitu a spoléhá na vysoké využití letadlového parku a intenzivní využívání informačních technologií, což vše snižuje náklady na cestujícího.
- (211) Pokud by se Komise domnívala, že podmínky podle rozsudku ve věci Altmark splněny nejsou, společnost easyJet má za to, že všechny podmínky čl. 106 odst. 2 Smlouvy jsou splněny a že činnosti byly nezbytné pro plnění služeb obecného hospodářského zájmu. Činnosti tedy lze odůvodnit jako slučitelné podle výjimky uvedené v čl. 106 odst. 2 Smlouvy.

#### 5.2.1.4. *Test vyváženosti*

- (212) Společnost easyJet se domnívá, že i když režim nespadá do působnosti předpisů a pokynů, kladný výsledek testu vyváženosti znamená, že režim je plně v souladu s právními předpisy, bez ohledu na výši podpory nebo velikost příjemce. Má se za to, že podpora má nežádoucí negativní účinky, pokud:
- a) je poskytnuta neefektivním nebo dominantním společností v upadajících odvětvích;
  - b) vytlačuje soukromé investice nebo výzkumné snahy;
  - c) diskriminuje určité společnosti nebo technologie.
- (213) Žádné narušení hospodářské soutěže, které je obvykle spojeno s problematickou státní podporou, není v tomto případě zjištěno: i) příjemci nezískali podíly na trhu na úkor potenciálně efektivnějších soutěžitelů; ii) cizí soutěžitelé nejsou diskriminováni ve prospěch „vnitrostátních šampionů“; iii) spotřebitelé nedoplácejí na to, že by neměli přístup k levnějším nebo lepším výrobkům.
- (214) Společnost easyJet uvádí, že dotyčný režim splňuje požadavky nezbytnosti a přiměřenosti. Režim je nezbytný, protože společnost easyJet by jinak neprovozovala trasy během roku. Režim je přiměřený, protože příspěvek představuje pouze část provozních nákladů společnosti easyJet.

#### 5.2.1.5. *Závěr*

- (215) Společnost easyJet dospěla k závěru, že během období, které je předmětem šetření, od letišť na Sardinii ani od orgánů Sardinie nezískala žádnou protiprávní státní podporu.

#### 5.2.2. PŘIPOMÍNKY K POUŽITÍ POKYNŮ PRO LETECKOU DOPRAVU Z ROKU 2014 NA DANÁ OPATŘENÍ

- (216) Podle svého tvrzení společnost easyJet již prokázala, že neobdržela žádnou protiprávní státní podporu z řady důvodů, které nejsou novými pokyny dotčeny. Společnost easyJet zdůrazňuje, že oddíl 3.5 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 uvádí dva způsoby, jak určit, zda smlouvy mezi letišti a leteckými společnostmi splňují kritérium tržně jednatelického hospodářského subjektu, a nepředstavují tak státní podporu.
- (217) První je srovnávací metoda, kterou však Komise odmítá z důvodu podstatné existence státních subvencí na trhu letištních služeb.

- (218) Alternativní navrhovaná metoda spočívá v určení toho, zda dotyčné obchodní ujednání z hlediska *ex ante* inkrementálně přispívá k ziskovosti letiště (oddíl 3.5.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014). Společnost easyJet uvádí, že „Komise má za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi, je analýza inkrementální ziskovosti *ex ante*“. Podle názoru společnosti by posouzení mělo v zásadě vycházet z obchodního plánu s přihlédnutím k dostupným informacím a předvídatelnému vývoji v okamžiku, kdy byla smlouva uzavřena.
- (219) Společnost easyJet zdůrazňuje, že jak bylo vysvětleno v připomínkách předložených dne 30. července 2013, společnosti SOGAER a GEASAR byly schopny předpokládat kladnou ekonomickou návratnost smluv *ex ante*.
- (220) Společnost easyJet uvádí, že kladná ekonomická návratnost vychází z těchto faktorů: i) společnost easyJet se zavázala provádět marketingové činnosti, provozovat lety z bodu do bodu a naplňovat cíle počtu cestujících uvedené ve smlouvách; ii) společnost easyJet předložila provozovateli letiště obchodní plány, které pokrývají období smluv, jakož i mediální plány, aby mohl provozovatel letiště ověřit ziskovost, a iii) provozovatel letiště potvrdil návratnost investice vyplývající z marketingových činností. Společnost easyJet zdůrazňuje, že na základě informací v té době dostupných provozovatelé obou letišť dospěli k závěru, že investice letišť přinášejí významnou ekonomickou návratnost. Společnost SOGAER se skutečně rozhodla uzavřít smlouvu se společností easyJet na základě výsledku studie hospodářského dopadu.
- (221) Společnost easyJet zdůrazňuje, že její reklamní a marketingové činnosti významně zvyšují viditelnost letišť Cagliari a Olbia, a tedy toky cestujících na trasách na uvedená letiště.
- (222) Pokud jde o bod 5.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, společnost easyJet uvádí, že se změnila podmínky, za kterých mohou letecké společnosti získat podporu na zahájení provozu na nových trasách. Společnost easyJet tvrdí, že v tomto případě mohou být podle nových pokynů opodstatněná flexibilnější ujednání, z hlediska velikosti letiště a způsobilých destinací, pro letiště nacházející se ve vzdáleném regionu, jako v tomto případě na ostrově. Společnost easyJet tvrdí, že nová kritéria přípustnosti podpory na zahájení činnosti jsou v podstatě splněna.
- (223) Společnost podotýká, že podle bodu 5.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 se bude mít za to, že podpora leteckým společnostem na zahájení činnosti přispívá k dosažení cíle společného zájmu, pokud je splněna jedna z těchto podmínek: i) podpora zvyšuje mobilitu občanů Unie a propojení regionů zahájením provozu na nových trasách, nebo ii) podpora napomáhá regionálnímu rozvoji ve vzdálených regionech. Podle bodu 2.2 pokynů se „vzdálenými regiony“ rozumí „nejvzdálenější regiony, Malta, Kypr, Ceuta, Melilla, ostrovy, které jsou součástí území členského státu, a řídké osídlené oblasti“. Společnost easyJet se domnívá, že obě uvedená kritéria jsou splněna. Kromě toho se zdá být naplněna i skutečná dopravní potřeba, a to z důvodu nedostatku reálných alternativních způsobů dopravy.
- (224) Společnost easyJet připomíná, že podporu na zahájení činnosti lze poskytnout leteckým společnostem odlétajícím z letišť s ročním objemem provozu do tří milionů cestujících (bod 142 pokynů pro leteckou dopravu) a v individuálních případech také leteckým společnostem odlétajícím z letišť s více než třemi miliony cestujících za rok a méně než pěti miliony cestujících za rok (bod 144). Pokud jde o letiště Olbia, s nímž společnost easyJet podepsala smlouvu v roce 2011, dosáhl objem provozu 1 621 945 cestujících v roce 2009 a 1 591 821 cestujících v roce 2010. Pokud jde o letiště Cagliari, s nímž společnost easyJet podepsala smlouvu v roce 2010, dosáhl objem přepravy 2 924 805 cestujících v roce 2008 a 3 317 262 cestujících v roce 2009. V každém případě by podle názoru společnosti easyJet měla Komise dospět k závěru, že podpora na zahájení činnosti je nezbytná podle bodu 142 (v případě letiště Cagliari) nebo přinejmenším podle bodu 144 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (225) Pokud jde o vhodnost státní podpory jako nástroje politiky, bod 147 stanoví, že uvedené kritérium je splněno, pokud je splněna jedna z těchto podmínek: i) obchodní plán předem vypracovaný leteckou společností dokládá, že trasa, na niž se poskytuje podpora, má perspektivu stát se pro leteckou společnost ziskovou bez financování z veřejných zdrojů po třech letech; nebo ii) pokud obchodní plán pro trasu neexistuje, letecké společnosti se musí letišti neodvolatelně zavázat, že budou provozovat trasu nejméně po dobu, po kterou dostávaly podporu na zahájení činnosti. Společnost easyJet zdůrazňuje skutečnost, že obchodní plány vypracované v okamžiku uzavření smluv potvrzovaly výhodnost a udržitelnost smluv pro letiště.

- (226) Přestože nebyl učiněn žádný formální závazek provozu po dobu delší než počáteční tříleté období, je uvedena podmínka fakticky plněna, neboť společnost easyJet provozuje lety na letištích Cagliari a Olbia i po ukončení smlouvy v roce 2013.
- (227) Pokud jde o existenci motivačního účinku, společnost easyJet připomíná, že podpora na zahájení činnosti pro letecké společnosti má motivační účinek, pokud je pravděpodobné, že by v případě neexistence podpory objem hospodářské činnosti letecké společnosti na příslušném letišti nebyl rozšířen. S odvoláním na své připomínky předložené dne 30. července 2013 společnost easyJet zdůrazňuje, že bez podpory obdržené od společností SOGAER a GEASAR by žádnou z dotyčných tras mimo hlavní sezonu neprovozovala.
- (228) Pokud jde o přiměřenost výše podpory, společnost easyJet odhaduje, že uvedené kritérium bylo v tomto případě splněno. V neposlední řadě, pokud jde o zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod, společnost easyJet uvádí, že provozované trasy nelze obsluhovat žádnou vysokorychlostní železniční dopravou nebo jinými druhy dopravy. Kromě toho ve spádových oblastech letišť Cagliari a Olbia nejsou žádná jiná letiště.

### 5.2.3. DODATEČNÉ PŘIPOMÍNKY K ANALÝZE ZÁSADY TRŽNĚ JEDNAJÍCÍHO HOSPODÁŘSKÉHO SUBJEKTU, POKUD JDE O LETIŠTĚ OLBIA

- (229) Společnost easyJet uvádí, že smlouvy s letištěm Olbia splňují zásadu tržně jednajícího hospodářského subjektu. Za tímto účelem předložila společnost easyJet Komisi dvě zprávy zpracované poradenskou firmou. Uvedená studie provádí analýzu očekávané ziskovosti *ex ante* pro každou z marketingových smluv uzavřených společností easyJet s letištěm Olbia podle jejího chápání přístupu Komise po vydání pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 a v souladu se současnou judikaturou <sup>(88)</sup>.
- (230) Výsledky ukazují, že podle příslušných předpokladů v době, kdy byly podepsány marketingové smlouvy z roku 2010 a 2011, se očekávalo, že každá ze smluv bude dostatečně zisková <sup>(89)</sup>. Pokud jde o smlouvy z roku 2010 a 2011, čistá současná hodnota je striktně kladná jak v uváděném základním scénáři, tak v několika testech citlivosti, což naznačuje, že racionální soukromý investor by pravděpodobně nabídl obdobné smlouvy.
- (231) Předložené důkazy tedy naznačují, že za podobných okolností by racionální investor v tržním hospodářství byl ochoten uzavřít obdobné smlouvy se společností easyJet, a lze tedy předpokládat přiměřená očekávání *ex ante* pro společnost GEASAR. Uvedená analýza naznačuje, že uzavřením různých smluv se společností easyJet se společnost GEASAR chovala obdobně jako soukromý investor.

### 5.3. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI GEASAR S.P.A. (PROVOZOVATEL LETIŠTĚ OLBIA)

#### 5.3.1. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (232) Letiště Olbia zajišťuje zejména vnitrostátní a mezinárodní komerční leteckou přepravu cestujících s důrazem na přepravu turistů. Letový provoz na/z letiště Olbia vrcholí v letní sezoně, mezi květnem a říjnem.
- (233) Společnost GEASAR zdůrazňuje, že umístění letiště v ostrovním regionu, jako je Sardinie, znamená, že:
- nelze předpokládat, že se toto letiště překrývá s letišti v jiných členských státech nebo v pevninské Itálii;
  - letiště Olbia nesoutěží s jinými letišti na ostrově (zejména letiště Mario Mameli v Cagliari-Elmas a letiště Alghero-Fertilia). Nelze se domnívat, že uvedená tři letiště na Sardinii jsou vzájemně zastupitelná, neboť mají odlišné spádové oblasti. Mezi klíčové důvody jejich vzájemné nezastupitelnosti patří: topografie ostrova, roztroušenost obyvatelstva napříč územím, dlouhé vzdálenosti mezi nimi a nedostatek rychlého silničního spojení mezi různými oblastmi ostrova.

<sup>(88)</sup> Zejména rozhodnutí Komise 2004/393/ES (Commission Decision 2004/393/EC of 12 February 2004 concerning advantages granted by the Walloon Region and Brussels South Charleroi Airport to the airline Ryanair in connection with its establishment at Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1) a rozhodnutí Komise 2013/664/EU ze dne 25. července 2012 ve věci opatření SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finsko Finavia, Airpro a Ryanair na letišti Tampere-Pirkkala (Úř. věst. L 309, 19.11.2013, s. 27).

<sup>(89)</sup> Analýza byla provedena bez přístupu na letiště, aby bylo možné projednat údaje získané z veřejných zdrojů a od společnosti easyJet. Informace byly získány z příslušných marketingových smluv, faktur, smluv o pozemním odbavování, zveřejněných tarifů a ročních účetních závěrek letiště Olbia.

- (234) Letecká doprava na letišti Olbia navíc nesoutěží s jinými druhy dopravy ze Sardinie a na Sardinii. Jedinou alternativou leteckého přístupu na Sardinii je po moři, ovšem s mnohem delšími přepravními časy.

#### 5.3.1.1. **Opatření přijatá společností GEASAR k provedení zákona č. 10/2010**

- (235) Společnost GEASAR předložila regionu akční plány na rok 2010 a na tříleté období 2011–2013 společně s příslušnými žádostmi o finanční prostředky. Region schválil přidělení finančních prostředků na uvedená období rozhodnutími č. 43/37 ze dne 6. prosince 2010 a č. 52/117 ze dne 23. prosince 2011.
- (236) Opatření, která společnost GEASAR skutečně provedla, se týkala výhradně činností 2 a 3 podle zákona č. 10/2010; týkala se činností na propagaci Sardinie jako turistické destinace. Společnost GEASAR neuzavřela žádnou smlouvu o rozvoji trasy v rámci činnosti 1.

#### **Činnost 2**

- (237) Provozovatel letiště na svých internetových stránkách zveřejnil výzvu k vyjádření zájmu za účelem uzavření marketingových a reklamních smluv v rámci provádění zákona č. 10/2010. Jakmile společnost GEASAR obdržela vyjádření zájmu, jednala o návrzích marketingových činností s leteckými společnostmi s přihlédnutím k marketingovému plánu cestovního ruchu vypracovaného regionem jako jeden z jeho nástrojů plánování.
- (238) V důsledku toho společnost GEASAR uzavřela na období let 2010–2013 smlouvy *ad hoc* se společnostmi easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com a Air Baltic. Většina těchto smluv měla dobu trvání jeden nebo dva roky.
- (239) Smlouvy byly založeny na předpokladu, že dotyčné letecké společnosti provozují určité vnitrostátní nebo evropské trasy z/na letišti Olbia. Požadavek byl spojen s propagací Sardinie jako turistické destinace ze strany leteckých společností.
- (240) Marketingové a propagační činnosti týkající se destinace, které se dopravci zavazují provádět s využitím rozpočtu poskytnutého na základě smlouvy, jsou stanoveny ve zvláštním mediálním plánu. Konkrétně spočívají v těchto činnostech: i) „tradiční“ reklama (tzn. ve městě, v médiích, palubních časopisech atd.) a ii) „on-line“ reklama na internetových stránkách leteckého dopravce.

#### **Činnost 3**

- (241) Společnost GEASAR jménem regionu pověřila třetí strany několika iniciativami na propagaci Sardinie jakožto destinace, například reklama v tisku a televizi, vytištění map s informacemi o Sardinii, billboardy a polepy určené k instalaci na letišti, poradenské smlouvy pro plánování propagačních strategií, účast na odborných veletrzích a tiskových konferencích, propagace destinace prostřednictvím nabídky cestovních balíčků cestovními agenturami a internetové stránky podporující cestovní ruch na Sardinii.

#### **Finanční toky**

- (242) Úhrada činností 2 a 3 je zálohově vyplácena provozovatelem letiště leteckým společností a jiným dotyčným poskytovatelům služeb. Společnost GEASAR předložila regionu zprávy o činnostech provedených v období let 2010–2012 s náklady, které jí skutečně vznikly. Region pak měl částky zálohově vyplacené provozovatelem letiště nahradit.
- (243) Region částečně nahradil náklady, které společnosti GEASAR vznikly v souvislosti s činnostmi 2 a 3 ze svých omezených rozpočtových prostředků. Největší část finančních prostředků vyplacených regionem podle zákona č. 10/2010 se týká činnosti 2 zahrnující platby společnosti GEASAR leteckým společností jako protiplnění na základě marketingových a reklamních smluv.
- (244) Tabulka 11 ukazuje finanční toky ze společnosti GEASAR.

Tabulka 11

## Finanční toky z letiště Olbia

	(EUR)			
	2010	2011	2012	CELKEM
Činnost 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Činnost 3	(...)	(...)	(...)	(...)
Celková částka oznámená provozovatelem letiště regionu	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Nárok na příspěvky podle zákona z roku 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Celkové příspěvky podle zákona z roku 2010 nahrazené provozovateli letiště	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

## 5.3.1.2. Posouzení podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (245) Společnost GEASAR není skutečným příjemce činností 2 a 3 a rozhodnutí o zahájení řízení obsahovalo chybu v tom smyslu, že zahrnuje společnost GEASAR mezi příjemce státní podpory podle zákona č. 10/2010. Společnost GEASAR nebyla příjemcem hospodářské výhody vyplývající z podpory: příspěvky poskytnuté regionem podle zákona č. 10/2010 byly jednoduše „předány“ provozovateli letišť konečným příjemcům, tj. leteckým společnostem provozujícím letecké spoje na posuzovaných letištích. To se vztahuje také na propagaci cestovního ruchu na Sardinii, kterou provozovatelé letišť zadali jiným společnostem.
- (246) Podle společnosti GEASAR příspěvky podle zákona č. 10/2010 nepředstavují státní podporu, neboť jsou splněny přinejmenším dvě ze čtyř podmínek pro určení státní podpory podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy:
- činnosti 2 a 3 neposkytují společnosti GEASAR žádnou výhodu a společnost má za to, že finanční prostředky stanovené zákonem č. 10/2010 jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství: částky vyplacené regionem, pokud jde o činnosti 2 a 3, sestávají z protiplnění za poskytnutou službu a nákladů, které třetím stranám skutečně vznikly. Společnost GEASAR rovněž uvádí, že protiplnění vyplacené leteckým společností (činnost 2) a jiným poskytovatelům služeb (činnost 3) odpovídá aktuálním tržním cenám. Na druhé straně finanční prostředky poskytnuté regionem podle zákona č. 10/2010 regionu zajistily finanční návratnost ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Lze mít za to, že částka získaná regionem v podobě zvýšení daňových příjmů je vyšší než náklady, které regionu vznikly při financování posuzovaných činností. Půjčky poskytnuté společností SFIRS byly rovněž vyplaceny za běžných tržních podmínek;
  - činnosti 2 a 3 neovlivňují obchod a nenarušují hospodářskou soutěž: vzhledem ke svému specifickému umístění působí letiště Olbia na místní úrovni a nesoutěží s jinými vnitrostátními nebo evropskými letišti. Řízení letiště Olbia bylo svěřeno, ačkoli pouze částečně, společnosti GEASAR v roce 1989, tedy dlouho před vydáním rozsudku ve věci *Aéroport de Paris* ze dne 12. prosince 2000, který rozšířil použitelnost pravidel státní podpory na provoz letišť.
- (247) Společnost GEASAR dospěla k závěru, že příspěvky podle zákona č. 10/2010 nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

## 5.3.1.3. Posouzení slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy

- (248) Alternativně společnost GEASAR tvrdí, že v každém případě příspěvky vyplacené podle zákona č. 10/2010 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Slučitelnost musí být posuzována podle bodu 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005<sup>(90)</sup>:
- podpora je vyplacena letecké společnosti s platnou provozní licencí vydanou členským státem podle nařízení (ES) č. 1008/2008;

<sup>(90)</sup> Dotyčná kritéria byla Komisí přezkoumána v bodech 133 a násl. „rozhodnutí o zahájení řízení“.

- b) dotyčné financování mělo za cíl omezit sezonnost letecké dopravy; podpořilo tedy zahájení provozu na nových trasách nebo spuštění nových letových řádů a netýkalo se leteckých společností, na které se vztahovaly závazky veřejné služby ve smyslu nařízení (ES) č. 1008/2008;
  - c) pro dotyčné letecké společnosti bylo subvencované spojení ziskové;
  - d) finanční prostředky pokryly dodatečné náklady na zahájení provozu na nové trase nebo spuštění nového letového řádu; uvedené náklady odpovídají aktuálním tržním cenám;
  - e) iniciativy podle zákona č. 10/2010 byly odpovídajícím způsobem zveřejněny mezi různých leteckými společnostmi, které měly zájem nabídnout své služby;
  - f) smlouvy zahrnují systém sankcí, který se uplatní v případě, že letecká společnost neplní své závazky vůči letišti.
- (249) Společnost GEASAR uvádí, že subvence vyplacené podle zákona č. 10/2010 jsou udělovány leteckým společnostem na mírně delší období (čtyři roky místo tří let) a dosahují vyšší intenzity, než povolují pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005. Zároveň však dodává, že ne všechny smlouvy uzavřené s leteckými společnostmi jsou na dobu trvání uvedenou v zákoně č. 10/2010. Zejména zdůrazňuje, že pokyny umožňují odchýlení od kritérií intenzity, která obsahují, v případě podporovaných a hospodářsky znevýhodněných regionech, jako je Sardinie.
- (250) Posuzovaná opatření jsou vhodnou motivací pro rozvojové cíle odpovídající zájmům Unie a neovlivňují obchod mezi členskými státy do takové míry, která by byla v rozporu se společným zájmem. V tomto ohledu se společnost GEASAR odvolává na usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. května 2012 o budoucnosti regionálních letišť a leteckých služeb v EU <sup>(91)</sup>, které zdůraznilo důležitost regionálních letišť v Unii.
- (251) Společnost GEASAR se domnívá, že posouzení slučitelnosti zkoumaných opatření s vnitřním trhem by mělo přihlídnout ke klíčové úloze, kterou hraje letiště Olbia při zajišťování územní návaznosti ostrovního regionu, jako je Sardinie.

#### 5.3.1.4. *Posouzení podle článku 106 Smlouvy*

- (252) Společnost GEASAR uvádí, že částky vyplacené podle zákona č. 10/2010 nepředstavují státní podporu na základě kritérií podle rozsudku ve věci Altmark, a i kdyby představovaly, byly by slučitelné podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy.

#### **Dodržení kritérií podle rozsudku ve věci Altmark**

- (253) Pokud jde o první podmínku podle rozsudku ve věci Altmark, společnost GEASAR zdůrazňuje, že zkoumaná opatření jsou součástí širší geografické a dopravní politiky regionu koncipované tak, aby se zajistilo alespoň minimum leteckých spojů mezi ostrovem a ostatními částmi Unie, a to po celý rok.
- (254) Podle společnosti GEASAR je druhá a třetí podmínka podle rozsudku ve věci Altmark splněna: parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem a nehrozí riziko nadměrného vyrovnání, neboť společnost GEASAR získala pouze částečnou náhradu nákladů, které jí vznikly.
- (255) Společnost GEASAR se domnívá, že jí vznikly náklady jako soukromému podniku za běžných tržních podmínek; čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci Altmark je tedy rovněž splněna.

#### **Slučitelnost podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy**

- (256) Společnost GEASAR má za to, že tato slučitelnost by měla být posuzována na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo obdobně na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (257) Společnost GEASAR uvádí, že strop stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 je dodržen, neboť výše veřejného příspěvku činila přibližně 4 miliony EUR ročně a obrat společnosti GEASAR byl nižší než 100 milionů EUR. Podmínky stanovené v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 jsou taktéž splněny.

<sup>(91)</sup> 2011/2196 (INI).

- (258) Pokud jde o použitelnost rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, společnost GEASAR poukazuje na to, že:
- vyrovnávací platba byla poskytnuta na skutečnou a správně vymezenou službu obecného hospodářského zájmu;
  - odpovědnost za poskytování služby obecného hospodářského zájmu byla dotyčným podnikům svěřena prostřednictvím jednoho nebo více aktů;
  - výše vyrovnávací platby nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.

### 5.3.2. PŘIPOMÍNKY K POUŽITÍ POKYŇŮ PRO LETECKOU DOPRAVU Z ROKU 2014 NA DANÁ OPATŘENÍ

- (259) Společnost GEASAR poukazuje na to, že údajná podpora byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a že oddíl 8.6 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 objasňuje datum, od kterého se kritéria slučitelnosti v pokynech stanovená použijí. Komise tedy musí zásadu stanovenou v bodě 172 pokynů použít na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištěm i v případě, že byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014. Oddíl 5 pokynů také stanoví kritéria slučitelnosti pro provozní podporu vyplacenou přede dnem 4. dubna 2014. Na druhé strany se pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 nevztahují na investiční podporu a podporu na zahájení činnosti poskytnutou v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy přede dnem 4. dubna 2014. Komise musí na tyto typy podpory použít „pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta“ (body 173 a 174 pokynů).
- (260) Společnost GEASAR se odvolává na své připomínky předložené Komisi dne 1. července 2013, aby prokázala, že neobdržela žádnou státní podporu. Pokud by však přesto Komise dospěla k závěru, že veřejné prostředky vyplacené podle zákona č. 10/2010 představují provozní podporu, jejímž skutečným příjemcem byla společnost GEASAR S.p.A., provozovatel letiště tvrdí, že jakákoli poskytnutá podpora splňuje kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (261) Společnost GEASAR uvádí, že podle bodu 137 pokynů „provozní podpora poskytnutá před začátkem přechodného období“, včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014, „může být prohlášena za slučitelnou“ podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy „do plné výše nepokrytých provozních nákladů“. Další podmínkou slučitelnosti takového podpory je, že:
- „jsou splněny podmínky podle oddílu 5.1.2, s výjimkou bodů 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134“;
  - zejména budou zohledněna „narušení hospodářské soutěže“.
- (262) Společnost GEASAR se domnívá, že všechny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou splněny.

#### 5.3.2.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu (body 113 a 114 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)

- (263) Společnost GEASAR uvádí, že jakákoli provozní podpora poskytnutá podle zákona č. 10/2010 jistě přispěla k „dosažení cíle společného zájmu“. Potvrzují to cíle „posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti referenční obce“, které region hodlal sledovat přijetím zákona č. 10/2010. Poskytnutý veřejný příspěvek měl podpořit posílení leteckých spojů mezi ostrovem a ostatními částmi Unie a omezit jejich sezonnost a umožnil zabránit „narušení letového provozu a propojení“ (bod 113).
- (264) Společnost GEASAR S.p.A. tvrdí, že zákon č. 10/2010 přispěl ke „zvýšení mobility“ občanů Unie a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie“ (bod 113 písm. a)). Dodává, že zákon č. 10/2010 „[napomohl] regionálním rozvoji“ (bod 113 písm. c)); letiště Olbia je skutečně důležitou bránou do turistických destinací na severovýchodě Sardinie a zákon č. 10/2010 pomohl omezit sezonnost letecké dopravy.

**5.3.2.2. Potřeba státního zásahu (body 116, 117 a 118 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (265) Podle společnosti GEASAR je tento požadavek také splněn, neboť letiště Olbia spadá do kategorie uvedené v bodě 118 pokynů, a to mezi letiště, která nejsou schopna pokrýt své provozní náklady. Konkrétně letiště Olbia spadá pod písmeno d), „letiště s ročním objemem přepravy 1 až 3 miliony cestujících“. V roce 2013 komerční přeprava cestujících činila 1 950 615 osob.

**5.3.2.3. Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky (bod 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (266) Společnost GEASAR se domnívá, že neexistovaly žádné jiné méně narušující nástroje politiky nebo nástroje podpory, jež by umožnily dosažení téhož cíle, kterým bylo zajistit letecké spoje na severozápad Sardinie v té době soustředěné zejména do letního období, a tím pomoci překonat zaostávání ovlivňující danou oblast v důsledku jejího okrajového umístění a izolace. Veškerá obdržaná podpora byla použita na udržení a rozvoj komerční dopravy s cílem zajistit dobré spojení mezi různými členskými státy.

**5.3.2.4. Existence motivačního účinku (bod 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (267) Společnost GEASAR zdůrazňuje, že veškerá podpora, která jí byla poskytnuta podle zákona č. 10/2010 byla v každém případě striktně použita k umožnění rozvoje objemů přepravy a činnosti letiště, u nichž se má za to, že jsou v souladu se sledovanými cíli obecného zájmu. Pokud by nedošlo ke státnímu zásahu, uvedených cílů by nebylo dosaženo a letiště Olbia by v průběhu roku zaznamenalo podstatné snížení úrovně své činnosti.

**5.3.2.5. Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum) (bod 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (268) V tomto ohledu se provozovatel letiště odvolává na příslušné prvky, které má již Komise k dispozici, a podotýká, že poskytnuté veřejné prostředky jsou určeny k náhradě nákladů, které provozovateli skutečně vznikly v souvislosti s iniciativami provedenými podle zákona č. 10/2010.

**5.3.2.6. Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod (bod 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (269) Společnost GEASAR konstatuje, že žádná provozní podpora nijak neovlivnila hospodářskou soutěž. Provozovatel uvádí, že z důvodu své zeměpisné polohy je letiště Olbia ostrovním provozem se zeměpisně omezenou působností a není vystaveno hospodářské soutěži jiných vnitrostátních letišť nebo letišť Unie. Kromě toho z důvodu svých charakteristik nesoutěží ani s ostatními letišti na Sardinii. Letiště Olbia nesoutěží ani s alternativními způsoby dopravy.
- (270) Společnost GEASAR v neposlední řadě poukazuje na to, že opět v souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 je letiště Olbia „otevřené všem potenciálním uživatelům a (...) není určeno jednomu specifickému uživateli“. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se společnost domnívá, že veškerá provozní podpora poskytnutá podle zákona č. 10/2010 je plně slučitelná s kritérii uvedenými v bodě 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, a měla by tedy být považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

**5.4. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI SOGEAAL S.P.A. (PROVOZOVATEL LETIŠTĚ ALGHERO)****5.4.1. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

- (271) Společnost SOGEAAL zdůrazňuje, že umístění letiště Alghero v ostrovním regionu, jako je Sardinie, znamená, že:
- nelze předpokládat, že se letiště Alghero překrývá s letišti v jiných členských státech nebo v pevninské Itálii;
  - letiště Alghero nesoutěží s jinými letišti na ostrově (zejména letiště Mario Mamei v Cagliari-Elmas a letiště Olbia-Costa Smeralda). Nelze se domnívat, že uvedená tři letiště na Sardinii jsou vzájemně zastupitelná, neboť mají odlišné spádové oblasti. Mezi klíčové důvody jejich vzájemné nezastupitelnosti patří: topografie ostrova, roztroušenost obyvatelstva napříč územím, dlouhé vzdálenosti mezi nimi a nedostatek rychlého silničního spojení mezi různými oblastmi ostrova.

- (272) Letecká doprava na letišti Alghero navíc nesoutěží s jinými druhy dopravy ze Sardinie a na Sardinii. Jedinou alternativou leteckého přístupu na Sardinii je po moři, ovšem s mnohem delšími přepravními časy.

#### 5.4.1.1. **Opatření přijatá společností SOGEAAL k provedení zákona č. 10/2010**

- (273) Společnost SOGEAAL předložila regionu akční plány na rok 2010 a na tříleté období 2011–2013 společně s příslušnými žádostmi o finanční prostředky. Region schválil přidělení finančních prostředků na uvedená období rozhodnutími č. 43/37 ze dne 6. prosince 2010 a č. 52/117 ze dne 23. prosince 2011.
- (274) Společnost SOGEAAL měla za to, že při provádění činností 1, 2 a 3 stanovených v zákoně z roku 2010 přihlédla k vyhlídkám ziskovosti odhadnutým v ekonomicko-finančním plánu.

#### **Činnost 1**

- (275) Po zveřejnění svého záměru uzavřít smlouvy na rozvoj tras podle zákona č. 10/2010 společnost SOGEAAL uzavřela smlouvy se společnostmi Ryanair a easyJet na období let 2010–2013, v nichž se letecké společnosti zavázaly dosáhnout určitých cílů provozu. Po jejich dosažení by od společnosti SOGEAAL jménem regionu obdržely určitou částku peněz formou poplatku závislého na úspěšnosti.

#### **Činnost 2**

- (276) Provozovatel letiště zveřejnil na svých internetových stránkách svůj záměr uzavřít marketingové a reklamní smlouvy podle zákona č. 10/2010. Společnost SOGEAAL poté uzavřela marketingové a reklamní smlouvy se společnostmi AMS, Meridiana, Alitalia a WizzAir. Smlouvy byly založeny na předpokladu, že dotyčné letecké společnosti provozují určité vnitrostátní trasy nebo trasy v EU z/na letiště Alghero. Požadavek byl spojen s propagací Sardinie jako turistické destinace ze strany leteckých společností.
- (277) Mezi marketingové a propagační činnosti týkající se destinace, které dopravci provádějí s využitím příspěvku poskytnutého na základě smlouvy, patří: i) „tradiční“ reklama (tzn. ve městě, v médiích, palubních časopisech atd.) a ii) „on-line“ reklama na internetových stránkách leteckého dopravce.

#### **Činnost 3**

- (278) Společnost SOGEAAL jménem regionu pověřila třetí strany několika iniciativami na propagaci Sardinie jakožto destinace, které zahrnovaly vytvoření internetové stránky propagující cestovních ruch na Sardinii, tradiční a on-line reklamní kampaně a propagaci destinace prostřednictvím nabídky cestovních balíčků cestovními agenturami.

#### **Finanční toky**

- (279) Platbu za kroky provedené v rámci činností 1, 2 a 3 provádějí formou zálohy provozovatelé letišť ve prospěch leteckých společností a jiných dotyčných poskytovatelů služeb. Společnost SOGEAAL předložila regionu zprávy o činnostech provedených v období let 2010–2012 s náklady, které jí skutečně vznikly. Region pak musí částky zálohově vyplacené provozovatelem letiště nahradit.
- (280) Největší část finančních prostředků vyplacených regionem podle zákona č. 10/2010 se týká činností 1 a 2 zahrnujících platby společnosti SOGEAAL leteckým společnostem jako protiplnění na základě marketingových a reklamních smluv, jak je uvedeno v tabulce 12.

Tabulka 12

#### **Finanční toky z letiště Alghero**

(EUR)

	2010	2011	2012	CELKEM
Činnost 1	(...)	(...)	(...)	(...)
Činnost 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Činnost 3	—	(...)	(...)	(...)

(EUR)

	2010	2011	2012	CELKEM
Celková částka oznámená provozovatelem letiště regionu	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Nárok na příspěvky podle zákona z roku 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Celkové příspěvky podle zákona z roku 2010 nahrazené provozovateli letiště	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

#### 5.4.1.2. Posouzení podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy

- (281) Společnost SOGEAAL není skutečným příjemcem činností 1, 2 a 3. Společnost SOGEAAL tvrdí, že rozhodnutí o zahájení řízení obsahovalo chybu v tom smyslu, že zahrnuje společnost SOGEAAL mezi příjemce státní podpory podle zákona č. 10/2010.
- (282) Společnost SOGEAAL nebyla příjemcem hospodářské výhody vyplývající z podpory: příspěvky poskytnuté regionem podle zákona č. 10/2010 byly jednoduše „předány“ provozovateli letišť konečným příjemcům, tj. leteckým společnostem provozujícím letecké spoje na posuzovaných letištích. To se vztahuje také na propagaci cestovního ruchu na Sardinii, kterou provozovatelé letišť zadali jiným společnostem.
- (283) Podle společnosti SOGEAAL vyrovnávací platba udělená podle zákona č. 10/2010 nepředstavuje státní podporu. Tři ze čtyř podmínek pro určení státní podpory podle čl. 107 odst. 1 nejsou splněny. Činnosti 1, 2 a 3 neovlivňují obchod a nenarušují hospodářskou soutěž: vzhledem ke svému specifickému umístění působí letiště Alghero na místní úrovni a nesoutěží s jinými vnitrostátními nebo evropskými letišti. Řízení letiště Alghero bylo svěřeno, ačkoli pouze částečně, společnosti SOGEAAL v roce 1989, tedy dlouho před vydáním rozsudku ve věci *Aéroport de Paris* ze dne 12. prosince 2000, který rozšířil použitelnost pravidel státní podpory na provoz letišť.
- (284) Činnosti 1, 2 a 3 neposkytují žádnou hospodářskou výhodu. Společnost SOGEAAL má za to, že finanční prostředky stanovené zákonem č. 10/2010 jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství: částky vyplacené regionem, pokud jde o všechny tři činnosti, sestávají z protiplnění za poskytnutou službu a nákladů, které třetím stranám skutečně vznikly. Společnost SOGEAAL rovněž uvádí, že protiplnění vyplacené leteckým společnostem (činnost 2) a jiným poskytovatelům služeb (činnost 3) odpovídá aktuálním tržním cenám.
- (285) Finanční prostředky poskytnuté regionem podle zákona č. 10/2010 regionu zajistily finanční návratnost ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Lze mít za to, že částka získaná regionem v podobě zvýšení daňových příjmů je vyšší než náklady, které regionu vznikly při financování posuzovaných činností. Půjčky poskytnuté společností SFIRS byly rovněž vyplaceny za běžných tržních podmínek.
- (286) Společnost SOGEAAL dospěla k závěru, že příspěvky podle zákona č. 10/2010 nepředstavují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

#### 5.4.1.3. Posouzení slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy

- (287) Alternativně společnost SOGEAAL tvrdí, že v každém případě příspěvky vyplacené podle zákona č. 10/2010 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Slučitelnost musí být posuzována podle bodu 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 <sup>(92)</sup>:
- podpora je vyplacena letecké společnosti s platnou provozní licencí vydanou členským státem podle nařízení (ES) č. 1008/2008;
  - dotyčné financování mělo za cíl omezit sezonnost letecké dopravy, a podpořilo tedy zahájení provozu na nových trasách nebo spuštění nových letových řádů, a netýkalo se leteckých společností, na které se vztahovaly závazky veřejné služby ve smyslu nařízení (ES) č. 1008/2008;

<sup>(92)</sup> Dotyčná kritéria byla Komisí přezkoumána v bodech 133 a násl. „rozhodnutí o zahájení řízení“.

- c) pro dotyčné letecké společnosti bylo subvencované spojení ziskové;
  - d) iniciativy podle zákona č. 10/2010 byly odpovídajícím způsobem zveřejněny mezi různých leteckými společnostmi, které měly zájem nabídnout své služby;
  - e) smlouvy zahrnují systém sankcí, který se uplatní v případě, že letecká společnost neplní své závazky vůči letišti.
- (288) Společnost SOGEAAL uvádí, že subvence vyplacené podle zákona č. 10/2010 jsou udělovány leteckým společnostem na mírně delší období (čtyři roky místo tří let) a dosahují vyšší intenzity, než povolují pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005. Zároveň však dodává, že ne všechny smlouvy uzavřené s leteckými společnostmi jsou na dobu trvání uvedenou v zákoně č. 10/2010. Zejména zdůrazňuje, že pokyny umožňují odchýlení od kritérií intenzity, která obsahují, v případě podporovaných a hospodářsky znevýhodněných regionech, jako je Sardínie.
- (289) Posuzované činnosti jsou vhodnou motivací pro rozvojové cíle odpovídající zájmům Unie a neovlivňují obchod mezi členskými státy do takové míry, která by byla v rozporu se společným zájmem. V tomto ohledu se společnost SOGEAAL odvolává na usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. května 2012 o budoucnosti regionálních letišť a leteckých služeb v EU, které zdůraznilo důležitost regionálních letišť v EU.
- (290) Společnost SOGEAAL se domnívá, že posouzení slučitelnosti zkoumaných opatření s vnitřním trhem by mělo přihlídnout ke klíčové úloze, kterou hraje letiště Alghero při zajišťování územní návaznosti ostrovního regionu, jako je Sardínie.

#### 5.4.1.4. **Posouzení podle článku 106 Smlouvy**

- (291) Společnost SOGEAAL uvádí, že částky vyplacené podle zákona č. 10/2010 nepředstavují státní podporu na základě kritérií podle rozsudku ve věci Altmark, a i kdyby představovaly, byly by slučitelné podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy.

#### **Dodržení kritérií podle rozsudku ve věci Altmark**

- (292) Pokud jde o první podmínku podle rozsudku ve věci Altmark, společnost SOGEAAL zdůrazňuje, že zkoumané činnosti jsou součástí širší geografické a dopravní politiky regionu koncipované tak, aby se zajistilo alespoň minimum leteckých spojů mezi ostrovem a ostatními částmi Unie, a to po celý rok.
- (293) Podle společnosti SOGEAAL je druhá i třetí podmínka podle rozsudku ve věci Altmark splněna: parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem a nehrozí riziko nadměrného vyrovnání, neboť společnost SOGEAAL získala pouze částečnou náhradu nákladů, které jí vznikly.
- (294) Posuzované náklady vznikly soukromým, správně řízeným podnikům, a čtvrtá podmínka podle rozsudku ve věci Altmark je tedy rovněž splněna.

#### **Slučitelnost podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy**

- (295) Společnost SOGEAAL má za to, že tato slučitelnost by měla být posuzována na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo obdobně na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.
- (296) Společnost SOGEAAL uvádí, že strop stanovený v čl. 2 odst. 1 písm. a) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 je dodržen, neboť výše veřejného příspěvku činila přibližně 4 miliony EUR ročně a obrat společnosti SOGEAAL byl nižší než 100 milionů EUR. Podmínky stanovené v člancích 4, 5 a 6 rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 jsou taktéž splněny.
- (297) Pokud jde o použitelnost rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, společnost SOGEAAL poukazuje na to, že:
- a) vyrovnávací platba byla poskytnuta na skutečnou a správně vymezenou službu obecného hospodářského zájmu;
  - b) odpovědnost za poskytování služby obecného hospodářského zájmu byla dotyčným podnikům svěřena prostřednictvím jednoho nebo více aktů;
  - c) výše vyrovnávací platby nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.

## 5.4.2. PŘIPOMÍNKY K POUŽITÍ POKYŇŮ PRO LETECKOU DOPRAVU Z ROKU 2014 NA DANÁ OPATŘENÍ

- (298) Společnost SOGEAAL poukazuje na to, že údajná podpora byla poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014 a že oddíl 8.6 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 objasňuje datum, od kterého se kritéria slučitelnosti v pokynech stanovená použijí. Komise tedy musí zásadu stanovenou v bodě 172 pokynů použít na všechny případy týkající se provozní podpory (podaná oznámení a protiprávní neoznámená podpora) letištěm i v případě, že byla podpora poskytnuta přede dnem 4. dubna 2014. Oddíl 5 pokynů také stanoví kritéria slučitelnosti pro provozní podporu vyplacenou přede dnem 4. dubna 2014. Na druhé strany se pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 nevztahují na investiční podporu a podporu na zahájení činnosti poskytnutou v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy přede dnem 4. dubna 2014. Komise musí na tyto typy podpory použít „pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta“ (body 173 a 174 pokynů).
- (299) Společnost SOGEAAL se odvolává na své připomínky předložené Komisi dne 29. července 2013, aby prokázala, že neobdržela žádnou státní podporu. Pokud by však přesto Komise dospěla k závěru, že veřejné prostředky vyplacené podle zákona č. 10/2010 představují provozní podporu, jejímž skutečným příjemcem byla společnost SOGEAAL S.p.A., provozovatel letiště tvrdí, že jakákoli poskytnutá podpora splňuje kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (300) Společnost SOGEAAL uvádí, že podle bodu 137 pokynů „provozní podpora poskytnutá před začátkem přechodného období“, včetně podpory vyplacené přede dnem 4. dubna 2014, „může být prohlášena za slučitelnou“ podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy „do plné výše nepokrytých provozních nákladů“. Další podmínkou slučitelnosti takovéto podpory je, že:
- a) „jsou splněny podmínky podle oddílu 5.1.2, s výjimkou bodů 115, 119, 121, 122, 123, 126 až 130, 132, 133 a 134“;
  - b) zejména budou zohledněna „narušení hospodářské soutěže“.
- (301) Společnost SOGEAAL se domnívá, že všechny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou splněny, a uvádí, že dne 8. května 2014 již předložila připomínky ke slučitelnosti s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 v rámci řízení SA.23098 – *Aeroporto di Alghero*.

## 5.4.2.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu (body 113 a 114 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)

- (302) Společnost SOGEAAL uvádí, že jakákoli provozní podpora poskytnutá podle zákona č. 10/2010 jistě přispěla k „dosažení cíle společného zájmu“. Potvrzují to cíle „posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti referenční obce“, které region hodlal sledovat přijetím zákona č. 10/2010. Poskytnutý veřejný příspěvek měl podpořit posílení leteckých spojů mezi ostrovem a ostatními částmi Unie a omezit jejich sezonnost a umožnil zabránit „narušení letového provozu a propojení“ (bod 113).
- (303) Společnost SOGEAAL S.p.A. tvrdí, že zákon č. 10/2010 skutečně pomohl „[zvýšit] mobilitu občanů Unie a propojení regionů budováním přístupových bodů pro lety v rámci Unie“ (bod 113 písm. a)).
- (304) Tentýž provozovatel dodává, že zákon č. 10/2010 „[napomohl] regionálnímu rozvoji“ (bod 113 písm. c)); to se týká zejména spádové oblasti letiště Alghero na severozápadě Sardinie, která značně zaostává ve vývoji.

## 5.4.2.2. Potřeba státního zásahu (body 116, 117 a 118 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)

- (305) Podle společnosti SOGEAAL je tento požadavek také splněn, neboť letiště Alghero spadá do kategorie uvedené v bodě 118 pokynů, a to mezi letiště, která nejsou schopna pokrýt své provozní náklady. Konkrétně letiště Alghero spadá pod písmeno d), „letiště s ročním objemem přepravy 1 až 3 miliony cestujících“.

**5.4.2.3. Vhodnost státní podpory jako nástroje politiky (bod 120 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (306) Společnost SOGEAAL se domnívá, že neexistovaly žádné jiné méně narušující nástroje politiky nebo nástroje podpory, jež by umožnily dosažení téhož cíle, kterým bylo zajistit letecké spoje na severozápad Sardinie v té době soustředěné zejména do letního období, a tím pomoci překonat zaostávání ovlivňující oblast v důsledku jejího okrajového umístění a izolace. Veškerá obdržená podpora byla použita na udržení a rozvoj komerční dopravy s cílem zajistit dobré spojení mezi různými členskými státy.

**5.4.2.4. Existence motivačního účinku (bod 124 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (307) Společnost SOGEAAL zdůrazňuje, že veškerá podpora, která jí byla poskytnuta podle zákona č. 10/2010 byla v každém případě striktně použita k umožnění rozvoje objemů přepravy a činnosti letiště, u nichž se má za to, že jsou v souladu se sledovanými cíli obecného zájmu. Pokud by nedošlo ke státnímu zásahu, uvedených cílů by nebylo dosaženo a letiště Alghero by v průběhu roku zaznamenalo podstatné snížení úrovně své činnosti.

**5.4.2.5. Přiměřenost výše podpory (podpora omezená na nezbytné minimum) (bod 125 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (308) V tomto ohledu se provozovatel letiště odvolává na příslušné prvky, které má již Komise k dispozici, a podotýká, že poskytnuté veřejné prostředky jsou určeny k náhradě nákladů, které provozovateli skutečně vznikly v souvislosti s iniciativami provedenými podle zákona č. 10/2010.

**5.4.2.6. Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod (bod 131 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014)**

- (309) Společnost SOGEAAL konstatuje, že žádná provozní podpora nijak neovlivnila hospodářskou soutěž. Provozovatel uvádí, že z důvodu své zeměpisné polohy je letiště Alghero ostrovním provozem se zeměpisně omezenou působností a není vystaveno hospodářské soutěži jiných vnitrostátních letišť nebo letišť Unie. Kromě toho z důvodu svých charakteristik nesoutěží ani s ostatními letišti na Sardinii. Letiště Alghero nesoutěží ani s alternativními způsoby dopravy.
- (310) Společnost SOGEAAL v neposlední řadě poukazuje na to, že opět v souladu s pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014 je letiště Alghero „otevřené všem potenciálním uživatelům a (...) není určeno jednomu specifickému uživateli“. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se společnost domnívá, že veškerá provozní podpora poskytnutá podle zákona č. 10/2010 je plně slučitelná s kritérii uvedenými v bodě 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, a měla by tedy být považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

**5.5. PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI SOGAER (PROVOZOVATEL LETIŠTĚ CAGLIARI)****5.5.1. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

- (311) Společnost SOGAER nesouhlasí s přístupem Komise, která zjevně uplatňuje zásadu podle rozsudku ve věci *Altmark* spíše na společnost SOGAER než na dopravce: společnost SOGAER nebyla nikdy regionem požádána, aby poskytovala jakoukoli službu obecného zájmu. Společnost SOGAER se domnívá, že region není schopen předložit žádný dokument jasně popisující závazky veřejné služby uložené letišti právě proto, že údajné závazky nebyly nikdy jako závazky chápány.

**5.5.1.1. Chybné určení příjemců**

- (312) Společnost SOGAER nesouhlasí se závěrem, k němuž dospěla Komise, že společnost SOGAER je příjemcem státní podpory podle zákona č. 10/2010. Společnost SOGAER zastává názor, že režim podpory, který je předmětem šetření, nepředstavuje provozní podporu pro společnost SOGAER nebo vyrovnávací platbu pro společnost SOGAER za službu požadovanou regionem, a to výběr leteckých společností schopných dosáhnout ročních cílů stanovených pro četnost a objem přepravy cestujících na strategických trasách na/z letišti Cagliari.
- (313) Společnost SOGAER tvrdí, že v rámci režimu poskytuje region vyrovnávací platbu, která společností SOGAER pouze prochází jako součást dohodnutého plánu, je financována a sledována regionem a je vyplácena leteckým společností pro provoz na nových trasách nebo za rozvoj stávajících tras na Sardinii/ze Sardinie. Pokud by nebyl zahájen provoz na žádné nové trase nebo nedošlo k rozšíření provozu na stávajících trasách, společnost SOGAER by za poskytnutou službu žádnou platbu neobdržela.

- (314) Společnost SOGAER upozorňuje na účetní povinnost, která jí byla uložena: region nahradil společnosti SOGAER finanční prostředky, které uvedená společnost zálohově vyplatila leteckým společnostem, až poté, co region schválil účty společnosti SOGAER, které ukázaly, že letecké společnosti obdržely regionální příspěvky v plné výši. Společnost SOGAER proto tvrdí, že není příjemcem dotyčné podpory a že není správné mluvit o finanční podpoře poskytnuté regionem společnosti SOGAER. Společnost SOGAER si není vědoma žádného precedentu, kdy by Komise shledala, že strana je příjemcem státní podpory, pokud je její úloha omezena na předávání obdržovaných veřejných prostředků třetím stranám. Služba, za kterou region vyplácel vyrovnávací platbu, byla poskytována leteckou společností, a nikoli provozovatelem letiště. Společnost SOGAER dodává, že zálohová platba poskytnutá společností SIFRS nezahrnovala žádný prvek státní podpory. Jednalo se o půjčku úročenou za tržních podmínek.

#### 5.5.1.2. Finanční toky

- (315) Úhrada činností 2 a 3 je zálohově vyplácena provozovatelem letiště leteckým společnostem a jiným dotyčným poskytovatelům. Společnost SOGAER předložila regionu zprávy o činnostech provedených v období let 2010–2012 s uvedením nákladů, které jí skutečně vznikly. Region pak měl částky zálohově vyplacené provozovatelem letiště nahradit. Tabulka 13 ukazuje související finanční toky.

Tabulka 13

#### Finanční toky z letiště Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	CELKEM
Činnosti 1 a 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Činnost 3	(...)	(...)	(...)	(...)
Celková částka vyplacená leteckým společnostem	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Celková částka oznámená provozovatelem letiště regionu	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Nárok na příspěvky podle zákona z roku 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Celkové příspěvky podle zákona z roku 2010 nahrazené provozovatelem letiště	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

#### 5.5.1.3. Příjemci opatření

- (316) Společnost SOGAER zastává názor, že skutečným příjemcem uvedených tří činností vymezených podle zákona č. 10/2010 bylo odvětví cestovního ruchu a nepřímo samotný region, a to díky zvýšení daňových příjmů vyplývajících z rozšíření cestovního ruchu.
- (317) Podmínkou regionu pro poskytnutí podpory bylo, aby letiště předala to, co obdržela, tak aby nemohla být považována za skutečné příjemce. Totéž se vztahuje na dvě hlavní nízkonákladové společnosti působící v Cagliari, tedy Ryanair a easyJet, přičemž v obou případech se jedná o cizí společnosti, kterým region poskytl podporu, aby sledovaly regionální cíle.

#### 5.5.1.4. Neexistence státní podpory

- (318) Společnost SOGAER analyzuje jednotlivé prvky opatření státní podpory, a zejména posuzuje otázku, zda provedená platba poskytla konkurenční výhodu. Společnost tvrdí, že regionální vyrovnávací platba nikdy nepokrývala více než část dodatečných nákladů, které vznikly dopravcům v souvislosti se zahájením provozu na nových trasách nebo s rozšířením stávajících tras. Jako příklad uvádí společnost Ryanair, v jejímž případě vyrovnávací platba vyplacená regionem, převedená společností SOGAER, pokrývala přibližně jednu desetinu odhadovaných nákladů na provoz požadovaných tras.

- (319) Společnost SOGAER zdůrazňuje, že zavedený mechanismus je po všech stránkách přínosné řešení: cestující mohou na ostrov a z ostrova létat za konkurenceschopné ceny, zatímco region získává další příjmy z cestovního ruchu. V důsledku je to přínosné i pro regionální cestovní ruch a pohostinství, letecké společnosti a letiště. Společnost SOGAER tedy vyjadřuje námitku proti přístupu Komise, jehož úmyslem je zřejmě přerušit tento pozitivní koloběh.
- (320) Společnost SOGAER vždy vybírala dopravce po zveřejnění výzvy na svých vlastních internetových stránkách. Možnost obsluhovat Cagliari byla otevřena všem zájemcům z řad dopravců za stejných ekonomických podmínek. Společnost SOGAER tvrdí, že pokud dotyčné letecké společnosti dokáží dosáhnout vyšších zisků než jiné letecké společnosti, díky svým zvláštním obchodním modelům, nelze to přisuzovat státní podpoře poskytnuté provozovatelem letiště nebo regionem. A nelze za to penalizovat ani dopravce.
- (321) Závěrem společnost SOGAER zastává názor, že neexistuje státní podpora, neboť i) chybí nezbytná nepatřičná výhoda pro dopravce; ii) zásada soukromého investora v tržním hospodářství je splněna s ohledem na příjmy do regionální pokladny, které jsou vyšší než výdaje, podle článku 3 zákona č. 10/2010 a iii) podpora je poskytnuta ve prospěch cestovního ruchu a pohostinství na ostrově a nedosahuje takového měřítka, aby mohla ovlivnit obchod uvnitř Unie.

#### 5.5.1.5. *Služby obecného hospodářského zájmu*

- (322) Společnost SOGAER má za to, že analýza selektivity zvýhodnění provedená Komisí je příliš striktní. Komise tvrdí, že zákon č. 10/2010 se nevztahuje na konkrétní trasy, ale na obecný cíl rozvoje letecké dopravy. Komise namítá, že je to v rozporu s prvním kritériem podle rozsudku ve věci *Altmark*, tj. jasné vymezení požadavků, které musí podnik-příjemce splnit, aby získal vyrovnávací platbu za službu obecného hospodářského zájmu.
- (323) Podle názoru společnosti SOGAER bylo ze znění regionálního právního předpisu jasné, že vyrovnávací platba měla být poskytnuta pouze leteckým společností, které zahájily provoz na nových trasách nebo rozšířily provoz na stávajících trasách. Společnost SOGAER má za to, že jako cíl je uvedena povinnost dostatečně přesná.
- (324) Stejně tak přísný je postoj Komise k vymezení parametrů pro výpočet vyrovnávací platby. Společnost SOGAER tvrdí, že výše vyrovnávací platby poskytnuté dopravcům byla vypočtena podle restriktivnějších kritérií, než jsou kritéria stanovená regionem, a že by to mělo postačovat ke splnění druhého kritéria podle rozsudku ve věci *Altmark*.
- (325) Pokud jde o třetí a čtvrté kritérium podle rozsudku ve věci *Altmark*, společnost SOGAER uvádí, že v roce 2003 zveřejnila zvláštní výzvu v *Úředním věstníku Evropské unie*, po němž v červnu a srpnu téhož roku následovalo zveřejnění inzerátu v hlavním evropském deníku. Žádný letecký dopravce nereagoval a společnost SOGAER zveřejnila trvalou výzvu na svých vlastních internetových stránkách. Společnost SOGAER se vždy vyhýbala jakékoli formě nadměrné vyrovnávací platby za požadované služby, i když měl zájem pouze jeden dopravce, a měla tedy zúžený prostor pro vyjednávání.
- (326) Společnost SOGAER se není vědoma žádného právního aktu, kterým by region provozovatelům letišť ukládal povinnost vykonávat závazek veřejné služby. Snaha Komise stanovit, zda výše vyrovnávací platby poskytnuté provozovatelům letišť byla či nebyla přiměřená, je tedy odsouzena k neúspěchu.

#### 5.5.1.6. *Zásada soukromého investora v tržním hospodářství a pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014*

- (327) Společnost SOGAER uvádí, že se orientovala na nízkonákladové společnosti, zejména společnost Ryanair, stejně jako letiště v soukromé správě. Na podporu svého tvrzení se odvolává na zprávu poradenské firmy jednající jménem společnosti Ryanair ze dne 28. června 2013.
- (328) Tvrdí, že mnohá kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 jsou v daném případě v zásadě splněna: i) společnost SOGAER spravovala podporu nebo vyrovnávací platbu na zahájení provozu na nových trasách nebo na rozšíření provozu na stávajících trasách jménem regionu; ii) vyrovnávací platba představovala přibližně jednu desetinu průměrných provozních nákladů a iii) letecké společnosti využívající výhod posuzovaných činností byly všechny držitelem platné provozní licence. Společnost SOGAER má tedy za to, že pokud se při výkladu pokynů použije spíše věcný než formalistický přístup, lze vyvodit, že dotyčná podpora je slučitelná.

## 5.5.2. PŘIPOMÍNKY K POUŽITÍ POKYŇŮ PRO LETECKOU DOPRAVU Z ROKU 2014 NA DANÁ OPATŘENÍ

- (329) Společnost SOGAER konstatuje, že výjimka stanovená v bodě 137 pokynů pro leteckou dopravu by měla být v případě letiště Cagliari použita, ačkoli letiště překračuje tři miliony cestujících. Jinak by se ke Cagliari přistupovalo odlišně než k ostatním dvěma letištím na Sardinii, jichž se posuzované činnosti týkají.
- (330) Společnost SOGAER zdůrazňuje, že dotyčná podpora sloužila k usnadnění mobility občanů Unie do/z Cagliari, což významně zvýšilo počet letů v rámci Unie do/z hlavního města ostrova.
- (331) Pokud jde o nezbytnost zásahu ze strany regionu, společnost SOGAER uvádí, že bez regionálních příspěvků k vyrovnání částek, které společnost SOGAER převedla letištím a jiným poskytovatelům služeb, by účetnictví společnosti SOGAER vykázalo ztrátu. Neexistoval žádný jiný způsob, jak dosáhnout cíle lepšího spojení mezi regionem a ostatními částmi Unie, který by znamenal menší narušení hospodářské soutěže.
- (332) Společnost SOGAER zdůrazňuje, že region vždy udržoval podporu na minimu a proplácel pouze položky, které provozovatel letiště řádně zdůvodnil.
- (333) Pokud jde o předcházení nepříznivým účinkům na hospodářskou soutěž a obchod v rámci Unie, společnost SOGAER konstatuje, že režim byl použitelný na všechna ostatní regionální letiště, ačkoli spolu vzájemně soutěžila, což umožnilo pokrytí příslušných rozdílů mezi provozními náklady a příjmy.
- (334) V neposlední řadě společnost SOGAER tvrdí, že pokud by Komise zastávala názor, že posuzovaný režim představuje provozní podporu společnosti SOGAER, podpora by v každém případě musela být považována za slučitelnou s vnitřním trhem, neboť je v souladu s kritérii a podmínkami stanovenými v bodě 5.1.2 pokynů pro leteckou dopravu.

## 6. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

## 6.1. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI RYANAIR

- (335) Regionální orgány zpochybňují prohlášení společnosti Ryanair v tom smyslu, že letiště jednala v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství při udržování obchodních vztahů s leteckými společnostmi s cílem zvýšit objem přepravy cestujících, a tedy příjmy. Ve skutečnosti společnosti provozující letiště jednaly pouze jako prostředníci a jediné, co vykonaly, byl převod prostředků leteckým společnostem.
- (336) Podle regionu byl v tomto případě investorem v tržním hospodářství region, který investici posuzoval z hlediska kladného hospodářského dopadu pro dané území.
- (337) Itálie předložila sdělení italského vnitrostátního orgánu pro civilní letectví<sup>(93)</sup>, v němž se uvádí, že možnost regionálních letišť zveřejňovat reklamu na internetových stránkách nízkonákladových leteckých společností by představovala výhodu pro odvětví cestovního ruchu i komerční odvětví, neboť regionální letiště nemají výhody z konsolidovaných tržních pozic a míry garantované viditelnosti velkých letišť.
- (338) Itálie i ENAC zpochybňují prohlášení společnosti Ryanair v tom smyslu, že situace na Sardinii vyplynula z neadekvátních pravidel pro trasy, na které se vztahují závazky veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008, a z jejich prosazování italskými orgány. Itálie uvádí, že cílem územní návaznosti je zajistit, aby se všichni občané mohli pohybovat na vnitrostátním území nebo na území Unie za stejných podmínek, pokud jde o kvalitu a cenu. Závazky veřejné služby schválené nařízením (ES) č. 1008/2008 umožňují jakémukoli dopravci v Unii přijmout podmínky uvedených závazků bez finanční kompenzace. Pokud žádný dopravce nesouhlasí s tím, že bude službu poskytovat, uspořádá se evropské nabídkové řízení se zajištěním finančního vyrovnání. V tomto ohledu italské orgány zdůrazňují, že obchodní vztahy s dopravci musí udržovat přímo letiště; rozhodnutí státu ve snaze zajistit, aby územní návaznost byla zachována formou závazků veřejné služby, je však jiná věc.

<sup>(93)</sup> Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC.

## 6.2. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI EASYJET

- (339) Itálie předložila své vyjádření k připomínkám společnosti easyJet a poradenské společnosti jednající jejím jménem. Itálie nesouhlasí s celkovým přístupem ani se závěry vyvozenými poradenskou firmou v její zprávě „Ekonomické posouzení smluv mezi společností easyJet a letištěm Olbia podle zásahy tržně jednajícího hospodářského subjektu“ [*Economic MEOP assessment of the agreements between easyJet and Olbia airport*].
- (340) Itálie odmítá tvrzení společnosti easyJet ze tří důvodů:
- Itálie má za to, že zásada tržně jednajícího hospodářského subjektu by se neměla na letiště Olbia uplatnit, protože provozovatel letiště, společnost GEASAR, je soukromým, a nikoli veřejným subjektem ve smyslu pravidel Unie pro státní podporu. Jeho rozhodnutí a jednání jsou tedy založena na tržních kritériích s výjimkou případů, kdy jsou tato rozhodnutí dána veřejnými předpisy *ad hoc*;
  - v tomto případě však Itálie na rozdíl od tvrzení poradenské firmy předpokládá, že společnost GEASAR dotyčné marketingové smlouvy nepodepsala ve snaze dosáhnout údajné, avšak neexistující ziskovosti, ale výhradně proto, že je vyžadovalo a upravovalo konkrétní veřejné opatření. Cílem zákona č. 10/2010 je především motivovat leteckou dopravu poskytnutím příspěvků leteckým společnostem. Od zrušení zákona č. 10/2010 byly uvedené činnosti ukončeny;
  - zatřetí podle Itálie příspěvky vyplacené regionem provozovateli letiště k pokrytí nákladů na dotyčné činnosti pouze „přešly“ přes provozovatele letiště, který je v plné výši předal skutečnému příjemci, tj. dotyčné letecké společnosti.
- (341) Pokud by pak tvrzení poradenské firmy byla podpořena, Itálie odhaduje, že její výpočty jsou chybné. Zpráva poradenské firmy vychází z údajů zjištěných ve finančních výkazech společnosti GEASAR za období od roku 2004, které ukazují příjmy z provozu letiště, jakož i hlavní ekonomické údaje, které tvoří provozní výsledek daného roku, ale neukazují údaje analytického účetnictví nezbytné k přesnému provedení analýzy ziskovosti. Poradenská firma proto nadhodnocuje příjmy vyvolané smlouvami, zejména pokud jde o příjmy z jiných než leteckých činností. Podle Itálie mají dotyčné marketingové smlouvy na rozdíl od posouzení poradenskou firmou zápornou, a nikoli kladnou bilanci. To se vztahuje na marketingové smlouvy podepsané se společností easyJet, jakož i na smlouvy podepsané se všemi ostatními dotyčnými leteckými společnostmi. Podle Itálie to potvrzuje názor, že uvedené smlouvy byly podepsány v rámci přímého provádění zákona č. 10/2010.
- (342) V neposlední řadě Itálie odmítá zařazení smluv o odbavování podepsaných společností GEASAR s dotyčnými leteckými společnostmi do analýzy provedené poradenskou firmou. Smlouvy o odbavování jsou typické smlouvy vyjednávané a prováděné na obchodním základě a týkají se poskytování služeb leteckou společností za peněžní protiplnění. Nesouvisejí se zákonem č. 10/2010 a s činnostmi prováděnými podle uvedeného zákona. Protiplnění uvedené v těchto smlouvách vychází z běžné obchodní praxe provozovatele letiště, kdy se uplatňují tarify a slevy podle objemu a jiných faktorů. Tyto smlouvy skutečně zůstaly v platnosti i po zrušení zákona č. 10/2010, s obdobnými nebo dokonce nižšími cenami než v předchozích letech.

## 7. POSOUZENÍ PODPORY

## 7.1. ÚVOD A OBLAST PŮSOBNOSTI ROZHODNUTÍ

- (343) Nejdříve je třeba posoudit, zda finanční prostředky poskytnuté provozovateli letišť leteckým společnostem v souvislosti s činnostmi 1 a 2 podle zákona č. 10/2010 během období let 2010–2013 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1) Smlouvy.
- (344) Jak je vysvětleno v oddíle 2, v rozhodnutí o zahájení řízení se uvádí, že jelikož Komise vyšetřuje možnou protiprávní podporu poskytnutou provozovatelem letiště Alghero ve věci SA.23098<sup>(94)</sup>, tato věc zahrnuje pouze opatření podpory, která v uvedené věci zkoumána nejsou<sup>(95)</sup>.
- (345) Všechny platby společnosti SOGEAAL za činnosti 1 a 2 sice nejsou provedeny podle smluv zkoumaných ve věci SA.23098, převážná většina těchto plateb však byla v uvedené věci posuzována. Kromě toho není jednoduché ve

<sup>(94)</sup> 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 (Úř. věst. L 250, 25.9.2015, s. 38).

<sup>(95)</sup> Viz 51.–54. bod odůvodnění.

všech případech jasně rozlišovat, neboť finanční vztahy mezi společností SOGEAAL a uvedenou leteckou společností v příslušném období se mohou řídit různými smlouvami, z nichž pouze některé byly ve věci SA.23098 posuzovány. Komise má tedy za to, že je vhodné z působnosti tohoto řízení vyloučit všechny smlouvy s leteckými společnostmi uzavřené společností SOGEAAL v rámci posuzovaného režimu <sup>(96)</sup>.

- (346) Oblast působnosti rozhodnutí o zahájení řízení nezahrnovala potenciální podporu poskytnutou provozovateli letišť jiným poskytovatelům služeb než leteckým společnostem na činnost 3. Komise proto v tomto ohledu nemůže zaujmout stanovisko. Druhou otázkou, kterou je třeba posoudit, je to, zda provozovatelé letišť obdrželi od regionu podporu.

## 7.2. EXISTENCE PODPORY

- (347) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, 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“.

- (348) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby tedy dotyčná opatření představovala podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Konkrétně opatření musí:

- být poskytnuta státem nebo ze státních prostředků;
- zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
- narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže;
- ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

- (349) Komise uvádí, že oznámená opatření představují režim podpory ve smyslu čl. 1 písm. d) nařízení (EU) 2015/1589. Na základě právního rámce popsání v oddílu 2 tohoto rozhodnutí, bez dalšího provádění opatření vyžadovaných vedle již popsání opatření, lze jednotlivé podpory poskytnout podnikům (např. leteckým společnostem) definovaným v zákoně č. 10/2010 obecně a abstraktně (tj. nejsou určeny žádné konkrétní společnosti).

### 7.2.1. FINANČNÍ PROSTŘEDKY POSKYTNUTÉ PROVOZOVATELI LETIŠŤ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM V SOUVISLOSTI S ČINNOSTMI 1 A 2 (ZÁKON Č. 10/2010) V OBDOBÍ LET 2010–2013 – EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ

- (350) V tomto pododdíle bude posuzováno, zda finanční prostředky, které poskytl region leteckým společnostem prostřednictvím provozovatelů letišť na Sardinii podle zákona č. 10/2010, představují státní podporu leteckým společnostem.

#### 7.2.1.1. *Pojmy podnik a hospodářská činnost*

- (351) V souladu s čl. 107 odst. 1 Smlouvy se pravidla pro státní podporu použijí pouze za podmínky, že příjemcem podpory je „podnik“. Soudní dvůr opakovaně vymezil podniky jako subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní status nebo vlastnictví a způsob jejich financování <sup>(97)</sup>. Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na trhu <sup>(98)</sup>.

- (352) Letecké společnosti na trhu nabízejí služby linkové letecké přepravy cestujících. Uvedené služby odpovídají službám definovaným pro činnost 1 (viz 44. bod odůvodnění) a spočívají v provozování komerčních letů a letecké osobní dopravy. Zcela jasně vykonávají hospodářskou činnost.

<sup>(96)</sup> Pokud jde o provádění režimu, Komise konstatuje, že Itálie uvedla již ve fázi formálního řízení ve věci SA.23098, že rozhodnutí uzavřít obchodní smlouvy mezi společností SOGEAAL a leteckými společnostmi bylo přijato ve shodě s regionem jakožto většinovým vlastníkem společnosti SOGEAAL (viz zejména 383. bod odůvodnění).

<sup>(97)</sup> Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4, oddíl 2.1) a rovněž návazná judikatura, a to zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000, *Pavlov a další*, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 a C-184/98, EU:C:2000:428.

<sup>(98)</sup> Rozsudek ze dne 16. června 1987, *Komise v. Itálie*, věc 118/85, EU:C:1987:283, bod 7; rozsudek ze dne 18. června 1998, *Komise v. Itálie*, věc C-35/96, EU:C:1998:303, bod 36; rozsudek *Pavlov a další*, EU:C:2000:428, bod 75.

- (353) Společnost AMS, která sama není leteckou společností, ale obdržela financování v souvislosti s činností 2, je 100 % dceřiným podnikem společnosti Ryanair. Proto lze předpokládat, že společnost Ryanair měla rozhodující vliv na chování společnosti AMS. Pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu v tomto případě a v souladu s praxí Komise<sup>(99)</sup> jsou společnosti AMS a Ryanair považovány za jediný podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pro snazší orientaci bude společnost AMS, která je považována za jediný podnik se společností Ryanair, rovněž považována za leteckou společnost.
- (354) Z tohoto důvodu letecké společnosti, které měly prospěch z finančních prostředků poskytnutých regionem prostřednictvím provozovatelů letišť, vykonávají hospodářskou činnost a jsou považovány za podniky pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

#### 7.2.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (355) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou ze státních prostředků samotným státem nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny. Zdroje místních orgánů představují pro účely použití článku 107 Smlouvy státní prostředky.
- (356) Režim vychází z regionálního zákona a je financován ze zdrojů pocházejících z regionu. Pro účely článku 107 Smlouvy jsou zdroje regionálních místních orgánů státními prostředky a rozhodnutí těchto orgánů by měla být považována za „přičitatelná státu“<sup>(100)</sup>. Režim jako takový je tedy přičitatelný státu a pro účely zákona o státních podporách je financován ze státních prostředků.
- (357) Totéž platí pro finanční toky od provozovatelů letišť k leteckým společnostem.
- (358) Letecké společnosti obdržely finanční prostředky od regionu prostřednictvím provozovatelů letišť na Sardinii na zahájení provozu na nových trasách nebo na zvýšení četnosti nebo prodloužení období provozu stávajících tras, jak popisuje zejména Tabulka 8, a na poskytování marketingových služeb.
- (359) Chování provozovatelů letišť bylo dáno regionem prostřednictvím zákona č. 10/2010 a plánů činnosti, které musel region před zavedením schválit. Mechanismus zavedený zákonem č. 10/2010 stanoví, že region převede veřejné prostředky provozovatelům letišť, kteří by je měli následně převést leteckým společnostem v souladu s podrobnými specifikacemi plánů činnosti schválených regionem. Plány činnosti byly koncipovány a navrženy v první řadě provozovateli letišť, ale region plány přezkoumal, schválil je a určil finanční prostředky, které byly na uvedeném základě provozovateli letišť poskytnuty. Schválením podrobných plánů činnosti region přesně určil, jak by měl každý provozovatel letiště přidělit finanční prostředky obdržené od regionu leteckým společnostem. Jak je popsáno v oddíle 2.7.3, zavedený proces sledování (který určuje úhradu poslední splátky provozovatelům letišť) rovněž zajišťuje splnění uvedených povinností.
- (360) Provozovatelé letišť tedy lze považovat za prostředníky mezi regionem a leteckými společnostmi. Prováděli režim podpory a leteckým společnostem v plné výši převáděli finanční prostředky obdržené od regionu. Přitom jednali v souladu s pokyny obdrženými od regionu prostřednictvím schválených plánů činnosti.
- (361) S ohledem na výše uvedené skutečnosti jsou platby provozovatelů letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2 hrazeny ze státních prostředků (pokud provozovatelé letišť obdrželi na financování uvedených činností finanční prostředky od regionu<sup>(101)</sup>) a jsou přičitatelné státu.

<sup>(99)</sup> Pro tento účel viz rozhodnutí Komise (EU) 2015/1227 ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia (Úř. věst. L 201, 30.7.2015, s. 109), a zejména 290. bod odůvodnění). Viz také rozhodnutí Komise ve věci letiště Altenburg – dosud nezveřejněno.

<sup>(100)</sup> Rozsudek ze dne 12. května 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais v. Komise*, T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209.

<sup>(101)</sup> Omezená výše vlastního financování opatření provozovateli letišť nevyplývá z jejich vlastních rozhodnutí, ale odráží skutečnost, že region snížil *ex post* výši veřejných prostředků směřovaných provozovatelům letišť, ačkoli provozovatelům letišť již vznikly odpovídající náklady na financování leteckých společností. Viz oddíl 2.7, a zejména 83., 86. a 89. bod odůvodnění.

### 7.2.1.3. Hospodářské zvýhodnění

- (362) Zvýhodněním 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. Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod nebo cíl státního zásahu. Kdykoli orgán veřejné moci poskytne podniku finanční prostředky, které jej zproští nákladů, které by normálně musel hradit, vede to ke vzniku hospodářského zvýhodnění.
- (363) Žádné zvýhodnění však není poskytnuto, pokud lze finanční prostředky považovat za vyrovnávací platbu za veřejnou službu v souladu s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark. Žádné zvýhodnění není rovněž poskytnuto, pokud členský stát jedná v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (364) Jako první krok je nezbytné přezkoumat povahu finančních prostředků poskytovaných regionem leteckým společností v souvislosti s činnostmi 1 a 2 a rozsah, v jakém financuje jejich činnosti, neboli jinými slovy, do jaké míry je zbavuje nákladů, které by normálně musely hradit.
- (365) V souvislosti s činností 1 region vyžaduje, aby provozovatelé letišť uzavírali s leteckými společnostmi smlouvy, které leteckým společnostem poskytují finanční pobídky ke zvýšení letového provozu (zejména mimo sezonu). Letecké společnosti musí splnit cíle z hlediska provozu; pokud uvedené cíle splní, obdrží finanční vyrovnání, pokud je nesplní, jsou sankcionovány. Odpovídající platby vycházejí z režimu financování směřovaného regionem prostřednictvím provozovatelů letišť ve prospěch leteckých společností, čímž se vyrovnává část nákladů, které vznikly leteckým společnostem při létání na dotyčných trasách.
- (366) V souvislosti s činností 2 region provádí platby leteckým společnostem prostřednictvím provozovatelů letišť výměnou za marketingové služby poskytované dotyčnými leteckými společnostmi. Tyto platby nelze považovat za skutečné protiplnění za marketingové služby, ale představují platby leteckým společnostem za rozšiřování jejich činnosti v regionu. Jak bude zřejmé v 368. bodě odůvodnění a následujících, režim je koncipován tak, aby marketingové služby, které mají poskytovat letecké společnosti v souvislosti s činností 2, byly určeny na propagaci v první řadě služeb letecké dopravy poskytovaných týmiž leteckými společnostmi ze Sardinie/na Sardinii.
- (367) Itálie ve svých oznámeních<sup>(102)</sup> zdůraznila, že podle režimu marketingové činnosti financované regionem v souvislosti s činností 2 musí být prováděny leteckými společnostmi a jejich cílem musí být zvýšení počtu cestujících na trasách nově otevřených nebo rozšířených v důsledku režimu<sup>(103)</sup>.
- (368) Skutečnost, že marketingové služby v souvislosti s činností 2 mají být poskytovány spíše leteckými společnostmi než jiným typem společností schopných tyto služby poskytovat, je samo o sobě faktorem, který přirozeně vede tyto marketingové služby k tomu, aby propagovaly v první řadě služby letecké dopravy nabízené dotyčnými leteckými společnostmi. Letecké společnosti obvykle propagují regiony a města, zejména na svých internetových stránkách, pokud provozují lety do takovýchto regionů a území, s cílem nalákat potenciální zákazníky, aby při létání do těchto oblastí využívali jejich služeb. Kromě toho na internetových stránkách leteckých společností je propagace určitých regionů a měst obvykle vzájemně propojena s propagací letů provozovaných leteckými společnostmi do daného regionu, nebo alespoň s poskytováním informací o existenci a charakteristikách těchto letů. Například v případě společnosti Ryanair, jedné z evropských leteckých společností, která nejvíce rozvinula propagaci regionů a měst na svých internetových stránkách, jednotlivé internetové stránky věnované propagaci regionů a destinací poměrně systematicky poskytují také informace o letech provozovaných společnostmi Ryanair do těchto regionů a destinací<sup>(104)</sup>.
- (369) Mimoto prováděcí předpis zákona č. 10/2010, který definuje obsah plánů činnosti letišť<sup>(105)</sup>, stanoví, že marketingové akce se mají v rámci činnosti 2 provádět „v případě zahájení provozu na nových trasách nebo prodloužení období provozu na stávajících trasách“<sup>(106)</sup>. Toto ustanovení zakládá jasnou souvislost mezi marketingovými službami, které se mají provádět v souvislosti s činností 2, a zahájením provozu na nových

<sup>(102)</sup> Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“. Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, oznámený Itálií dne 30.11.2011.

<sup>(103)</sup> „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing e pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (zdůraznění přidáno), s. 7.

<sup>(104)</sup> Viz například stránka společnosti Ryanair věnovaná Milánu (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, navštívena dne 6. července 2016).

<sup>(105)</sup> Deliberazione nr 29/36, 29. července 2010.

<sup>(106)</sup> „I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: (...) deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli“ (zdůraznění přidáno), s. 3.

trasách nebo rozšířením provozu na stávajících trasách. To znamená, že marketingové služby, které mají být navrženy v plánech činnosti, by samy měly podporovat nové nebo rozšířené služby letecké dopravy tak, aby podnítlily nárůst počtu cestujících využívajících dotyčných služeb. Jak již bylo uvedeno v 367. bodě odůvodnění, tento výklad byl Itálií výslovně potvrzen.

- (370) Kromě toho by bylo nepředstavitelné, že by dotyčné marketingové služby, které musí být nezbytně prováděny leteckými společnostmi, byly poskytovány jinými leteckými společnostmi než těmi, které provozují nové nebo rozšířené služby letecké dopravy, s nimiž by marketingové služby měly být vzájemně propojeny. Letecká společnost má velmi omezenou motivaci propagovat služby konkurence, dokonce i výměnou za odměnu.
- (371) Propagace svých vlastních destinací je součástí běžných činností letecké společnosti. Destinace a regiony, do kterých létají, jsou jednou z charakteristik dopravních služeb, které letecké společnosti obvykle propagují společně s řadou dalších aspektů (ceny letenek, pohodlí na palubě, služby poskytované na palubě, spolehlivost, flexibilita letenky, věrnostní program atd.).
- (372) S ohledem na výše uvedené skutečnosti lze dospět k závěru, že platby provedené regionem leteckým společností v souvislosti s činností 2 subvencují marketingové náklady, které by letecké společnosti za normálních okolností musely hradit v rámci provozování letecké dopravy. Vzhledem k tomu, že jsou spojeny se zahájením provozu na nových trasách nebo rozšířením provozu na stávajících trasách, uvedené platby působí jako finanční pobídky leteckým společnostem pro zvýšení letového provozu na Sardinii. V tomto ohledu jsou obdobné jako platby provedené v souvislosti s činností 1 s tím rozdílem, že se vztahují ke konkrétnímu aspektu služeb letecké dopravy leteckých společností, a to k propagaci uvedených služeb.
- (373) Kromě toho, jak zdůraznila Itálie v oznámení <sup>(107)</sup>, v rámci režimu musí být marketingové akce financované regionem v souvislosti s činností 2 součástí plánů činnosti uvedených v rámci činnosti 1 <sup>(108)</sup>. To vytváří další provázanost mezi otevíráním a rozšiřováním tras (což je cíl činnosti 1) a marketingovými smlouvami, které mají být uzavřeny v souvislosti s činností 2. Tím je podpořen závěr, že platby provedené regionem ve prospěch leteckých společností prostřednictvím provozovatelů letišť v souvislosti s činností 1 a činností 2 jsou svou povahou obdobné: v zásadě se jedná o finanční pobídky, které subvencují část nákladů leteckých společností výměnou za rozšiřování letového provozu těmito leteckými společnostmi ze Sardinie/na Sardinii.
- (374) Kromě toho se v rámci režimu jasně rozlišuje mezi marketingovými službami, které mají být poskytnuty v souvislosti s činností 2, tj. leteckými společnostmi, a marketingovými službami, které mají být poskytnuty v souvislosti s činností 3, tj. jinými typy společností, čímž se potvrzuje zjištění, že služby poskytované v souvislosti s činností 2 slouží konkrétnímu účelu, jinému než v případě činnosti 3, nezbytně souvisejícímu se skutečností, že poskytovatelé jsou zapojeni do provozování letecké dopravy. Logicky může být uvedeným účelem stěžejí něco jiného, než je zvýšení letového provozu dotyčných leteckých společností ze Sardinie/na Sardinii.
- (375) Prokazuje to přezkoumání smluv uzavřených mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi v souvislosti s režimem, které provedla Komise. Například smlouvy společnosti easyJet přímo propojují letištní služby s marketingovými službami. V bodě 3 smlouvy s provozovatelem letiště Olbia se uvádí, že dopravce má v úmyslu zvýšit svůj provoz z/na letiště Olbia a že za účelem rozšíření těchto leteckých činností dopravce vytvořil marketingový a reklamní program na propagaci destinací a rozvoj tranzitních dopravních toků, zejména směrem k mezinárodním letištím.
- (376) Přezkoumání různých marketingových smluv uzavřených mezi provozovateli letišť a leteckými společnostmi v rámci režimu dokládá, že marketingové služby jsou přímo propojené s lety provozovanými uvedenými leteckými společnostmi. Marketingové služby se tedy přímo zaměřují na cestující, kteří by potenciálně mohli využít dopravních služeb nabízených leteckými společnostmi uvedených v marketingových smlouvách.

<sup>(107)</sup> Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“ Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, oznámený Itálií dne 30. listopadu 2011.

<sup>(108)</sup> „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (zdůrazněně přidáno), s. 7.

- (377) Závěrem platby provedené regionem prostřednictvím provozovatelů letišť ve prospěch leteckých společností v souvislosti s činností 1 i činností 2 musí být považovány za subvence pro letecké společnosti na provozování více letů na Sardinii a ze Sardinie.
- (378) Zbývá analyzovat, zda platby provedené regionem prostřednictvím provozovatelů letišť ve prospěch leteckých společností na zvýšení jejich letového provozu na Sardinii představují vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby v souladu s kritérii podle rozsudku ve věci Altmark a zda jsou v souladu se zásadou tržně jednajících hospodářského subjektu.
- (379) Prvním kritériem podle rozsudku ve věci Altmark je, že podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány. Jak je uvedeno v bodě 70 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014, „pokud jde o služby letecké dopravy, mohou být závazky veřejné služby uloženy pouze podle nařízení (ES) č. 1008/2008. Zejména platí, že tyto závazky mohou být uloženy pouze ve vztahu ke konkrétní trase nebo skupině tras, a nikoli ve vztahu k obecně vymezené trase směřující z daného letiště, města či regionu. Závazky veřejné služby mohou být na dané trase navíc uloženy pouze k uspokojení dopravních potřeb, které nemůže vhodně naplnit stávající letecká trasa nebo jiný druh dopravy“ (poznámky pod čarou vypuštěny). Letecká doprava je skutečně odvětví, kde se zákonodárce Unie rozhodl omezit širokou volnost rozhodování, kterou členské státy obvykle mají při označování určité činnosti za službu obecného hospodářského zájmu, uložením podmínek stanovených v nařízení (ES) č. 1008/2008. Avšak trasy, které jsou předmětem závazků veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008, které existují na Sardinii<sup>(109)</sup>, jsou výslovně vyloučeny z oblasti působnosti zákona č. 10/2010, který je jasně koncipován jako systémová paralela k systému závazků veřejné služby podle nařízení (ES) č. 1008/2008. Finanční prostředky poskytnuté provozovateli letišť leteckým společenstvem podle zákona č. 10/2010 nelze tedy považovat za vyrovnávací platbu poskytnutou leteckým společenstvem na provoz skutečných služeb obecného hospodářského zájmu. Jedna ze čtyř kumulativních podmínek podle rozsudku ve věci Altmark, konkrétně první z nich, tedy není splněna.
- (380) Pokud jde o uplatnění zásady tržně jednajících hospodářského subjektu, je třeba nejdříve uvést, že Itálie se uvedené zásady nedovolávala<sup>(110)</sup>. Neexistují ani žádné náznaky, že region při vytváření režimu jednal jako tržně jednajících hospodářský subjekt; ve skutečnosti je jasné, že jako vlastník letiště se snažil dosáhnout spíše cílů veřejné politiky, zejména posílení regionálního hospodářství zvýšením přílivu turistů, než zisků.
- (381) Zadruhé region poskytuje finanční prostředky leteckým společenstvem prostřednictvím různých provozovatelů letišť v rámci regionálního režimu použitelného pro několik letišť. Nelze jej považovat za provozovatele letiště, tím spíše, že region ovládá pouze jednoho z dotyčných provozovatelů letiště. „Analýza inkrementální ziskovosti ex ante“ představená v bodech 61 až 66 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014 nemůže být v tomto případě použita. Aby bylo možné podle uvedené metody posoudit, zda se provozovatel letiště v okamžiku, kdy uzavíral ujednání s leteckou společností, choval tak, jak by se za podobných okolností choval tržně jednajících hospodářský subjekt vedený vyhlídkami ziskovosti, je třeba posoudit, zda bylo možné v okamžiku uzavírání ujednání očekávat, že tato ujednání inkrementálně přispějí k ziskovosti letiště a jsou součástí celkové strategie vedoucí k ziskovosti v dlouhodobém horizontu. Tento test však není v daném případě použitelný, protože posuzovaná opatření představují režim zavedený orgánem veřejné moci z politických důvodů, který se vztahuje na několik letišť, a nikoli individuální ujednání mezi letištěm a leteckou společností.
- (382) Při poskytování dotyčného financování leteckým společenstvem v souvislosti s činností 1 a činností 2 nemohl region očekávat návratnost, kterou by za podobných okolností zohlednil tržně jednajících hospodářský subjekt vedený ziskem. Očekávaným účinkem financování bylo zvýšení počtu cestujících přilétajících na Sardinii, což samo o sobě regionu nepřináší žádné dividendy, kapitálové zisky nebo jakoukoli jinou formu zisku. Itálie neurčila žádný prvek ziskovosti, který by mohl region očekávat v důsledku dotyčného financování. Hlavním dopadem zvýšení letového provozu je podnícení hospodářského rozvoje v regionu, zejména na úrovni určitých odvětví, jako jsou cestovní ruch, maloobchod, restaurace atd., s kladnými účinky na regionální hospodářský rozvoj a zaměstnanost. Podle ustálené judikatury<sup>(111)</sup> by však tržně jednajících hospodářský subjekt vedený ziskem takovýto „přínos pro veřejnou politiku“ nezohlednil, a proto je třeba k němu při uplatňování zásady tržně jednajících hospodářského subjektu nepřihlížet.

<sup>(109)</sup> Od roku 2000 musí být závazky veřejné služby na vnitrostátních trasách mezi letišti na Sardinii a letišti na italské pevnině ukládány podle pravidel pro leteckou dopravu v Unii.

<sup>(110)</sup> Viz Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, *Komise v. EDF*, C-124/10, EU:C:2012:318, bod 82.

<sup>(111)</sup> Viz rozsudek ve věci *Komise v. EDF*, EU:C:2012:318, bod 79.

- (383) Ze stejných důvodů není v tomto případě relevantní určení referenční hodnoty popsané v bodech 54 až 60 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014.
- (384) V každém případě však Itálie nepředložila žádný obchodní plán, analýzu ziskovosti *ex ante* nebo interní dokumenty jasně prokazující, že analýza provedená před poskytnutím veřejných prostředků ukázala, že v důsledku dotyčného financování mohl region očekávat takovou finanční návratnost, jakou by zohlednil tržně jednající hospodářský subjekt vedený ziskem. Region neprovedl ani určení referenční hodnoty definované v bodech 54 až 60 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Itálie zejména neposkytla porovnání letištních poplatků – po odečtení případných zvýhodnění poskytovaných leteckým společnostem (jako jsou například marketingová podpora, slevy nebo jakákoli jiná pobídka) – mezi dostatečným počtem vhodných „srovnávacích letišť“, jejichž provozovatelé se chovají jako tržně jednající hospodářské subjekty.
- (385) To potvrzuje, že region se vůči leteckým společnostem nechoval jako tržně jednající hospodářský subjekt vedený vyhlídkami ziskovosti.
- (386) Navzdory ustanovením zákona č. 10/2010 navíc neproběhlo žádné nabídkové řízení za účelem výběru leteckých společností a financování plánů činnosti. Provozovatelé letišť zveřejnili výzvy na svých příslušných internetových stránkách a vybrali nejlepší nabídku, což znamená, že finanční podpora poskytnutá leteckým společnostem nebyla udělena v rámci otevřeného a transparentního nabídkového řízení. Kromě toho, jak již bylo vysvětleno, režim je v první řadě koncipován tak, aby byly veřejné prostředky vypláceny leteckým společnostem a toto financování neodpovídá ani vyrovnávací platbě za skutečné závazky veřejné služby, ani odměně za výrobky nebo služby uspokojující skutečné potřeby regionu. I kdyby tedy proběhlo řádné nabídkové řízení na výběr leteckých společností, nemohlo by to vyloučit existenci zvýhodnění.
- (387) Za těchto okolností nelze posoudit individuální finanční vztah mezi letišti a leteckými společnostmi vyplývající z uplatnění režimu způsobem předpokládaným v bodech 53–66 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Uvedené body poskytují pokyny k určení toho, zda ceny účtované letišťem, které má veřejné zdroje, jsou v souladu se zásadou tržně jednajícího hospodářského subjektu. V tomto případě je však jasné, že provozovatelé letišť se při uzavírání různých smluv s leteckými společnostmi nechovali jako tržně jednající hospodářské subjekty. Prováděli režim podpory vytvořený regionem pro zvýšení letecké dopravy k obecnému prospěchu daného území.
- (388) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise dospěla k závěru, že finanční prostředky poskytnuté regionem prostřednictvím provozovatelů letišť ve prospěch leteckých společností na financování činností 1 a 2 v rámci daného režimu přineslo dotyčným leteckým společnostem hospodářské zvýhodnění.

#### 7.2.1.4. **Selektivita**

- (389) V tomto případě nelze financování režimu regionem považovat za režim s obecnou působností. Komise má za to, že koncepce a provádění režimu přineslo výlučný prospěch určitým podnikům nebo určitým odvětvím činnosti, konkrétně leteckým společnostem financovaným regionem prostřednictvím provozovatelů letišť v rámci posuzovaného režimu<sup>(112)</sup>. Letecké společnosti létající na Sardinii, které tyto smlouvy neuzavřely, nezískaly od regionu stejnou finanční podporu, nebo alespoň ne podle podmínek stanovených zákonem č. 10/2010. Jelikož se dotyční příjemci hospodářského zvýhodnění omezují na některé konkrétní podniky jednoho konkrétního odvětví (letecká doprava), jsou opatření selektivní.

#### 7.2.1.5. **Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod**

- (390) Pokud podpora poskytnutá členskými státy posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tyto podniky jsou dotyčnou podporou ovlivněny. K tomu, aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trzích otevřených hospodářské soutěži.
- (391) Vyrovnávací platba vyplacená leteckým společnostem prostřednictvím provozovatelů letišť představuje pro dotyčné letecké společnosti hospodářské zvýhodnění, které může posílit jejich postavení na trhu. Odvětví letecké dopravy se vyznačuje silnou hospodářskou soutěží mezi provozovateli z různých členských států, zejména od

<sup>(112)</sup> V tomto ohledu viz rozsudek ze dne 30. června 2016, *Belgie v. Komise*, C-270/15, EU:C:2016:489, a zejména bod 50.

vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy v platnost („třetí balíček“) dne 1. ledna 1993. Z toho plyne, že opatření ovlivňují obchod mezi členskými státy a narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž v odvětví letecké dopravy.

- (392) Finanční vyrovnání poskytnuté prostřednictvím provozovatelů letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2 (zákon č.10/2010) v období let 2010–2013 narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

#### 7.2.1.6. Závěr

- (393) Komise dospěla k závěru, že finanční prostředky poskytnuté regionem prostřednictvím provozovatelů letišť ve prospěch leteckých společností na financování činností 1 a 2 představují státní podporu leteckým společnostem ve smyslu čl. 107 odst. 1) Smlouvy.

#### 7.2.2. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE PROSPĚCH PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ

- (394) Tento pododdíl se zabývá otázkou, zda finanční prostředky, které poskytl region provozovatelům letišť na Sardinii podle zákona č. 10/2010, představují státní podporu uvedeným letištím. Komise bude nyní posuzovat, zda je splněno kritérium související s existencí hospodářského zvýhodnění.
- (395) Zvýhodněním 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. Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod nebo cíl státního zásahu. Pokud se v důsledku státního zásahulepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění.
- (396) Jak je vysvětleno v oddíle 7.2.1, podle zákona č. 10/2010 provozovatelé letišť v plné výši převedli finanční prostředky obdržené od regionu na financování finančních pobídek pro rozšiřování služeb letecké dopravy i marketingových smluv, které spolufinancovaly z vlastních zdrojů. Provozovatelé letišť tedy byli prostředníky a finanční prostředky obdržené od regionu si neponechávali. Nemohou být tedy považováni za přímé příjemce režimu podpory.
- (397) Jelikož však účelem i dopadem finančních pobídek a marketingových plateb leteckým společnostem bylo zvýšení letového provozu, je nutné posoudit, zda toto zvýšení letového provozu poskytuje dotyčným letištím nepřímou výhodu.
- (398) Ve svém nedávném sdělení o pojmu státní podpora<sup>(113)</sup> Komise uvedla, že „[...] nepřímé výhody je třeba odlišovat od pouhých vedlejších hospodářských účinků, které jsou vlastní téměř všem opatřením státní podpory (např. v důsledku zvýšení výstupu). Za tímto účelem je nutno předvídatelné dopady opatření posoudit z hlediska ex ante. Nepřímá výhoda existuje, je-li opatření navrženo tak, aby vedlejší účinky nasměrovalo na identifikovatelné podniky nebo skupiny podniků. Tak je tomu například tehdy, je-li přímá podpora z faktického nebo právního hlediska podmíněna porízením zboží nebo služeb, které poskytují pouze určité podniky (např. pouze podniky usazené v určitých oblastech).“
- (399) Toto sdělení pokračuje v poznámce pod čarou<sup>(114)</sup> k uvedené pasáži: „Naopak pouze vedlejší ekonomický účinek ve formě vyššího výstupu (který nepředstavuje nepřímou podporu) může být shledán, je-li podpora pouze rozdělována prostřednictvím určitého podniku (např. finančního zprostředkovatele), který ji plně přenáší na příjemce podpory.“
- (400) Cílem posuzovaných činností v tomto případě nebylo nasměrovat vedlejší účinky na letiště na Sardinii. Namísto toho bylo jejich cílem zvýhodnit velkou skupinu podniků v regionu, zejména podniků nabízejících služby turistům.

<sup>(113)</sup> Bod 116 sdělení Komise o pojmu státní podpora podle čl. 107 odst. 1 SFEU zveřejněného dne 19. května 2016, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/notice\\_of\\_aid\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf).

<sup>(114)</sup> Poznámka pod čarou č. 181.

- (401) Jak již bylo uvedeno, účel režimu spočívá ve směřování veřejných financí několika leteckým společnostem a jiným poskytovatelům služeb s cílem zahájit provoz na nových trasách (nebo zvýšit četnost), jakož i propagovat Sardinii jako turistickou destinaci přístupnou leteckou dopravou. Na základě mechanismu zavedeného regionem prostřednictvím zákona č. 10/2010 (jak je popsáno v oddíle 2.7.2), region převede odpovídající veřejné prostředky provozovatelům letišť, kteří by je měli následně přenést na třetí strany v souladu s podrobnými specifikacemi plánů činnosti schválených regionem. Jak je popsáno v oddíle 2.7.3, zavedený proces sledování (který určuje úhradu poslední splátky provozovatelům letišť) rovněž zajišťuje splnění uvedených povinností.
- (402) Komise proto dospěla k závěru, že podpora je směřována provozovatelům letišť, kteří ji plně přenášejí na letecké společnosti, které jsou jedinými skutečnými příjemci režimu. Provozovatelé letišť by měli být *de jure* (na základě ustanovení zákona č. 10/2010) a *de facto* (z důvodu skutečných finančních toků analyzovaných Komisí) považováni za prostředky pro přenos veřejných prostředků na letecké společnosti.
- (403) Komise uvádí, že provozovatelé letišť mohou profitovat ze zvýšení letového provozu, který je výsledkem podpory poskytnuté letišťům na základě daného režimu. Tyto účinky jsou však podobné kladným účinkům na hospodářské subjekty v jiných odvětvích, jejichž příjmy jsou navázány na počet cestujících v letecké dopravě, zejména cestovní ruch (pronájem aut, hotely, restaurace, stravování, tankování, maloobchod atd.). Uvedená odvětví silně závisí na počtu cestujících přilétajících na letiště na Sardinii/odlétajících z letišť na Sardinii. Komise má tedy za to, že režim nebyl navržen tak, aby vedlejší účinky nasměroval na provozovatele letišť, ale spíše tak, aby přinesl výhody mnoha odvětvím na Sardinii souvisejícím s cestovním ruchem.
- (404) Kromě toho účinek opatření na letiště vyplývá z povahy a cíle režimu, kterým je zvýšit letový provoz na Sardinii poskytnutím vhodných pobídek leteckým společnostem. Skutečnost, že letecké společnosti nakupují letištní služby od provozovatelů dotyčných tří letišť na Sardinii, je základním znakem režimu a nelze jej od režimu oddělit vzhledem k tomu, že režim spočívá v poskytování finančních pobídek leteckým společnostem na zvýšení letového provozu. Není to tedy dodatečná, nezávislá podmínka týkající se nákupu zboží nebo služeb, které region přidal do konceptu svého režimu, aby vytvořil jiný účinek než hlavní očekávaný účinek režimu, konkrétně zvýšení letového provozu na Sardinii.
- (405) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že činnosti 1, 2 a 3 neposkytují nepřímou výhodu provozovatelům letišť. Jelikož jedna z kumulativních podmínek pro existenci státní podpory není splněna, Komise rovněž dospěla k závěru, že činnosti 1 a 2 nepředstavují státní podporu.
- (406) Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že dotyční provozovatelé letišť nezískali státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

### 7.3. ZÁKONNOST PODPORY POSKYTNUTÉ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM

- (407) Opatření byla Komisi oznámena dne 30. listopadu 2011. Itálie však režim provedla, aniž by jej Komise schválila. Financování podle zákona č. 10/2010 bylo poskytováno regionem provozovatelům letišť a provozovatelům letišť leteckým společnostem během období let 2010–2013 <sup>(115)</sup>.
- (408) Na dotyčné opatření se navíc nevztahuje žádné nařízení o blokových výjimkách. Použitelné není zejména rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu, neboť financování leteckých společností na základě režimu nelze považovat za vyrovnávací platbu za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu svěřenou leteckým společnostem <sup>(116)</sup>.
- (409) Itálie tedy nesplnila své povinnosti podle článku 108 Smlouvy a financování leteckých společností na základě režimu je proto považováno za protiprávní podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

<sup>(115)</sup> Viz Tabulka 6 v oddíle 2.8.1.

<sup>(116)</sup> Viz 379. bod odůvodnění.

## 7.4. SLUČITELNOST PODPORY POSKYTNUTÉ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM

- (410) Důkazní břemeno slučitelnosti podpory s vnitřním trhem v první řadě nese, odchylně od čl. 107 odst. 1 Smlouvy, dotýčný členský stát. Itálie uvádí <sup>(117)</sup>, že zákon č. 10/2010 není koncipován jako režim podpory na zahájení činnosti pro nové trasy a že režim nesplňuje všechna kritéria slučitelnosti pro podporu na zahájení činnosti podle bodu 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005. Itálie nicméně navrhuje, že by Komise v tomto případě měla použít bod 81 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005, který uvádí, že „Komise bude moci přezkoumat pro každý případ jednotlivě podporu nebo režim, které by nedodržovaly kritéria uvedená v bodě 79, ale které by vedly k podobné situaci“ <sup>(118)</sup>.

## 7.4.1. POUŽITELNÝ PRÁVNÍ RÁMEC

- (411) Jelikož uvedené činnosti nelze považovat za vyrovnávací platbu leteckým společnostem za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu, rámec pro služby obecného hospodářského zájmu, který vychází z čl. 106 odst. 2 Smlouvy, nelze v tomto případě použít.
- (412) Pokud jde o podporu na zahájení činnosti, v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2014 se uvádí: „V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti 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 s oznámením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posouzení 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.“ <sup>(119)</sup>
- (413) Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005 pak stanoví, že „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“ <sup>(120)</sup>.
- (414) Regionální financování bylo poskytnuto mezi lety 2010 a 2013, před zveřejněním pokynů pro leteckou dopravu z roku 2014. Z tohoto důvodu použije Komise pro posouzení finančního vyrovnání poskytnutého provozovateli letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2 (zákon č. 10/2010) v období let 2010–2013 pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005.

## 7.4.2. POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI FINANČNÍHO VYROVNÁNÍ POSKYTNUTÉHO PROVOZOVATELI LETIŠŤ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM NA FINANCOVÁNÍ ČINNOSTÍ 1 A 2 (ZÁKON Č. 10/2010) V OBDOBÍ LET 2010–2013

- (415) S ohledem na to, že podmínky slučitelnosti pro podporu na zahájení činnosti zakotvené v bodu 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 jsou kumulativní, pro konstatování neslučitelnosti podpory poskytnuté letecké společnosti stačí pouze prokázat, že není splněna jedna z těchto podmínek. Pro posouzení slučitelnosti dotýčného opatření podpory nicméně Komise přezkoumá několik kritérií stanovených v pokynech pro leteckou dopravu z roku 2005.
- (416) V bodu 79 písm. d) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 se požaduje dlouhodobá životaschopnost a postupné snižování dotýčného opatření: „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“. Činnosti definované podle zákona č. 10/2010 nebyly nikdy definovány s cílem dlouhodobé životaschopnosti dotýčných tras a systém zavedený zákonem č. 10/2010 nezajistí, aby se výše podpory v období let 2010–2013 postupně snižovala <sup>(121)</sup>. Nic nenaznačuje tomu, že dotýčné trasy by se pro letecké společnosti staly bez veřejných prostředků ziskovými.

<sup>(117)</sup> Sdělení regionu Sardinie ze dne 18. května 2015, bod 10, s. 12.

<sup>(118)</sup> Sdělení Itálie ze dne 18. května 2015 (referenční číslo 4812) jako odpověď na žádost Komise – s. 12–13.

<sup>(119)</sup> Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2014, bod 174.

<sup>(120)</sup> Pokyny pro leteckou dopravu z roku 2005, bod 85.

<sup>(121)</sup> Viz Tabulka 5 v 69. bodě odůvodnění.

- (417) V bodu 79 písm. e) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 je navíc přidáno kritérium vyrovnání dodatečných nákladů na zahájení činnosti: „výše podpory se musí výslovně týkat dodatečných nákladů na zahájení činnosti, které se pojí se spuštěním nové trasy nebo četnosti a které by letecký subjekt nemusel hradit v obvyklém rytmu cestovních letů“. Regionální financování není spojeno s konkrétními náklady na zahájení činnosti a systém zavedený zákonem č. 10/2010 nezajistí, aby výše podpory byla omezena na takovéto náklady. Itálie nikdy nepředložila žádné důkazy prokazující, že finanční prostředky poskytnuté regionem s ohledem na činnosti 1 a 2 byly vypočteny na základě nákladů leteckých společností na zahájení činnosti nebo byly na takovéto náklady omezeny. Financováním provozovatelů letišť měl region v úmyslu rozvíjet leteckou dopravu zahajováním provozu na nových trasách, zvyšováním četnosti na stávajících trasách a omezením sezonnosti stávajících tras a zlepšit regionální rozvoj a cestovní ruch prostřednictvím marketingových akcí uskutečňovaných leteckými společnostmi. Region tedy nikdy neměl v úmyslu poskytnout leteckým společnostem vyrovnání dodatečných nákladů na zahájení činnosti. Toto kritérium proto není splněno.
- (418) Kromě toho bod 79 písm. f) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 stanoví podmínky intenzity a trvání podpory: „Výše podpory nesmí žádný rok přesáhnout 50 % částky způsobilých nákladů daného roku a v roce, kdy je poskytována podpora, v průměru 30 % způsobilých nákladů.“ V žádném okamžiku Itálie nezmínila koncept „způsobilých nákladů“, jak je vysvětlen v pokynech, ani hranici takovychto nákladů. Provozovatelé letišť předložili své plány činnosti regionu s uvedením celkové částky nákladů, které jim vznikly při provádění opatření. Region následně rozhodl o výši podpory, která má být každému provozovateli letiště ročně poskytnuta, ale tato částka nebyla nikdy omezena na 50 % nákladů vzniklých v jednom roce. Neexistují žádné důkazy o tom, že regionální výdaje na činnosti 1 a 2 činily dvojnásobek výše podpory. Toto kritérium proto není splněno.
- (419) V bodu 79 písm. h) pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 je navíc přidáno kritérium nediskriminačního přidělení: „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. Pravidla a zásady týkající se veřejných zakázek a povolení musí být dodržována, pokud jsou uplatnitelná“. Ani region, ani provozovatelé letišť neuspořádali pro účely výběru leteckých společností pověřených prováděním činností 1 a 2 žádné nabídkové řízení vyhovující pravidlům v oblasti veřejných zakázek. V oznámení Itálie se uvádí, že region by měl schválit proces nabídkového řízení uspořádaného provozovateli letišť pro účely výběru leteckých společností, které projeví zájem. Komise nebyla o žádném nabídkovém řízení uspořádaném provozovateli letišť informována a podle Itálie byly letecké společnosti vybrány na základě nejpřitažlivějších obchodních nabídek předložených provozovatelům letišť po zveřejnění výzev na jejich internetových stránkách. Toto kritérium proto není splněno.
- (420) Komise má tedy za to, že bod 81 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 nelze v tomto případě použít, neboť několik kritérií uvedených v bodě 79 není splněno. Splnění uvedených kritérií je zásadní pro to, aby podpora na zahájení činnosti byla považována za slučitelnou. Jelikož kritéria slučitelnosti uvedená v bodě 79 nejsou splněna, podpora není slučitelná s vnitřním trhem.

#### 7.4.3. ZÁVĚR

- (421) Finanční vyrovnání poskytnuté provozovateli letišť leteckým společnostem na financování činností 1 a 2 podle zákona č. 10/2010 v období let 2010–2013 nelze považovat za slučitelné s vnitřním trhem, neboť kritéria slučitelnosti uvedená v bodě 79 pokynů pro leteckou dopravu z roku 2005 nejsou splněna. Státní podpora poskytnutá regionem ve prospěch leteckých společností tedy představuje protiprávní státní podporu, která je neslučitelná s vnitřním trhem.

### 8. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (422) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise v případě, že zjistí, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna požadovat, aby dotyčný členský stát takovou podporu zrušil nebo upravil<sup>(122)</sup>. Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu<sup>(123)</sup>.

<sup>(122)</sup> Viz rozsudek ze dne 12. července 1973, *Komise v. Německo*, věc 70/72, EU:C:1973:87, bod 13.

<sup>(123)</sup> Viz rozsudek ze dne 14. září 1994, *Španělsko v. Komise*, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, EU:C:1994:325, bod 75.

- (423) Soudní dvůr v této souvislosti stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory <sup>(124)</sup>.
- (424) V souladu s judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 uvádí, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil [...]“.
- (425) Jelikož dotyčná opatření byla provedena v rozporu s článkem 108 Smlouvy a je nutno je považovat za protiprávní a neslučitelnou podporu, musí být částka podpory navrácena, aby se obnovil stav, který na trhu existoval před jejich poskytnutím. Navrácení podpory by se mělo vztahovat na období od okamžiku, kdy příjemce zvýhodnění dosáhl, tj. kdy byla příjemci podpora dána k dispozici, až do jejího skutečného navrácení; částky, které mají být navráceny, zahrnují úroky až do data skutečného navrácení.
- (426) Pokud jde o částky, které mají být navráceny, Komise vezme v úvahu částky skutečně vyplacené regionem a přenesené společnostmi GEASAR a SOGAER na letecké společnosti pro účely provádění opatření 1 a 2 v období let 2010–2013. Jak uvádí Tabulka 6 v 89. bodě odůvodnění, provozovatelé letišť ve skutečnosti poskytli více finančních prostředků, než obdrželi z regionu: region poskytl provozovatelům letišť nedostatečné vyrovnání, neboť provozovatelé letišť musí platit finanční úroky z obdržených finančních záloh <sup>(125)</sup> a regionální příspěvky na rok 2014 nebyli provozovatelům letišť Cagliari a Olbia dosud vyplaceny. Tato zjištění shrnuje Tabulka 14.

Tabulka 14

**Rozdíl mezi částkou skutečně vyplacenou leteckým společností na opatření 1 a 2 a financováním obdrženým od regionu a převedeným společnostmi GEASAR a SOGAER**

(EUR)

	Příspěvek stanovený regionem (A)	Čistá částka, kterou provozovatelé letišť od regionu skutečně obdrželi (B)	Celková částka vyplacená provozovatelům letišť leteckým společností na opatření 1 a 2 (C)	Rozdíl (B) – (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
<b>CELKEM</b>	<b>32 993 268</b>	<b>22 948 941</b>	<b>31 701 793</b>	<b>– 8 752 852</b>

- (427) Tabulka 15 ukazuje podrobnosti ročních plateb poukázaných leteckým společností společnostmi GEASAR a SOGAER během čtyřletého období 2010–2013. Itálie poskytla Komisi data všech plateb.

<sup>(124)</sup> Viz rozsudek ze dne 17. června 1999, *Belgie v. Komise*, věc -75/97, EU:C:1999:311, body 64 a 65.

<sup>(125)</sup> Viz oddíl 2.7.4.

Tabulka 15

## Platby obdržené leteckými společnostmi od provozovatelů letišť Olbia a Cagliari

(EUR)

RYANAIR/AMS									CELKEM
2010		2011		2012		2013			
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
CAGLIARI	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	6.3.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	12.4.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	2.5.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	7.6.2012	(...)	13.8.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	17.7.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	2.8.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	14.9.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	2.10.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	3.11.2011	(...)	6.11.2012	(...)	9.12.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	6.12.2011	(...)	5.12.2012	(...)	15.1.2014	
	(...)	11.8.2010	(...)	4.1.2012	(...)	7.1.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	11.8.2010	(...)	31.1.2012	(...)	5.2.2013	(...)	14.5.2013	
	(...)	7.10.2010	(...)	22.7.2011	(...)	17.7.2012	(...)	14.5.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	17.7.2012	(...)	24.6.2013	(...)	2.7.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	12.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	12.3.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	17.4.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	8.5.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	10.7.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	9.12.2013	
(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	15.1.2014		

RYANAIR/AMS									CELKEM
2010		2011		2012		2013			
ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY		
(...)	26.7.2011	(...)	4.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.8.2013		
(...)	26.7.2011	(...)	14.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	13.12.2011	(...)	14.11.2012	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	14.11.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	21.12.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	8.2.2013	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	10.7.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	14.4.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	10.7.2012						
(...)	11.7.2011	(...)	11.7.2011						
(...)	2.4.2010								
(...)	2.4.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		CELKEM
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
	(...)	5.10.2010							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	22.7.2011							
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8–20 milionů EUR]

(EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		CELKEM
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	21.10.2010	(...)	17.8.2012	(...)	19.7.2013 a	(...)	13.9.2013 a	
	(...)	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	(...)	30.5.2011							
	(...)	30.5.2011							
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–10 milionů EUR]
<b>CAGLIARI</b>	(...)	29.10.2010	(...)	6.10.2011	(...)	16.11.2012	(...)	24.9.2013	
	(...)	29.10.2010	(...)	6.4.2012	(...)	16.10.2013			
	(...)	17.8.2011	(...)	17.8.2012	(...)	24.9.2013			
	(...)	6.10.2011							
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–10 milionů EUR]

L 268/64

CS

Úřední věstník Evropské unie

18.10.2017

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		CELKEM
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>CAGLIARI</b>							(...)	7.4.2014	
							(...)	13.5.2014	
							(...)	6.6.2014	
Celkem							(...)		[0–1 milion EUR]
<b>OLBIA</b>	(...)	11.1.2011	(...)	4.1.2012	(...)	6.2.2013	(...)	4.12.2013 a	
	(...)	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014	
						4.12.2013			
	(...)	1.7.2011 a 12.7.2011							
	(...)	12.7.2011 a 4.11.2011							
	(...)	4.11.2011 a 4.1.2012							
Celkem	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[2–10 milionů EUR]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		CELKEM
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	1.4.2015	(...)	31.12.2011	(...)	30.5.2013	(...)	30.6.2014	
	(...)	1.4.2015							
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[0–7 milionů EUR]

18.10.2017

CS

Úřední věstník Evropské unie

L 268/65

(EUR)

**AIR ITALY**

	2010		2011		<b>CELKEM</b>
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	17.5.2011 a 23.5.2011 a 2.8.2011	(...)	23.5.2011	
<b>CELKEM</b>	(...)	(...)	(...)		[0–1 milion EUR]

(EUR)

**VUELING**

	2013	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY
<b>OLBIA</b>	(...)	5.2.2014
<b>CAGLIARI</b>	(...)	17.3.2014
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]	

(EUR)

**VOLOTEA**

	2012		2013		<b>CELKEM</b>
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	29.10.2012 a 16.1.2013 a 30.9.2013	(...)	15.7.2013 a 30.9.2013 a 29.1.2014 a 30.1.2014	(...)
<b>CAGLIARI</b>	(...)	23.4.2015	(...)	23.4.2015	(...)
<b>CELKEM</b>	(...)	(...)	(...)		[0–1 milion EUR]

(EUR)

JET2.COM							CELKEM
2011		2012		2013			
ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY		
OLBIA	(...)	20.12.2011	(...)	16.1.2013	(...)	16.5.2013 a 7.8.2014	
CELKEM	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–1 milion EUR]

(EUR)

AIR BALTIC		2013	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
OLBIA	(...)	15.10.2013 a 6.12.2013 a 3.2.2014	
CELKEM	[0–1 milion EUR]		

(EUR)

NORWEGIAN									
	2010		2011		2012		2013		CELKEM
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
OLBIA	(...)	19.4.2011	(...)	31.5.2012	(...)	31.12.2013	(...)	19.12.2014	
	(...)	19.4.2011							
CELKEM	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–1 milion EUR]

(EUR)

NIKI		
2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY
<b>OLBIA</b>	(...)	25.9.2012
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]	

(EUR)

TOURPARADE		
2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY
<b>CAGLIARI</b>	(...)	22.8.2013
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]	

(EUR)

GERMANWINGS		
2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY
<b>CAGLIARI</b>	(...)	18.4.2013
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]	

- (428) Celková částka obdržena od regionu dvěma provozovateli letišť byla použita na financování tří opatření 1, 2 a 3. Komise neobdržela od Itálie žádné informace týkající se přesného přidělování regionálních prostředků podle typu opatření a podle leteckého dopravce. Komise proto navrhuje přidělování podle typu opatření a podle leteckého dopravce na základě procent odvozených od částek, které uvádí Tabulka 16. Jak uvádí Tabulka 7 v 91. bodě odůvodnění a opakovaně tabulka 16, rozdělení mezi opatření 1 a 2 (částky vyplacené leteckým společnostem) a opatření 3 (částky vyplacené jiným poskytovatelům služeb) je vyjádřeno jako procento celku.

Tabulka 16

**Finanční toky od společností GEASAR a SOGAER leteckým společnostem a jiným poskytovatelům služeb na financování opatření 1, 2 a 3**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2010	(...)	(...)	4 657 311
2011	(...)	(...)	4 977 946
2012	(...)	(...)	4 869 410

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2013	(...)	(...)	4 946 576
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	<b>19 451 243</b> <b>(100 %)</b>

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenční období činnosti	Financování činností		
	Činnosti 1 a 2	Činnost 3	Celkem (A)
2010	(...)	(...)	3 972 223
2011	(...)	(...)	2 945 500
2012	(...)	(...)	3 029 160
2013	(...)	(...)	3 795 935
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	<b>13 742 818</b> <b>(100 %)</b>

- (429) Pro každého provozovatele letiště Komise použije procenta představující podíl opatření 1 a 2 na celkové výši finančních prostředků poskytnutých provozovateli letišť na čistou částku skutečně obdrženou dvěma provozovateli letišť z daného regionu. Dosažený výsledek by měl předběžně ukázat skutečnou výši veřejných prostředků poskytnutých regionem a vynaložených na opatření 1 a 2 (viz Tabulka 17).

Tabulka 17

**Orientační částka obdržená od regionu a vynaložená na opatření 1 a 2**

(EUR)

	Příspěvek stanovený regionem (A)	Čistá částka, kterou provozovatelé letišť od regionu skutečně obdrželi (B)	Čistá částka, kterou provozovatelé letišť od regionu skutečně obdrželi a vynaložili na opatření 1 a 2
Cagliari	19 250 617	(...)	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	(...)	8 621 496 [...]
<b>CELKEM</b>	<b>32 993 268</b>	<b>22 948 941</b>	<b>21 925 253</b>

- (430) Roční rozpis podle letiště a část finančních prostředků poskytnutých leteckým společností na provádění činností 1 a 2 a obdržených od regionu jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Tabulka 18

**Roční rozpis podle provozovatele letiště pro financování činností 1 a 2**

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Referenční období činnosti	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Financování činností 1 a 2	Část finančních prostředků na činnosti obdržená od regionu (%)
2010	4 306 635	(...)	94,94
2011	4 426 733	(...)	89,56

(EUR)

Referenční období činnosti	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Financování činností 1 a 2	Část finančních prostředků na činnosti obdržená od regionu (%)
2012	4 570 389	(...)	96,27
2013	0	(...)	0,00
<b>Celkem</b>	<b>13 303 757</b>	<b>19 018 170</b>	

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Referenční období činnosti	Čistá částka, kterou provozovatel letiště skutečně obdržel (D)	Financování činností 1 a 2	Část finančních prostředků na činnosti obdržená od regionu (%)
2010	3 360 349	(...)	88,48
2011	2 577 381	(...)	96,44
2012	2 683 765	(...)	98,74
2013	0	(...)	0,00
<b>Celkem</b>	<b>8 621 496</b>	<b>12 683 623</b>	

- (431) Komise použije tato procenta na výši finančních prostředků poskytnutých každým provozovatelem letiště leteckým společností, které jsou příjemcem podpory, jak je uvedeno v tabulce 15, s cílem získat částku, která má být navrácena, v rozdělení podle letiště a podle letecké společnosti. Orientační částky, které má Itálie získat zpět od různých leteckých společností, uvádí Tabulka 19 na základě informací, které byly Komisi poskytnuty.

Tabulka 19

## Orientační částky, které mají letecké společnosti navrátit

(EUR)

RYANAIR/AMS									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
	2010		2011		2012		2013		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
CAGLIARI	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	6.3.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	12.4.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	2.5.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	7.6.2012	(...)	13.8.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	17.7.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	2.8.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	14.9.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	2.10.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	3.11.2011	(...)	6.11.2012	(...)	9.12.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	6.12.2011	(...)	5.12.2012	(...)	15.1.2014	
	(...)	11.8.2010	(...)	4.1.2012	(...)	7.1.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	11.8.2010	(...)	31.1.2012	(...)	5.2.2013	(...)	14.5.2013	
	(...)	7.10.2010	(...)	22.7.2011	(...)	17.7.2012	(...)	14.5.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	17.7.2012	(...)	24.6.2013	(...)	2.7.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	12.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	12.3.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	17.4.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	8.5.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	10.7.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	9.12.2013	
(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	15.1.2014		

18.10.2017

CS

Úřední věstník Evropské unie

L 268/71

(EUR)

RYANAIR/AMS									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		2012		2013		CELKEM	
ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY		
(...)	26.7.2011	(...)	4.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.8.2013		
(...)	26.7.2011	(...)	14.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	13.12.2011	(...)	14.11.2012	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	14.11.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	21.12.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	8.2.2013	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	10.7.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	14.4.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	10.7.2012						
(...)	11.7.2011	(...)	11.7.2011						
(...)	2.4.2010								
(...)	2.4.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								

L 268/72

CS

Úřední věstník Evropské unie

18.10.2017

(EUR)

RYANAIR/AMS									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		2012		2013		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
	(...)	5.10.2010							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	22.7.2011							
<b>Celkem</b>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8–20 milionů EUR]

(EUR)

EASYJET									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		2012		2013		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	21.10.2010	(...)	17.8.2012	(...)	19.7.2013 a	(...)	13.9.2013 a	
	(...)	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	(...)	30.5.2011							
	(...)	30.5.2011							
<b>Celkem</b>	(...)		(...)		(...)		(...)		[0–10 milionů EUR]
<b>CAGLIARI</b>	(...)	29.10.2010	(...)	6.10.2011	(...)	16.11.2012	(...)	24.9.2013	
	(...)	29.10.2010	(...)	6.4.2012	(...)	16.10.2013			
	(...)	17.8.2011	(...)	17.8.2012	(...)	24.9.2013			
	(...)	6.10.2011							
<b>Celkem</b>	(...)		(...)		(...)		(...)		[0–10 milionů EUR]

18.10.2017

CS

Úřední věstník Evropské unie

L 268/73

(EUR)

AIR BERLIN									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		2012		2013		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>CAGLIARI</b>							(...)	7.4.2014	
							(...)	13.5.2014	
							(...)	6.6.2014	
<b>Celkem</b>							(...)		[0–1 milion EUR]
<b>OLBIA</b>	(...)	11.1.2011	(...)	4.1.2012	(...)	6.2.2013	(...)	4.12.2013 a	
	(...)	11.1.2011				12.3.2013		26.6.2014	
						4.12.2013			
	(...)	1.7.2011 a 12.7.2011							
	(...)	12.7.2011 a 4.11.2011							
	(...)	4.11.2011 a 4.1.2012							
<b>Celkem</b>	(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[2–10 milionů EUR]

**bude upřes-  
něno**[2–10 milionů  
EUR]

(EUR)

MERIDIANA									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		2012		2013		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	1.4.2015	(...)	31.12.2011	(...)	30.5.2013	(...)	30.6.2014	
	(...)	1.4.2015							
<b>Celkem</b>	(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[0–7 milionů EUR]

[0–7 milionů  
EUR]

L 268/74

CS

Úřední věstník Evropské unie

18.10.2017

(EUR)

AIR ITALY					CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2010		2011		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
OLBIA	(...)	17.5.2011 a 23.5.2011 a 2.8.2011	(...)	23.5.2011	(...)
CELKEM	(...)		(...)		[0–1 milion EUR]

(EUR)

VOLOTEA					CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2012		2013		CELKEM	
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
OLBIA	(...)	29.10.2012 a 16.1.2013 a 30.9.2013	(...)	15.7.2013 a 30.9.2013 a 29.1.2014 a 30.1.2014	[0–1 milion EUR]
CAGLIARI	(...)	23.4.2015	(...)	23.4.2015	[0–1 milion EUR]

(EUR)

AIR BALTIC				CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
		2013		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY		
OLBIA	(...)	15.10.2013 a 6.12.2013 a 3.2.2014		
CELKEM	[0–1 milion EUR]			bude upřesněno

18.10.2017

CS

Úřední věstník Evropské unie

L 268/75

(EUR)

VUELING		CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
2013		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY
OLBIA	(...)	5.2.2014
CAGLIARI	(...)	17.3.2014
CELKEM	[0–1 milion EUR]	

bude upřesněno

bude upřesněno

(EUR)

NORWEGIAN									CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
	2010		2011		2012		2013		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
OLBIA	(...)	19.4.2011	(...)	31.5.2012	(...)	31.12.2013	(...)	19.12.2014	(...)
	(...)	19.4.2011							
CELKEM	[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]

(EUR)

JET2.COM							CELKEM	CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁCENA
	2011		2012		2013			
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	ČÁSTKA	DATUM PLATBY		
OLBIA	(...)	20.12.2011	(...)	16.1.2013	(...)	16.5.2013 a 7.8.2014		
CELKEM	[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]	

[0–1 milion EUR]

[0–1 milion EUR]

(EUR)

NIKI			CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁ- CENA
	2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>OLBIA</b>	(...)	25.9.2012	
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]

(EUR)

TOURPARADE			CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁ- CENA
	2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>CAGLIARI</b>	(...)	22.8.2013	
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			CELKOVÁ ČÁSTKA, KTERÁ MÁ BÝT NAVRÁ- CENA
	2012		
	ČÁSTKA	DATUM PLATBY	
<b>CAGLIARI</b>	(...)	18.4.2013	
<b>CELKEM</b>	[0–1 milion EUR]		[0–1 milion EUR]

- (432) Aby bylo možné zohlednit skutečnou výhodu získanou leteckými společnostmi, lze částky, které uvádí Tabulka 19, upravit podle dokladů poskytnutých Itálií, zejména přesného data všech plateb.
- (433) Jak je vysvětleno v 353. bodě odůvodnění, pro účely použití pravidel pro státní podporu v tomto případě jsou společnosti AMS a Ryanair považovány za jediný podnik. Společnost Ryanair a AMS by měly společně a nerozdílně ručit za vrácení celkové částky obdržené podporou.
- (434) Itálie by mimoto měla k částce podpory připočítat úroky splatné při navrácení, vypočítané ode dne, kdy byla protiprávní podpora dána příjemci k dispozici, do dne jejího navrácení <sup>(126)</sup> v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 <sup>(127)</sup>.

## 9. ZÁVĚR

### 9.1. FINANČNÍ PROSTŘEDKY POSKYTNUTÉ PROVOZOVATELI LETIŠŤ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM V SOUVISLOSTI S ČINNOSTMI 1 A 2 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ LET 2010–2013 – EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ

- (435) Itálie protiprávně provedla podporu poskytnutou leteckým společnostem působícím na dvou dotyčných letištích, podle zákona č. 10/2010, na financování činností 1 a 2 během období let 2010–2013 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

<sup>(126)</sup> Viz čl. 16 odst. 2 nařízení Rady (EU) 2015/1589, již citovaný.

<sup>(127)</sup> 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).

- (436) Podpora poskytnutá leteckým společnostem působícím na dotyčných letištích, podle zákona č. 10/2010, na financování činností 1 a 2 během období let 2010–2013 je neslučitelná s vnitřním trhem. Neslučitelná podpora by měla být leteckými společnostmi, které působily na letištích Olbia a Cagliari a měly prospěch z financování činností 1 a 2 podle zákona č. 10/2010, navrácena. Itálie by měla zajistit přijetí veškerých vnitrostátních opatření s cílem dosáhnout toho, aby jí příjemci podpory navrátili uvedenou nepatřičnou výhodu.

9.2. FINANČNÍ VYROVNÁNÍ OD REGIONU VE PROSPĚCH PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ NA SARDINII NA FINANCOVÁNÍ ČINNOSTÍ 1, 2 A 3 (ZÁKON č. 10/2010) V OBDOBÍ LET 2010–2013 – EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE PROSPĚCH PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ

- (437) Komise má za to, že na základě režimu zavedeného zákonem č. 10/2010 v období let 2010–2013 tři provozovatelé letišť, SOGEAAL, SOGAER a GEASAR, neobdrželi státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy na základě režimu zavedeného zákonem č. 10/2010 během období let 2010–2013,

PŘIJALA TOTO ROZHODUTÍ:

Článek 1

1. Režim, který Itálie zavedla regionálním zákonem Sardinie č. 10 ze dne 13. dubna 2010 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, nezahrnuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve prospěch společností SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., provozovatele letiště Cagliari-Elmas, a GEASAR S.p.A., provozovatele letiště Olbia.
2. Režim, který Itálie zavedla zákonem č. 10/2010, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve prospěch společností Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic a Vueling, neboť se týká činnosti uvedených leteckých společností na letištích Cagliari-Elmas a Olbia.
3. Státní podpora uvedená v odstavci 2 byla Itálii poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
4. Státní podpora uvedená v odstavci 2 není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Itálie zajistí, aby příjemci navrátili státní podporu uvedenou v čl. 1 odst. 2.
2. Vzhledem k tomu, že společnosti Ryanair a AMS tvoří pro účely tohoto rozhodnutí jednu hospodářskou jednotku, jsou společně odpovědné za navrácení podpory, kterou každá ze společností obdržela.
3. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemcům dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
4. Úroky se vypočtou jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a s nařízením (ES) č. 271/2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.
5. Itálie zruší všechny neprovedené platby podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 s účinností ode dne přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 3

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 se provede s okamžitým účinkem.
2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

*Článek 4*

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Itálie tyto informace:

- seznam příjemců, kteří obdrželi podporu v rámci režimu uvedeného v čl. 1 odst. 2, a celkovou částku podpory, kterou každý z nich v rámci daného režimu obdržel,
- celkovou částku (jistinu a úroky splatné při navrácení), kterou má každý příjemce vrátit,
- podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují,
- dokumenty prokazující, že příjemcům bylo nařízeno, aby podporu vrátili.

2. Itálie bude Komisi průběžně informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 2. Na žádost Komise neprodleně předloží informace o opatřeních k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, která již byla přijata a která se plánují. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úrocích splatných při navrácení, které již příjemci navrátili.

*Článek 5*

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 29. července 2016.

*Za Komisi*  
Margrethe VESTAGER  
*členka Komise*

---