

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1584**od 1. listopada 2014.****o državnoj potpori SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) koju je provela Italija u korist društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. i različitih zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 6838)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ⁽¹⁾ i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

- (1) Komisija je 22. prosinca 2003. zaprimila pritužbu talijanskog zračnog prijevoznika Air One S.p.A. (dalje u tekstu: Air One) u kojoj je navedeno da je nekoliko talijanskih zračnih luka dodijelilo nezakonitu potporu trgovačkom društvu Ryanair Ltd. („Ryanair”) temeljem nekoliko ugovora u kojima su utvrđeni uvjeti poslovanja u zračnim lukama. Riječ je bila o zračnim lukama Alghero, Pescara i Rim kojima upravljaju društva Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (dalje u tekstu „So.Ge.A.AL”), SAGA S.p.A. i Aeroporti di Roma S.p.A., te o zračnim lukama Pisa, Treviso i Bergamo („Orio al Serio”).
- (2) Dopisom od 11. lipnja 2004. društvo Air One zatražilo je od Komisije da izrazi svoje stajalište u vezi s njegovom pritužbom u skladu s člankom 265. Ugovora i podnijelo je Općem sudu tužbu zbog nedjelovanja. Sud je odbacio tužbu ⁽²⁾.
- (3) Dopisom od 9. srpnja 2004. Komisija je Italiji prosljedila nepovjerljivu verziju pritužbe. Nakon što je Komisija pristala na produljenje roka, Italija je dostavila primjedbe na pritužbu u dopisima od 5. listopada 2004. i 5. studenoga 2004.
- (4) Komisija je zatražila dodatne informacije dopisom od 14. ožujka 2005. Nakon što je Komisija pristala na produljenje roka, Italija je dostavila tražene informacije u dopisu od 17. lipnja 2005. U dopisu od 30. lipnja 2005. Italija je Komisiji dostavila dodatne informacije.
- (5) Dopisom od 21. studenoga 2005. društvo Air One zatražilo je od Komisije da proširi svoju istragu na zračne luke Bari i Brindisi. Dopisom od 18. svibnja 2006. društvo Air One službeno je pozvalo Komisiju da izrazi svoje stajalište u skladu s člankom 265. Ugovora. Komisija je odgovorila dopisom od 14. srpnja 2006.
- (6) Dopisima od 26. listopada 2006. i 10. siječnja 2007. društvo Air One ograničilo je svoje prigovore na navodnu potporu dodijeljenu u skladu s ugovorima potpisanim između upravitelja zračne luke Alghero, društva So.Ge.A.AL, i društva Ryanair. Društvo Air One 12. veljače 2007. pozvalo je Komisiju da postupi u skladu s člankom 265. Ugovora.

⁽¹⁾ SL C 38, 12.2.2008., str. 19. i SL C 40, 12.2.2013., str. 15.⁽²⁾ Presuda od 10.5.2006. u predmetu T-395/04, *Air One SpA protiv Komisije Europske unije* [2006.], ECR II – 1347.

- (7) Dopisima od 27. lipnja 2006. i 30. studenoga 2006. Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije. Taj je zahtjev djelomično zadovoljen u dopisu Italije od 17. siječnja 2007. Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 19. veljače 2007. Italija je odgovorila na taj zahtjev dopisima od 16. ožujka 2007. i 26. ožujka 2007.
- (8) Nakon što je preispitala informacije koje je dostavila Italija, Komisija je 12. rujna 2007. odlučila pokrenuti istražni postupak propisan u članku 108. stavku 2. Ugovora (dalje u tekstu „Odluka iz 2007.“). Odluka iz 2007. objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe na mjere koje su predmet istrage.
- (9) Dopisima od 15. listopada 2007. i 22. listopada 2007. Italija je zatražila od Komisije da produlji rok za podnošenje očitovanja na ocjenu Odluke iz 2007. Komisija je odobrila produljenje dopisom od 23. listopada 2007. Italija je 14. studenoga 2007. dostavila svoja očitovanja na Odluku iz 2007.
- (10) Komisija je 12. veljače 2008. objavila ispravak Odluke iz 2007. ⁽⁴⁾.
- (11) Društvo Ryanair dostavilo je 18. veljače 2008. svoja očitovanja na ocjenu Odluke iz 2007. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je svoja očitovanja istog datuma. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je dodatne informacije dopisom od 16. lipnja 2008. Italija je 20. veljače 2008. prosljedila Komisiji očitovanja regije Sardinije (dalje u tekstu: „RAS“).
- (12) Očitovanja društava Ryanair i So.Ge.A.AL prosljedena su Italiji dopisom od 28. veljače 2008.
- (13) Dopisom od 20. lipnja 2008. društvo Air One nadopunilo je svoju izvornu pritužbu. Komisija je 10. prosinca 2008. poslala taj podnesak Italiji tražeći njezine primjedbe. Dopisom od 15. siječnja 2009. talijanska nadležna tijela zatražila su produljenje roka za podnošenje primjedbi na podnesak društva Air One. Komisija je odobrila produljenje roka dopisom od 20. siječnja 2009. Italija je 13. veljače 2009. Komisiji dostavila svoja očitovanja.
- (14) Komisija je 1. rujna 2008. zatražila od društva Ecorys Netherlands BV (dalje u tekstu: „Ecorys“) da provede ekonomsku ocjenu nekoliko tekućih istraga o državnim potporama, uključujući onu koja se odnosi na zračnu luku Alghero. Analizom je između ostalog obuhvaćeno postupanje upravitelja zračne luke So.Ge.A.AL i lokalnih nadležnih tijela u pogledu ugovora sklopljenih između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika i u kojoj su mjeri ugovori sa zračnim prijevoznicima koji posluju u zračnoj luci Alghero u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu („MEOP“). Društvo Ecorys dostavilo je svoje završno izvješće 30. ožujka 2011. (dalje u tekstu: „izvješće Ecorysa“).
- (15) Dopisom od 5. ožujka 2010. društvo Ryanair dostavilo je Komisiji dodatne informacije o tekućim istragama u kojima sudjeluje društvo Ryanair, između ostalog o onoj koja se odnosi na zračnu luku Alghero.
- (16) Komisija je 30. ožujka 2011. Italiji poslala zahtjev za dodatne informacije. Komisija je istim dopisom prosljedila Italiji englesku verziju izvješća Ecorysa.
- (17) Komisija je 8. travnja 2011. poslala zahtjev za informacije društvu Ryanair. Društvo Ryanair odgovorilo je na taj zahtjev dopisom od 22. srpnja 2011.
- (18) Dopisima od 23. svibnja 2011. i 30. svibnja 2011. Italija je zatražila produljenje roka za dostavljanje informacija koje je Komisija zatražila 30. ožujka 2011. Italija je istim dopisom zatražila prijevod engleske verzije izvješća Ecorysa na talijanski. Italija je 1. lipnja 2011. potvrdila zahtjev za prijevod. Komisija je 1. kolovoza 2011. poslala Italiji prijevod izvješća Ecorysa na talijanski.
- (19) Dopisima od 31. kolovoza 2011. i 9. rujna 2011. Italija (RAS i talijansko Ministarstvo prometa) odgovorila je na zahtjev Komisije za informacije od 30. ožujka 2011.
- (20) Dopisom od 19. listopada 2011. Komisija je Italiji prosljedila odgovor Ryanaira od 22. srpnja 2011. Dopisom od 16. studenoga 2011. Italija je zatražila produljenje roka za primjedbe. Italija je istim dopisom zatražila

⁽³⁾ SL C 12, 17.1.2008., str. 7.

⁽⁴⁾ Vidjeti bilješku 1.

prijevod na talijanski jezik Izvješća o ocjeni načela ulagača u tržišnom gospodarstvu („Izvješće o MEOP-u iz 2011.”) priloženog odgovoru društva Ryanair. Dopisom od 17. studenoga 2011. Komisija je pristala produljiti rok. Komisija je 23. siječnja 2012. Italiji poslala talijansku verziju Izvješća o MEOP-u iz 2011. Italija je 15. veljače 2012. dostavila svoje primjedbe o očitovanjima društva Ryanair, posebno o Izvješću o MEOP-u iz 2011.

- (21) Komisija je 17. veljače 2012. poslala zahtjev za informacije društvu Ryanair o seriji tekućih istraga o državnim potporama, uključujući o zračnoj luci Alghero. Društvo Ryanair odgovorilo je na taj zahtjev dopisom od 16. travnja 2012.
- (22) Komisija je 27. lipnja 2012. proširila formalni istražni postupak na dodatne mjere koje je poduzela Italija, a koje nisu bile predmet pritužbe društva Air One (dalje u tekstu: „Odluka iz 2012.”) ⁽⁵⁾. Odluka iz 2012. objavljena je u *Službenom listu Europske unije*. Komisija je pozvala zainteresirane stranke da dostave svoje primjedbe na mjere koje su predmet istrage.
- (23) Italija je dostavila svoja očitovanja na Odluku iz 2012. 31. kolovoza 2012., 3. listopada 2012., 19. listopada 2012., 22. listopada 2012. i 20. veljače 2013. Komisija je zaprimila primjedbe od četiriju zainteresiranih stranaka: društva So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (dalje u tekstu: „AMS”) i Unioncamere. Podnesak društva Ryanair uključivao je ažurirano izvješće o MEOP-u (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2013.”). Komisija je primjedbe zainteresiranih stranaka prosljedila Italiji, koja je dobila priliku za odgovor. Očitovanja Italije na primjedbe zainteresiranih stranaka zaprimljena su 6. rujna 2013. i 13. studenoga 2013.
- (24) Nekoliko podnesaka zaprimljeno je od društva Ryanair 20. prosinca 2013., 17., 24. i 31. siječnja 2014. Komisija je Italiji prosljedila sve podneske koji se odnose na zračnu luku Alghero 9. siječnja 2014. i 5. veljače 2014. Italija je 24. veljače 2014. zatražila prijevod na talijanski podnesaka društva Ryanair koji su joj prosljeđeni dopisom Komisije od 5. veljače 2014. Komisija je dopisom od 8. travnja 2014. prosljedila Italiji talijansku verziju podneska društva Ryanair, u skladu sa zahtjevom.
- (25) Dopisom od 23. prosinca 2013. Komisija je zatražila dodatne informacije od Italije o mjerama koje su predmet istrage. Nakon produljenja izvornog utvrđenog roka, Italija je 18. veljače 2014. dala djelomični odgovor na zahtjev Komisije. Italiju su 4. ožujka 2014. podsjetili na obvezu da dostavi sveobuhvatan odgovor na sva pitanja koja joj je Komisija postavila u dopisu od 23. prosinca 2013. Italija je dostavila tražene informacije u dopisu od 25. ožujka 2014.
- (26) Komisija je 14. ožujka 2014. obavijestila Italiju i zainteresirane stanke u postupku da su Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (dalje u tekstu: „Smjernice za zračni prijevoz iz 2014.”) ⁽⁶⁾ donesene 20. veljače 2014. i pozvala je Italiju da dostavi svoje primjedbe u roku od 20 radnih dana od objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. Italija nije odgovorila na dopis Komisije od 14. ožujka 2014.
- (27) Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 21. ožujka 2014. Nakon produljenja izvornog utvrđenog roka, Italija je dostavila tražene informacije 25. travnja 2014. i 8. svibnja 2014.
- (28) Smjernice za zračni prijevoz iz 2014. obavljene su 4. travnja 2014. u *Službenom listu Europske unije*. Njima su zamijenjene Smjernice Zajednice o financiranju zračnih luka i početnim potporama zračnim prijevoznicima koji polijeću iz regionalnih zračnih luka (dalje u tekstu: „Smjernice za zračni prijevoz iz 2005.”) ⁽⁷⁾.
- (29) U *Službenom listu Europske unije* objavljena je 15. travnja 2014. obavijest kojom se pozivaju države članice i zainteresirane stranke da u roku od mjesec dana od objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. dostave primjedbe o njihovoj primjeni. Društvo So.Ge.A.AL dostavilo je svoje primjedbe 8. svibnja 2014. Primjedbe društva So.Ge.A.AL prosljeđene su Italiji 22. svibnja 2014.
- (30) Komisija je od Italije zatražila dodatne informacije u dopisu od 26. svibnja 2014. Italija je tražene informacije dostavila 10. lipnja 2014., 28. srpnja 2014., 20. i 27. kolovoza 2014., 1. i 19. rujna 2014.

⁽⁵⁾ Vidjeti bilješku 1.

⁽⁶⁾ SL C 99, 4.4.2014., str. 3.

⁽⁷⁾ SL C 312, 9.12.2005., str. 1.

- (31) Italija je obavijestila Komisiju dopisom od 11. rujna 2014. da iznimno prihvaća donošenje ove odluke samo na engleskom jeziku.

2. OPĆE INFORMACIJE O ZRAČNOJ LUCI ALGHERO

- (32) Zračna luka Alghero nalazi se na sjeverozapadu talijanskog otoka Sardinije. Zračna luka Alghero izvorno je osnovana kao vojna zračna luka, a za civilni promet otvorena je 1974. Infrastruktura zračnih luka i objekti u vlasništvu su države putem društva *Ente Nazionale Aviazione Civile* (dalje u tekstu: „ENAC”), koje je nacionalno nadležno tijelo za civilno zrakoplovstvo.
- (33) U odnosu na udaljenost između zračne luke Alghero i drugih sardinijskih zračnih luka, zračna luka Alghero nalazi se na udaljenosti od 128 km od zračne luke Olbia, 133 km od zračne luke Oristano, 225 km od zračne luke Tortili – Arbatax i 235 km od zračne luke Cagliari⁽⁸⁾. Italija tvrdi da zračna luka Alghero zbog svojeg zemljopisnog položaja i posebnih značajki prometne mreže (cestovni i željeznički prijevoz) nije zamjenjiva niti s jednom od tih susjednih zračnih luka.
- (34) Putnički promet u zračnoj luci povećao se s 663 570 putnika 2000. na više od 1 milijun putnika 2005. i gotovo 1,6 milijuna 2013.

Tablica 1.

Putnički promet u zračnoj luci Alghero

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

- (35) Društvo Ryanair bilo je glavni zračni prijevoznik koji se koristio zračnom lukom od 2000. Međutim, od 2000. zračnom lukom koristili su se i drugi zračni prijevoznici, uključujući niskotarifne prijevoznike (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia)⁽⁹⁾.

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

⁽⁹⁾ Tijekom Istrage Italija je obavijestila Komisiju da je zakonski sljednik društva Volare društvo CAI Second S.p.A., društvo kći društva Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. Isto tako, društvo Air One S.p.A. spojilo se s društvom Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

- (36) Pristojbe koje se naplaćuju zračnim prijevoznicima u zračnoj luci Alghero obično se utvrđuju na temelju objavljenog cjenika pristojbi zračne luke koji uključuje sljedeće: pristojbe za polijetanje i slijetanje, pristojbe za putnike, sigurnosne pristojbe, pristojbe za pregled prtljage i pristojbu za zemaljske usluge.

3. UPRAVLJANJE ZRAČNOM LUKOM ALGHERO

3.1. DRUŠTVO So.Ge.A.AL

- (37) Društvo So.Ge.A.AL osnovano je 1994. kao upravitelj zračne luke Alghero. Početni kapital trgovačkog društva iznosio je 200 milijuna ITL (103 291,4 EUR) koji su u potpunosti uložila lokalna javna tijela. Većina kapitala bila je u vlasništvu (izravno ili neizravno putem društva Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A (dalje u tekstu: „SFIRS”) društva RAS. Društvo SFIRS osnovano je kao investicijsko društvo RAS-a ⁽¹⁰⁾.
- (38) Iako se sastav kapitala društva So.Ge.A.AL razlikovao tijekom godina, trgovačko društvo bilo je od 1994. u potpunom vlasništvu javnih tijela: Gospodarska komora pokrajine Sassari, općina Sassari, općina Alghero, RAS i SFIRS S.p.A.
- (39) Tijekom 2010. godine 80,20 % dionica društva So.Ge.A.AL bilo je u vlasništvu RAS-a, a 19,80 % u vlasništvu društva SFIRS.

3.2. KONCESIJA ZA UPRAVLJANJE

- (40) Društvo So.Ge.A.AL potpisalo je 28. svibnja 2007. s ENAC-om Konvenciju o četrdesetogodišnjoj „općoj” koncesiji za upravljanje ⁽¹¹⁾ zračnom lukom Alghero (dalje u tekstu: „Konvencija”) ⁽¹²⁾. Prije 2007. društvo So.Ge.A.AL upravljalo je zračnom lukom Alghero na temelju „privremene” koncesije za upravljanje koja mu je dodijeljena 11. veljače 1999.
- (41) U Italiji koncesiju za upravljanje zračnom lukom dodjeljuje društvo ENAC na temelju ocjene održivosti poslovnog plana, koji uključuje akcijski plan, plan ulaganja i gospodarsko-financijski plan. U akcijskom planu upravitelj zračne luke navodi svoje strategije gospodarskog programiranja i ustrojstvenu strukturu. Plan ulaganja sastoji se od kratkog izvješća o planiranim aktivnostima i njihovoj tehničkoj, gospodarskoj ili administrativnoj održivosti. U gospodarsko-financijskom planu prikazana je financijska ravnoteža upravljanja zračnom lukom.
- (42) U skladu s člankom 8. Konvencije, prihod društva So.Ge.A.AL sastoji se od sljedećeg:
- (a) pristojbi za korištenje zračne luke u skladu s talijanskim Zakonom br. 324 od 5. svibnja 1976. i naknadnim izmjenama;
 - (b) pristojbi za utovar i istovar robe prevezene zrakom u skladu s talijanskim Zakonom br. 117 od 16. travnja 1974.;

⁽¹⁰⁾ Društvo RAS vlasnik je 100 % vlasničkog kapitala društva SFIRS. SFIRS priprema planove i programe i izrađuje smjernice usmjerene na gospodarski i društveni razvoj regije.

⁽¹¹⁾ Infrastruktura zračne luke u vlasništvu je društva ENAC koje njome upravlja izravno ili ju dodjeljuje trećim strankama na temelju koncesija. U Italiji su tradicionalno postojale četiri vrste modela upravljanja zračnim lukama: i. zračne luke kojima izravno upravlja država koja je odgovorna za izgradnju i održavanje infrastrukture zračne luke, koja je snosila sve troškove i zadržala sav prihod; ii. zračne luke kojima se upravlja na temelju *privremene* koncesije u kojem slučaju bi upravitelj zračne luke, na temelju privremenog odobrenja, mogao upravljati infrastrukturom zračne luke i zadržati prihod od gospodarskih djelatnosti; iii. zračne luke kojima se upravlja na temelju *djelomične* koncesije u kojem slučaju je upravitelj zračne luke zadržao sav prihod od uporabe putničkih i teretnih terminala i glavnih usluga zračne luke (npr. zemaljske usluge), a država je putem društva ENAC zadržala sav prihod od pristojbi zračne luke (pristojbe za uzlijetanje i slijetanje, pristojbe za parkiranje zrakoplova i pristojbe za ukrcavanje putnika); iv. zračne luke kojima se upravlja na temelju *opće* koncesije u kojem je slučaju upravitelj zračne luke bio odgovoran za upravljanje svom infrastrukturom (uključujući ograđenu zračnu stranu zračne luke) i pružanje svih usluga zračne luke i prikupljao sav prihod stečen poslovanjem zračne luke u trajanju do četrdeset godina. Od 2007. društvo ENAC može privremeno povjeriti nositeljima *djelomičnih* koncesija (uključujući one kojima je *privremeno* povjereno upravljanje infrastrukturom) upravljanje zračnom lukom u okviru *općeg* režima upravljanja ograničavanjem prava na uporabu prihoda od korisničkih prava na hitne mjere koje upravitelj zračne luke zahtijeva za obavljanje svojih aktivnosti, kako je propisano u planu djelovanja (*Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ Međuministarski nalog 125.T za dodjelu koncesije društvu So.Ge.A.AL izdan je 3. kolovoza 2007.

- (c) koncesijskih naknada za sigurnosne usluge utvrđene u skladu s talijanskim zakonom br. 248/2005 i naknadnim izmjenama;
- (d) prihoda koji izravno ili neizravno proizlaze iz upravljanja zračnom lukom te od uporabe prostorija i objekata zračnih luka od strane trećih stranaka, koje su propisane u talijanskom Zakonu br. 18/1999.
- (43) Upravitelji zračnih luka moraju plaćati godišnje koncesijske naknade društvu ENAC za pravo upravljanja zračnom lukom u iznosu i u skladu s postupcima definiranim u relevantnim zakonima koji su na snazi (za podatke o utvrđivanju pristojbi za koncesije vidjeti uvodne izjave 155. do 157.).
- (44) Na temelju članka 12. Konvencije, upravitelj zračne luke mora svake godine, počevši od godine dodjele koncesije, dostaviti društvu ENAC izvješće o stanju provedbe akcijskog plana. Osim toga, upravitelj zračne luke mora, najkasnije šest mjeseci prije isteka svakog četverogodišnjeg razdoblja trajanja koncesije, dostaviti društvu ENAC na odobrenje poslovni plan (uključujući plan ulaganja i akcijski plan) za sljedeće četverogodišnje razdoblje. Ako upravitelj zračne luke ne ispuní te obveze primjenjuju se kazne.
- (45) U skladu s člankom 14.bis Konvencije, koncesija se ukida i Konvencija se zakonski raskida u sljedećim slučajevima: i. ako mjere opisane u uvodnoj izjavi 44. nisu provedene u utvrđenom roku; ii. u slučaju kašnjenja dužeg od dvanaest mjeseci u plaćanju koncesijske naknade koju duguje upravitelj zračne luke; iii. stečaja ili iv. neostvarenja gospodarsko-financijske ravnoteže do kraja prvog četverogodišnjeg razdoblja.

3.3. NADLEŽNOST JAVNE POLITIKE

- (46) U dopisu od 18. veljače 2014. Italija je tvrdila da društvo So.Ge.A.AL ne obavlja djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike ⁽¹³⁾.
- (47) Međutim, društvo So.Ge.A.AL dalo bi na raspolaganje državi prostorije zračne luke u svrhe pružanja određenih usluga u okviru javnih ovlasti i snosilo bi troškove održavanja i upravljanja predmetnim prostorijama.
- (48) U dopisu od 10. lipnja 2014. ⁽¹⁴⁾ Italija je ponovno razmotrila svoje stajalište i tvrdila je da bi troškovi nastali u okviru upravljanja tim prostorijama zračnih luka bili u nadležnosti javne politike. U odnosu na pravni okvir, Italija je izjavila da postoje stroga pravila kojima je propisano da te troškove snose upravitelji zračnih luka. Upravitelj zračne luke posebno mora dati na raspolaganje društvu ENAC i drugim javnim tijelima (graničnoj policiji, carinskoj upravi, financijskoj policiji, uredu za pomorsko, zračno i granično zdravlje, talijanskom crvenom križu, vatrogasnoj službi, policiji) određene prostorije zračne luke i snositi odgovarajuće troškove upravljanja i održavanja ⁽¹⁵⁾. Obveza upravitelja zračnih luka da stave na raspolaganje javnim subjektima prostorije zračne luke i snose troškove propisana je Okvirnom konvencijom za dodjelu upravljanja talijanskim zračnim lukama navedenom u Odluci br. 12479 od 20. listopada 1999. Ministarstva prometa i pomorstva koja je donesena primjenom Ministarske odluke br. 521 iz 1997. Relevantne odredbe prenesene su u Konvenciji u čijem je članku 4. stavku 1. točki (c) propisana obveza upravitelja zračne luke da „izvršava aktivnosti potrebne za podupiranje djelatnosti za koje je odgovorna država, hitnih i zdravstvenih službi u prostorijama zračnih luka”. Italija tvrdi da su ukupni operativni troškovi društva So.Ge.A.AL za održavanje tih prostorija u razdoblju 2000. – 2010. iznosili 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) Italija je osim toga tvrdila da bi 1 284 133 EUR ukupnih troškova ulaganja u novi terminal predstavljalo troškove izgradnje prostorija koje društvo So.Ge.A.AL mora staviti na raspolaganje javnim subjektima i stoga bi se mogli smatrati troškovima nastalima obavljanjem djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike (vidjeti isto uvodnu izjavu 86.).

⁽¹³⁾ U tom pogledu, Komisija podsjeća da je Sud utvrdio da djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo nisu gospodarske prirode i u načelu se na njih ne primjenjuju pravila o državnim potporama. Vidjeti u tom smislu predmet C-118/85 *Komisija protiv Italije* [1987.] ECR 2599, stavci 7. i 8., predmet C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, [1988.] ECR I-2479, stavak 18., predmet C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, [1994.] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati protiv Komisije*, [2009.] ECR I-2207, stavak 71.

⁽¹⁴⁾ U odgovoru na zahtjev Komisije za informacije od 26. svibnja 2014.

⁽¹⁵⁾ Stavci 7. i 8. članka 4. i članka 11. Konvencije iz 2007.

⁽¹⁶⁾ Prilog 22. dopisa Italije od 10. lipnja 2014.

3.4 NAKNADE ZA KONCESIJU KOJE JE PLATILO DRUŠTVO So.Ge.A.AL

- (50) Naknade za koncesiju (upravljanje i sigurnost) koje je platilo društvo So.Ge.A.AL između 2000. i 2010. prikazane su u Tablici 2. ⁽¹⁷⁾.

Tablica 2.

Naknade za koncesiju koje je društvo So.Ge.A.AL platilo tijekom 1998. – 2010. (EUR)

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

3.5. FINANCIJSKA SITUACIJA DRUŠTVA So.Ge.A.AL

- (51) Financijski rezultati društva So.Ge.A.AL bili su negativni u razdoblju 2000. – 2010. Italija tvrdi da su loši rezultati društva rezultat kašnjenja u dodjeli „opće” koncesije za upravljanje zračnom lukom. Nakon dodjele koncesije, posljedica gospodarske krize bio je nagli pad broja putnika koji je negativno utjecao na djelatnost zračne luke.
- (52) Italija je u kolovozu 2011. dostavila Komisiji izvješće o ocjeni financijske situacije zračne luke Alghero u razdoblju 2000. – 2010. (dalje u tekstu: „izvješće društva Accuracy”) ⁽¹⁸⁾. Na temelju izvješća društva Accuracy, godišnji financijski rezultati društva So.Ge.A.AL bili su sljedeći:

Tablica 3.

Financijski rezultati društva So.Ge.A.AL 2000. – 2010. (u tisućama EUR)

Godina	Rezultat
2000.	(32,2)
2001.	(790,7)
2002.	(47,3)
2003.	(951,0)
2004.	(2 981,7)

⁽¹⁷⁾ Pored naknade za koncesiju koja je plaćena za upravljanje zračnom lukom, društvo So.Ge.A.AL platilo je od 2005. „naknadu za koncesiju za sigurnost” za pravo pružanja sigurnosnih usluga u zračnoj luci i naknade za sigurnosne usluge.

⁽¹⁸⁾ „Projekt Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL”, 29. kolovoza 2011., koji je pripremio društvo Accuracy i koje je Komisiji dostavljeno u dopisu Italije od 31. kolovoza 2011., prilog 1.

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

- (53) Tijekom istrage Italija je dostavila Komisiji godišnja izvješća društva So.Ge.A.AL („Relazione sulla gestione del bilancio”) za razdoblje 2000. – 2010. ⁽¹⁹⁾.
- (54) Društvo So.Ge.A.AL prijavilo je gubitak od 1 530 960 048 ITL za 2001. Društvo So.Ge.A.AL prijavilo je negativne podatke 2002. i 2003.
- (55) Društvo So.Ge.A.AL završilo je 2004. s gubitkom od 2 981 688 EUR. Nastavilo je ostvarivati gubitke 2005. i 2006. Zatim je ostvarilo gubitak od 1 801 000 EUR tijekom 2007. unatoč tome što je dobilo „opću” koncesiju za upravljanje zračnom lukom 3. kolovoza 2007. Na temelju godišnjeg izvješća iz 2007., financijski rezultati društva So.Ge.A.AL pogoršali su se 2007. zbog nepredviđenih događaja.
- (56) Stoga je društvo So.Ge.A.AL 2008. prijavilo gubitke u iznosu od 4 577 000 EUR, a 2009. u iznosu od 12 404 126 EUR.
- (57) U svom godišnjem izvješću za 2009. društvo So.Ge.A.AL napomenulo je da je na temelju Konvencije iz 2007. moralo ostvariti prag rentabilnosti četiri godine od dodjele koncesije. S obzirom na svoju lošu financijsku situaciju 2009., društvo So.Ge.A.AL predložilo je pripremu i donošenje ažuriranog poslovnog plana koji je opisalo nužnim kako bi se predviđanja više uskladila s promjenama na tržištu. U tom se smislu poslovni plan koji je izradio Roland Berger (vidjeti uvodne izjave 64. – 70.) smatrao nedovoljno pouzdanim.
- (58) Za 2010. prijavljen je dodatni gubitak od 1 847 165 EUR. Prema izvještajima, promet se dalje razvijao u pozitivnom smjeru, čak i u teškom gospodarskom okruženju pogođenom krizom vulkanskog pepela zbog kojeg je europski zračni prostor privremeno zatvoren.

4. POSLOVNI PLANOVI

- (59) Društvo So.Ge.A.AL sastavilo je od 1999. nekoliko poslovnih planova, koji su kratko sažeti u uvodnim izjavama 60. do 75.
- 4.1 POSLOVNI PLAN IZ 1999.
- (60) Poslovnim planom iz 1999. obuhvaćeno je razdoblje između 1999. – 2007. u dvije faze koje su se odvijale jedna za drugom:
- (a) 1999. – 2001.: u tom razdoblju društvo So.Ge.A.AL posebno je planiralo povećanje kapitala, pokretanje privatizacije, dodjelu „opće koncesije”, ulaganja u infrastrukturu zračne luke, pokretanje novih redovnih linija dvaju zračnih luka i definiciju plana marketinga i tržišnog razvoja;
- (b) 2002. – 2007.: ova je faza trebala biti posvećena razvoju poslovanja na temelju unaprijedene infrastrukture zračne luke.
- (61) U poslovnom planu predviđena je dodjela „opće” koncesije 1999. nakon povećanja kapitala društva So.Ge.A.AL na 6 milijardi ITL.

⁽¹⁹⁾ Dopisi Italije od 26. listopada 2012. i 18. veljače 2014.

- (62) U poslovnom planu predviđena je diversifikacija zračnih linija privlačenjem dvaju niskotarifnih zračnih prijevoznika koji se brzo razvijaju kao glavnog pokretača rasta. Jedan zračni prijevoznik trebao je početi pružati usluge prijevoza iz zračne luke Alghero na liniji Alghero – Milano 1999., a drugi je trebao pokrenuti liniju Alghero – London 2000. s tri leta tjedno uz promotivne naknade tijekom prve godine.
- (63) U predviđanjima rasta prometa prikazano je da će zračna luka Alghero ostvariti 1 milijun putnika 2004. do 1,1 milijuna 2007. kao rezultat pokretanja novih linija dvaju zračnih prijevoznika navedenih u uvodnoj izjavi 62., koji su u trenutku izrade poslovnog plana pregovarali o ugovorima o pružanju usluga zračnih luka s društvom So.Ge.A.AL

4.2. ROLAND BERGEROV PLAN

- (64) U planu iz 2004. koji je za društvo So.Ge.A.AL izradila konzultantska tvrtka Roland Berger (dalje u tekstu „Roland Bergerov plan“) predviđena je detaljna prognoza za razdoblje 2004. – 2008. Glavni elementi poslovnog plana bili su sljedeći:
- (a) Povećanje niskotarifnog prometa s 20 na 44 % ukupnog prometa u zračnoj luci, do 620 000 putnika 2008.;
- (b) Rast prihoda od nezrakoplovnih usluga s 2,2 EUR/po putniku na 5 EUR/po putniku ⁽²⁰⁾;
- (c) Rast prihoda od zrakoplovnih usluga s 6,8 EUR/po putniku u 2003. na 7,47/7,75 EUR/po putniku tijekom 2008.;
- (d) Ukupno 42,6 milijuna EUR ulaganja u infrastrukturu i opremu od čega 41,3 milijuna EUR bilo bi pokriveno javnim sredstvima.
- (65) U svrhu lakšeg razumijevanja uspješnosti zračne luke Alghero na tržištu, njegovi su rezultati uspoređeni s uspješnošću usporedivih zračnih luka:
- (a) prihodi od zemaljskih usluga i prihodi iz nezrakoplovnih izvora kao što su parkirališta, iznajmljivanje automobila, protok goriva te maloprodaja i ugostiteljstvo navedeni u izvješću bili su ispod prosjeka u sektoru; potrošnja po putniku razlikovala se za pola do jedne trećine potrošnje zabilježene u malim zračnim lukama i bila je niža od petine potrošnje većih zračnih luka;
- (b) loši rezultati u pogledu prihoda potvrđeni su potrošnjom po putniku koja je bila u skladu s potrošnjom u zračnoj luci Puglia, koja je zabilježila negativni neto operativni rezultat;
- (c) operativni troškovi bili su u skladu s rezultatima najuspješnijih talijanskih zračnih luka.
- (66) U projekcijama razvijenima u Rolanda Bergerovom planu prikazani su budući operativni prihodi i troškovi upravitelja zračne luke na temelju dvaju scenarija: razvoj zračne luke u okviru scenarija „privremene“ koncesije u odnosu na scenarij „opće“ koncesije. Prema prvom scenariju očekivalo se da će zračna luka nastaviti bilježiti gubitke do 2008., a prema drugome zračna luka postala bi rentabilna već 2005. na temelju godišnjih prihoda koji bi u prosjeku bili 7 % veći u scenariju „opće“ koncesije u usporedbi s „privremenim“ scenarijem (većinom zbog viših prihoda od nezrakoplovnih usluga – očekivalo se da će se komercijalni prihodi povećati zbog učinkovitijeg oglašavanja, upravljanja parkiralištem i prodaje goriva). Očekivalo se da će financijski rezultati za zrakoplovne djelatnosti biti negativni čak i prema scenariju „opće“ koncesije.
- (67) U Roland Bergerovom planu prikazan je nizak prihod od zemaljskih usluga većinom zbog niskotarifnog prometa. Očekivalo se da će zemaljske usluge srednjoročno i dalje ostvarivati gubitke, čak i prema optimističnom pristupu. Procjenjivalo se da će izgubljeni prihod od niskobudžetnog prometa 2008. iznositi 3,2 milijuna EUR.

⁽²⁰⁾ Zračne luke imaju dva ključna elementa prihoda: prihod od zrakoplovnih usluga, koji proizlazi iz pristojbi koje se naplaćuju zračnim prijevoznicima za uporabu zrakoplova i putnika i komercijalni prihod koji proizlazi iz komercijalnih aktivnosti u zračnoj luci, uključujući maloprodaju, parkiranje automobila, ugostiteljstvo i iznajmljivanje ureda/nekretnina.

- (68) Prema Roland Bergerovom planu, kako bi prekinula prethodni pad i ostvarila prag rentabilnosti, zračna luka u prvom je redu bila usmjerena na komercijalni prihod do točke kada potrošnja po putniku ne bude u skladu s potrošnjom usporedivih zračnih luka (s 2,2 EUR po putniku na 5 EUR po putniku). Očekivalo se da će niskotarifni promet biti glavni pokretač prihoda od neizrakoplovnih usluga za razdoblje 2004. – 2008. i smanjenja gubitaka u sektoru zrakoplovstva. Predviđalo se 620 000 niskotarifnih putnika tijekom 2008.
- (69) U Roland Bergerovom planu također je navedeno da bi za nastavak upravljanja zračnom lukom na temelju „privremene koncesije” mogla biti potrebna dokapitalizacija društva So.Ge.A.AL radi pokrivanja operativnih gubitaka.
- (70) Roland Bergerov plan ažuriran je dva puta, 2007. i 2008. godine, kako bi se uzele u obzir promjene u sektoru. U izmjenama su predložena konkretna djelovanja za razvoj zračne luke u razdoblju 2008. – 2011. povećanjem prihoda od zrakoplovnih usluga – posebno od zemaljskih usluga i neizrakoplovnih prihoda.

4.3. POSLOVNI PLAN ZA DODJELU KONCESIJE

- (71) Poslovni plan društva So.Ge.A.AL izrađen u cilju dodjele opće koncesije odobren je u rujnu 2005. i u njemu su predviđeni prihodi i troškovi za četrdesetogodišnje trajanje koncesije za upravljanje zračnom lukom uz pretpostavku da bi koncesija bila dodijeljena društvu So.Ge.A.AL tijekom 2006.
- (72) U predviđanjima godišnjeg prometa prikazano je stabilno godišnje povećanje od 4,5 % do 2010., 2,6 % od 2011. do 2025. i 3,78 % tijekom 2006. – 2025. do oko 2,8 milijuna putnika bliže 2045. Predviđeno je povećanje prihoda od neizrakoplovnih usluga s 2 929 000 EUR godišnje tijekom 2006. na 8 814 000 tijekom 2045. Nadalje, očekivalo se da će se prihod od zrakoplovnih usluga povećati s 9 288 000 EUR koliko je iznosio 2006. na 29 587 000 na kraju četverogodišnjeg razdoblja. U predviđanjima je pretpostavljeno smanjenje prihoda od zrakoplovnih usluga za 20 % kada zračna luka ostvari prag od 2 milijuna putnika i kada na tržište uđe još jedan pružatelj zemaljskih usluga u skladu s pravilima EU-a o zemaljskim uslugama u europskim zračnim lukama ⁽²¹⁾.
- (73) Između 2006. i 2045. predviđeno je 143,3 milijuna EUR kapitalnih rashoda. Plan je uključivao detaljni program kapitalnih ulaganja po godini u razdoblju 2006. – 2045. i u njemu su navedeni izvori financiranja (privatni ili javni) za ta ulaganja.

4.4. PLAN REORGANIZACIJE I RESTRUKTURIRANJA IZ 2010.

- (74) RAS je prihvatio plan reorganizacije i restrukturiranja u rujnu 2010. U planu je predviđena opća analiza gospodarske situacije društva So.Ge.A.AL za razdoblje 2000. – 2010. i predviđeno je da će društvo ponovno postati održivo 2012., uzimajući u obzir dokapitalizaciju društva predviđenu za 2010.
- (75) Prema planu reorganizacije i restrukturiranja iz 2010., loši rezultati društva So.Ge.A.AL do 2010. bili su posljedica neprimjerenog upravljanja, neučinkovite djelatnosti pružanja zemaljskih usluga, nedostataka u infrastrukturi i nedovoljnih prihoda od zrakoplovnih i neizrakoplovnih usluga.

5. MJERE KOJE SU PREDMET ISTRAGE

- (76) Sljedeće mjere predmet su istrage koja je otvorena i proširena odlukama iz 2007. i 2012.:
- (a) mjere u korist upravitelja zračne luke So.Ge.A.AL:
- injekcije kapitala društva RAS i drugih javnih dioničara,
 - doprinosi za „dijelove radove” društva RAS,
 - financiranje infrastrukture zračne luke i opreme od strane države;
- (b) potencijalna potpora u različitim ugovorima sklopljenima sa zračnim lukama koje se koriste zračnom lukom od 2000.

⁽²¹⁾ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

5.1. MJERE U KORIST DRUŠTVA So.Ge.A.AL

5.1.1. Mjera 1. – Injekcije kapitala

- (77) Prema talijanskom zakonodavstvu upravitelji zračnih luka moraju održavati minimalnu razinu kapitala ovisno o količini prometa ⁽²²⁾: za zračne luke s prometom između 300 000 i 1 milijun putnika, minimalni potrebni kapital određen je na 3 milijuna EUR, dok je za promet između 1 milijuna i 2 milijuna određen prag od 7,5 milijuna EUR. Tijekom istrage Italija je tvrdila da je najvažnija svrha injekcija kapitala javnih dioničara društva So. Ge.A.AL bila vratiti kapital društva koji je smanjen zbog gubitaka na razinu propisanu nacionalnim zakonodavstvom.
- (78) Na temelju informacija koje je dostavila Italija, javni dioničari društva So.Ge.A.AL uložili su u razdoblju između 2000. i 2010. u nekoliko navrata su svježi kapital u društvo, sljedećim rasporedom ⁽²³⁾:

Tablica 4.

Operacije na kapitalu društva So.Ge.A.AL

Godina	Opis	Sastanak skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL	Injekcija kapitala (u EUR)
2003.	Injekcija za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka i povećanje kapitala na 7 754 000 EUR	9. svibnja 2003.	5 198 000
2005.	Injekcija u iznosu od 3 933 372,17 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	29. travnja 2005.	3 933 372,17
2007.	Injekcija u iznosu od 3 797 185 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	31. listopada 2007.	3 797 185
2009.	Injekcija u iznosu od 5 649 535 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	26. siječnja 2009.	5 649 535
2010.	Injekcija u iznosu od 12 508 306 EUR za obnovu kapitala smanjenog zbog gubitaka	21. svibnja 2010.	12 508 306

5.1.2. Mjera 2. – Financiranje „dijelova i radova”

- (79) Prema informacijama koje je dostavila Italija, društvo So.Ge.A.AL primilo je u razdoblju od 1998. do 2009. doprinose od društva RAS za „dijelove i radove” u ukupnom iznosu od 6 540 269 EUR.
- (80) U svojim komentarima na odluku iz 2012. Italija je objasnila da je glavni cilj mjera za „dijelove i radove” bila nadogradnja infrastrukture zračne luke. Italija je uputila na opću definiciju javnih radova („lavoro pubblico”) iz članka 2. stavka 1. talijanskog zakona br. 109 od 11. veljače 1994. („Legge quadro in materia di lavori pubblici”) ⁽²⁴⁾, odnosno „aktivnosti izgradnje, rušenja, obnove, i održavanja radova i instalacija, uključujući zaštitu okoliša i bioinženjering” ⁽²⁵⁾. Italija je objasnila da se predmetno financiranje iskoristilo za financiranje radova na putničkom terminalu, nadogradnju vanjskih cestovnih veza, nadogradnju parkirališta zrakoplova i opreme nužne za rad zračne luke.

⁽²²⁾ Vidjeti posebno članak 3. Ministarske odluke 521/1997.

⁽²³⁾ Dopis Italije od 31. kolovoza 2011., Prilozi 7. i 23. Za podjelu javnog financiranja između javnih dioničara, uključujući doprinose SFIRS-a za razdoblje 2007., 2009. i 2010., vidjeti Prilog 1. (Izvjestje društva Accuracy) tog dopisa, str. 40.

⁽²⁴⁾ Dopis Italije od 22. listopada 2012.

⁽²⁵⁾ Ta je definicija provedena člankom 3. stavkom 8. Zakona br. 163. od 12. travnja 2006. („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e furniture”).

- (81) Na temelju tih objašnjenja, u ocjeni provedenoj u ovoj Odluci Komisija je zajedno analizirala financiranje postavljanja i radova (Mjera 2.) i subvencije za ulaganja u infrastrukturu (Mjera 3.) kao seriju mjera za financiranje stvaranja i nadogradnje infrastrukture i opreme.

5.1.3. Mjera 3. – Financiranje infrastrukture i opreme zračne luke

- (82) U Tablici 5. opisana su ulaganja u infrastrukturu provedena u razdoblju 2000. – 2010. koja su se djelomično financirala javnim sredstvima ⁽²⁶⁾.

Tablica 5.

Ulaganja u infrastrukturu 2000. – 2010.

Ulaganja	Datum obvezujuće obveze javnog financiranja	Investicijski troškovi (u EUR)	Javno financiranje (u EUR)	Izvor javnog financiranja
Nove prostorije za odlazne letove	1994.	109 773,59	109 774	RAS
Restrukturiranje prostorija za dolazne letove („Ristrutturazione zona arrivi“)	1996.	1 442 990,23	1 350 812	RAS
Novi terminal	1997.	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
Unaprjeđenje pločnika staze za vožnju	1997.	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Bočne sigurnosne zone	1998.	429 894,54	417 102	RAS
UKUPNO	nije dostupno	23 483 749,5	20 751 424,72	ENAC
Rendgenski sustav za pregled prtljage	2003.	208 782,99	191 082,99	ENAC
Obnova starog putničkog terminala („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“)	2003.	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
Nadogradnja stajanke	2003.	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
Nadogradnja staze za vožnju	2003.	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
Nadogradnja uzletno-slijetne staze	2003.	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Sustav kontrole zaštićene zone	2003.	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Oprema za zaštitu od eksploziva („Carrello antideflagrante“)	2004.	76 001,29	76 000	ENAC
UKUPNO	nije dostupno	53 736 749,37	48 579 036,23	nije dostupno

⁽²⁶⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

- (83) Osim toga, u razdoblju 2000. – 2010. društvo RAS odobrilo je društvu So.Ge.A.AL izravna bespovratna sredstva za kupnju opreme (uređaji za unutarnju komunikaciju, softver, vozila itd.) u ukupnom iznosu od 4 680 281,44 EUR.
- (84) Italija tvrdi da je ⁽²⁷⁾, prije 2000., zakonski izdvojen iznos od 25 431 706,16 javnog financiranja, odnosno na dan donošenja presude u predmetu *Aéroports de Pariz* ⁽²⁸⁾. Posebno:
- (a) državna sredstva utvrđena odlukom CIPE-a ⁽²⁹⁾ od 29. kolovoza 1997.: sredstva su iskorištena za izgradnju novog putničkog terminala i nadogradnju staze za vožnju;
- (b) regionalna sredstva odobrena društvu So.Ge.A.AL na temelju Okvirnog sporazuma između društva RAS i Ministarstva prometa od 5. kolovoza 1996., talijanskih regionalnih propisa br. 2 od 29. siječnja 1994. i br. 9 od 15. veljače 1996.: sredstva su bila usmjerena na restrukturiranje starog terminala i izgradnju bočnih sigurnosnih zona. Osim toga, u skladu s tim regionalnim zakonima, društvu So.Ge.A.AL odobrena su regionalna sredstva za financiranje opreme.
- (85) Italija tvrdi da je prije dodjele „opće” koncesije 2007. država zadržala odgovornost za ulaganja u infrastrukturu, a upravitelj zračne luke samo je izvršavao infrastrukturne radove koje je odobrila država.
- (86) U dopisu od 10. lipnja 2014. ⁽³⁰⁾ Italija je također tvrdila da bi se, od ukupnih troškova ulaganja u novi terminal, 1 284 133 EUR moglo smatrati troškovima nastalima pružanjem usluga u nadležnosti javne politike, što odgovara troškovima izgradnje terminala koji društvo So.Ge.A.AL mora staviti na raspolaganje javnim tijelima (vidjeti isto uvodnu izjavu 49.).

5.2. MJERE U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA KOJI SE KORISTE ZRAČNOM LUKOM

- (87) Istragom je obuhvaćeno nekoliko ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s različitim zračnim prijevoznicima koji lete iz zračne luke Alghero, a za koje je Komisija, u odlukama iz 2007. i 2012., smatrala da bi mogle činiti državnu potporu predmetnim zračnim prijevoznicima.
- (88) Italija tvrdi da je o ugovorima sa zračnim prijevoznicima pregovarao glavni direktor društva So.Ge.A.AL, koji je izvjestio upravni odbor o napretku pregovora i sadržaju ugovora. Upravni odbor društva So.Ge.A.AL odobrio je uvjete ugovora prije nego što su potpisani ⁽³¹⁾.

5.2.1. Mjera 4. – Ugovori koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair/AMS

- (89) Društvo Ryanair bilo je od 2000. glavni zračni prijevoznik u zračnoj luci Alghero. Između društva Ryanair i njegovog društva kćeri AMS, s jedne strane, i društva So.Ge.A.AL s druge strane, potpisane su dvije vrste ugovora.

i. Ugovor o uslugama zračnih luka (dalje u tekstu: „ASA”)

- (90) U ugovorima o uslugama zračnih luka („ASA”), koji su potpisani od 2000. na dalje između društva Ryanair i So. Ge.A.AL, propisani su uvjeti poslovanja društva Ryanair u zračnoj luci Alghero i iznos pristojbi zračne luke koje zračni prijevoznik mora plaćati. Društvo Ryanair obvezalo se da će ostvariti unaprijed definirane ciljeve u pogledu letova/putnika u odnosu na pristojbu za uspješnost koju će platiti društvo So.Ge.A.AL. Za slučaj neispunjenja tih ciljeva propisane su kazne.

ii. Ugovori o marketinškim uslugama

- (91) Ugovori o marketinškim uslugama odnose se na oglašavanje odredišta Alghero na službenom web-mjestu društva Ryanair. Ti su ugovori od 2006. potpisani s društvom kćeri AMS koje je u 100 %-tnom vlasništvu društva Ryanair i sklopljeni su na iste datume kao i ASA-ovi koje je potpisalo društvo Ryanair.

⁽²⁷⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

⁽²⁸⁾ Predmet T-128/89 *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929.

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

⁽³⁰⁾ U odgovoru na zahtjev Komisije za informacije od 26. svibnja 2014.

⁽³¹⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog A.

- (92) U uvodnim izjavama 93. do 109. Komisija sažima glavne odredbe ugovora (ASA-i i ugovori o marketinškim uslugama) koje su potpisali društva So.Ge.A.AL i Ryanair/AMS.

5.2.1.1. Ugovor o uslugama zračnih luka iz 2000. s društvom Ryanair

- (93) Prvi ASA između društava Ryanair i So.Ge.A.AL sklopljen je 22. lipnja 2000. na razdoblje od deset godina.
- (94) Na temelju ASA iz 2000. društvo Ryanair trebalo je ponuditi najmanje jedan povratni let dnevno između Londona i Alghera i platiti društvu So.Ge.A.AL iznos od [...]ITL (*) po operaciji prihвата i otpreme. Društvo Ryanair također je trebalo podnositi godišnji plan prodaje i marketinga i navesti rezultate ostvarene na toj liniji te mogućnosti razvoja
- (95) Društvo So.Ge.A.AL preuzelo je obvezu pružanja usluga terminala i zemaljskih usluga društvu Ryanair. Upravitelj zračne luke trebao je „platiti ili kreditirati” mjesečni iznos koji odgovara iznosu pristojbe za zemaljske usluge koji društvo Ryanair mora platiti, uz gornju granicu za prvu godinu trajanja ugovora. Društvo So.Ge.A.AL također se društvu Ryanair obvezalo godišnje plaćati fiksni iznos i dodatni iznos ako u njegov red letenja bude dodan drugi povratni let.

5.2.1.2. ASA iz 2002. i ugovor o marketingu s društvom Ryanair

- (96) Društvo Ryanair potpisalo je drugi ASA s društvom So.Ge.A.AL 25. siječnja 2002. koji je zamijenio ASA iz 2000. i kojim je obuhvaćeno razdoblje između 1. siječnja 2002. i 31. prosinca 2012. Na temelju tog ugovora društvo Ryanair trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prihвата i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga. Društvo Ryanair trebalo je platiti pristojbe zračne luke i pristojbe za sigurnost u skladu s objavljenim cjenikom.
- (97) Istog je datuma potpisan ugovor o marketingu između društava So.Ge.A.AL i Ryanair, kojim je obuhvaćeno isto razdoblje kao i ASA-om iz 2002. Društvo Ryanair obvezalo se provoditi usluge oglašavanja i promidžbene aktivnosti na svom *web*-mjestu i drugim medijima u svrhu promicanja linije Alghero – London u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL. Na temelju tog ugovora, društvo So.Ge.A.AL trebalo je platiti doprinose za marketing u iznosu od [...] EUR za prvi godišnji dnevni povratni let na svakoj liniji i [...] EUR za drugi ljetni dnevni povratni let na svakoj liniji.

5.2.1.3. ASA iz 2003. i ugovor o marketingu s društvom Ryanair

- (98) Društvo So.Ge.A.AL potpisalo je 1. rujna 2003. s društvom Ryanair novi ASA na razdoblje od jedanaest godina (uz mogućnost produljenja na dodatno razdoblje od deset godina) kojim je zamijenjen ASA iz 2002.
- (99) Na temelju ASA iz 2003., društvo Ryanair trebalo je nastaviti letjeti u London i ovisno o uspjehu prethodnih ugovora u pogledu protoka prometa, ono je trebalo uspostaviti novi dnevni let u zračnu luku Frankfurt-Hahn ili do nekih drugih točaka u mreži društva Ryanair. Društvo Ryanair trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prihвата i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga. S druge strane, zračni prijevoznik trebao je platiti pristojbe zračne luke i pristojbe za sigurnost u skladu s objavljenim cjenikom.
- (100) Dana 1. rujna 2003. potpisan je i ugovor o marketinškim uslugama kojim je obuhvaćeno isto razdoblje kao i ASA-om iz 2003. Na temelju tog ugovora društvo So.Ge.A.AL trebalo je platiti doprinose za marketing u iznosu od i. [...] EUR godišnje za prvi godišnji dnevni povratni let na svakoj međunarodnoj liniji, ii. [...] EUR za drugi ljetni dnevni povratni let na svakoj liniji i iii. jednokratni uvodni doprinos za marketing u iznosu od [...] EUR za prvu godinu rada svake međunarodne linije osim linije do Londona i po dodatnih [...] EUR za drugu i treću godinu rada takve nove linije.
- (101) Društvo Ryanair trebalo je nastaviti pružati svoje dnevne usluge linijskog prijevoza putnika između Alghera i Londona i uvesti dodatne usluge zračnog prijevoza putnika između Alghera i Frankfurta Hahna i/ili drugih točaka

(*) Obuhvaćeno obvezom poslovne tajne.

u mreži društva Ryanair (dalje u tekstu: „usluge”). Društvo Ryanair također je trebalo pružati, u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL, sljedeće usluge i djelatnosti koje obično pružaju trgovačka društva koja se bave oglašavanjem, prodajom i javnim odnosima, poslujući u istom području (ali ne samo njih):

- dizajn, organizacija, proizvodnja, razvoj, ispitivanja, provedba, održavanja i ažuriranje poveznica i *web*-mjesto Ryanaira i poduzimanje drugih mjera koje društvo Ryanair smatra prikladnima za stvaranje, održavanje i/ili promicanje oglašavanja rezervacije internetom letova prema zračnoj luci Alghero i iz nje,
- dizajn oglasa na engleskom ili drugom jeziku (ako je primjenjivo) prilagođenih internetu i izvršavanje promidžbe prodaje i javne odnose kojima se može internetom stvarati, održavati i/ili promicati svijest korisnika o uslugama,
- dizajn, organizacija i proizvodnja oglasnog materijala ili drugi primjenjivi način promidžbe usluga,
- dizajn, organizacija i proizvodnja oglasnog materijala ili drugog načina promicanja zračne luke Alghero u Ujedinjenoj Kraljevini i u bilo kojoj drugoj zemlji u koju društvo Ryanair uvedene liniju usluga,
- obrazovati novinare o uslugama i na taj način utjecati na opću javnost upoznavajući ju s regijom oko zračne luke Alghero i potičući ju da leti na predmetnim linijama,
- organizirati povezivanje jednog *web*-mjesto koje predloži društvo So.Ge.A.AL u dogovoru s društvom Ryanair s *web*-mjestom društva Ryanair ako to *web*-mjesto ne sadržava izravnu funkciju internetske rezervacije hotela ili iznajmljivanja automobila.

5.2.1.4. ASA iz 2006. i ugovor o marketingu s društvom AMS

- (102) Novi ASA između društava So.Ge.A.AL i Ryanair dogovoren je 3. travnja 2006. i njime je zamijenjen ASA iz 2003. Stupio je na snagu od 1. siječnja 2006. do 31. prosinca 2010. uz mogućnost produljenja na pet godina.
- (103) S tim je ugovorom bio povezan dodatni ugovor potpisan 3. travnja 2006. za razdoblje od 1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010. u kojem su predviđeni ukupni ciljevi broja putnika koje društvo Ryanair treba ostvariti i naknada za uspjeh koju plaća društvo So.Ge.A.AL. Također su predviđene kazne za društvo Ryanair u slučaju neispunjenja cilja broja putnika.
- (104) Ugovor o marketingu iz 2006. sklopljen je s društvom AMS (ne s Ryanairom) 3. travnja 2006. i obuhvaćao je isto razdoblje kao i ASA. Ugovor je utemeljen na preuzetoj obvezi društva Ryanair da obavlja usluge zračnog prijevoza na određenim linijama EU-a i da zadovolji određene ciljeve u pogledu broja putnika. AMS je društvu So.Ge.A.AL ponudio usluge oglašavanja na internetu u zamjenu za [...] EUR godišnje.

5.2.1.5. ASA iz 2010. i ugovor o marketingu s društvom AMS

- (105) Početkom 2010., društvo So.Ge.A.AL i Ryanair izrazili su namjeru da obnove uvjete postojećeg odnosa pregovaranjem o novom ugovoru i potpisali su Memorandum o razumijevanju (MoU) 10. ožujka 2010. U MoU-u je navedeno da „počevši od ožujka 2010. društva Ryanair i So.Ge.A.AL pregovaraju u dobroj vjeri kako bi redefinirali uvjete i odredbe svog partnerstva.”
- (106) Na osnovu toga naknadno je potpisan novi ASA između društava So.Ge.A.AL i Ryanair 20. listopada 2010., kojim je zamijenjen ASA iz 2006. U tom su ugovoru propisane nove pristojbe i struktura poticaja za razdoblje od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2013. uz mogućnost petogodišnjeg produljenja po isteku početnog trajanja ugovora.
- (107) Stoga je društvo So.Ge.A.AL preuzelo obvezu plaćanja naknada za uspjeh za ciljani broj letova i određene razine putničkog prometa, a Ryanair je preuzeo obvezu plaćanja pristojbi za zemaljske usluge i pristojbi zračne luke te obvezu promidžbe prodaje i aktivnosti odnosa s javnošću.

- (108) Ugovor o marketingu potpisan je isti dan na razdoblje od četiri godine uz mogućnost produljenja za dodatne četiri godine. AMS je društvu So.Ge.A.AL ponudio paket internetskih usluga oglašavanja u zamjenu za sljedeće godišnje stope: [...] EUR za 2010.; [...] EUR za 2011.; [...] EUR za 2012.; [...] EUR za 2013. Kao i 2006., ugovor o marketingu temeljio se na preuzetoj obvezi društva Ryanair da obavlja usluge prijevoza na određenim linijama u EU-u i zadovolji određene ciljeve broja putnika.
- (109) Na zahtjev Komisije Italija je rekonstruirala *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom razdoblju, odnosno u razdoblju 2000. – 2010. (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2014.”) ⁽³²⁾. Italija tvrdi da je društvo So.Ge.A.AL, u trenutku kada su sklopljeni, očekivalo da će ugovori s društvom Ryanair biti profitabilni za zračnu luku.

5.2.2. Mjera 5. – Ugovori s drugim prijevoznicima

- (110) U trenutku donošenja Odluke iz 2012., Komisija je primijetila da se čini da je društvo So.Ge.A.AL također odobrilo popuste na pristojbe zračne luke drugim prijevoznicima osim društvu Ryanair. Iako je Komisija bila svjesna da je društvo So.Ge.A.AL sklopilo ugovore o marketingu i s drugim prijevoznicima, Komisiji u toj fazi nije dostavljeno dovoljno informacija o tim ugovorima.
- (111) Dopisom od 18. veljače 2014. Italija je Komisiji dostavila analizu profitabilnosti utemeljenu na *ex post* podacima o ugovorima s društvima Alitalia, Meridiana i Volare kako bi pokazala da je iz perspektive zračne luke sklapanje ugovora s tim zračnim lukama bilo gospodarski opravdano. Tada nije dostavljena analiza ugovora s društvom Germanwings.
- (112) Nadalje, u dopisu od 25. ožujka 2014. Italija je Komisiji dostavila analizu profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air One/Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings nastojeći pokazati da se očekivalo da će ti ugovori biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL na *ex ante* osnovi.
- (113) Naposljetku, Italija je 10. lipnja 2014. dostavila Komisiji analizu očekivane profitabilnosti ugovora o zemaljskim uslugama koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima bmibaby, Air Vallée i Air Italy.
- (114) Ugovori koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s drugim prijevoznicima pored Ryanaira, a koji su predmet istrage u ovom slučaju, navedeni su u uvodnim izjavama 115. do 132.

5.2.2.1. Ugovori s društvima Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia

- (115) Društvo So.Ge.A.AL sklopilo je ugovore o zemaljskim uslugama i marketingu s društvima Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia.

i. Germanwings

- (116) Ugovor o zemaljskim uslugama između društva Germanwings i So.Ge.A.AL potpisan je 19. ožujka 2007. i trebao se primjenjivati od 25. ožujka 2007. Na temelju tog ugovora društvo Germanwings trebalo je platiti društvu So. Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prijehata i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga.
- (117) Dana 25. ožujka 2007. sklopljen je ugovor o marketingu između društva Germanwings i So.Ge.A.AL kojim je prijevoznik preuzeo obvezu obavljanja usluga zračnog prijevoza na određenim linijama unutar EU-a i zadovoljavanja određenih ciljeva u pogledu broja putnika i učestalosti. Ugovor se trebao primjenjivati od 25. ožujka 2007. do 31. listopada 2009. Međutim, društvo Germanwings obavljalo je usluge zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero samo 2007. Italija tvrdi da je prijevoznik odlučio prestati obavljati usluge iz zračne luke Alghero jer nije mogao ostvariti dovoljno prometa za ostvarenje praga rentabilnosti iz financijske perspektive.
- (118) U ugovoru o marketingu bio je propisan doprinos za „pokretanje poslovanja” u iznosu od [...] koji će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Germanwings „radi promicanja zračne luke Alghero povećanjem broja odlaznih putnika otvaranjem nove linije”.

⁽³²⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014.

(119) U ugovoru o marketingu također su propisane naknade za uspjeh koje će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Germanwings ako zračni prijevoznik zadovolji predviđene ciljeve u pogledu prometa. U ugovoru su također predviđene kazne koje društvo Germanwings mora platiti društvu So.Ge.A.AL ako zračni prijevoznik otkáže više od 10 % svojih letova ili ne ispuni predviđene ciljeve prometa.

ii. Volare

(120) Društvo Volare potpisalo je 29. studenoga 2007. ugovor o zemaljskim uslugama i marketingu s društvom So.Ge.A.AL.

(121) U ugovoru o zemaljskim uslugama utvrđeni su ciljevi koje zračni prijevoznik mora zadovoljiti u pogledu godišnjeg broja putnika i letova i odgovarajućih naknada za uspjeh koje mora platiti društvo So.Ge.A.AL.

(122) U ugovoru o marketingu propisana je godišnja naknada za marketing u iznosu od [...] EUR koju upravitelj zračne luke mora platiti kao „potporu za oglašavanje tijekom prve godine rada”. Ugovor o marketingu primjenjivao se od 28. listopada 2007. do 31. listopada 2010.

iii. Meridiana

(123) Društvo Meridiana obavljalo je usluge zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero 2000., 2001. i 2010.

(124) Tijekom 2000. i 2001. društvo Meridiana nije obavljalo redovne usluge prijevoza iz zračne luke Alghero već je pružalo usluge zračnog prijevoza samo na temelju potražnje za charter uslugama. Zbog toga nisu potpisani formalni ugovori o zemaljskim uslugama između društava So.Ge.A.AL i Meridiana. Prijevoznik je platio društvu So.Ge.A.AL objavljene pristojbe zračne luke za sve usluge zračnih luka.

(125) Društvo Meridiana nije obavljalo usluge prijevoza iz zračne luke između 2002. i 2010. Društvo Meridiana pokrenulo je 2010. obavljanje prijevoza iz zračne luke i potpisalo ugovor o marketingu i ugovor o zemaljskim uslugama s društvom So.Ge.A.AL.

(126) Ugovor o zemaljskim uslugama potpisan je 28. travnja 2010. i obuhvaćao je razdoblje između travnja 2010. i travnja 2011. Na temelju tog ugovora društvo Meridiana trebalo je platiti društvu So.Ge.A.AL ukupno [...] EUR po operaciji prijehva i otpreme zrakoplova u okviru zemaljskih usluga.

(127) Ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010. i obuhvaćao je razdoblje između lipnja 2010. i listopada 2010. U ugovoru je navedeno da će društvo So.Ge.A.AL platiti društvu Meridiana jednokratnu uplatu u iznosu od [...] EUR (bez PDV-a) za pokretanje novih linija iz Milana, Verone i Barija i prema njima u ljeto 2010. Uvjet za plaćanje bio je da društvo Meridiana zadovolji određene ciljeve prometa. Italija tvrdi da je, u trenutku kada se ugovor s društvom Meridiana primjenjivao retroaktivno, društvo So.Ge.A.AL pregovaralo s prijevoznikom o sličnim uvjetima koji su na kraju bili uključeni u potpisani ugovor. U tom je smislu Italija dostavila Komisiji nacrt ugovora od 7. lipnja 2010. o kojem se u tom trenutku pregovaralo s društvima Meridiana i So.Ge.A.AL.

iv. Air One/Alitalia

(128) Društvo Air One/Alitalia nije do 2010. potpisalo niti jedan formalni ugovor s društvom So.Ge.A.AL i platilo je društvu So.Ge.A.AL objavljene pristojbe zračne luke za sve usluge zračnih luka. Društvo So.Ge.A.AL nije do 2010. pružalo zemaljske usluge društvu Air One/Alitalia.

(129) Društvo So.Ge.A.AL počeo je pružati zemaljske usluge društvu Air One/Alitalia 2010. Stoga je društvo Air One/Alitalia potpisalo ugovor o zemaljskim uslugama s društvom So.Ge.A.AL. Dvije stranke potpisale su i ugovor o marketingu koji se odnosi na uvođenje međunarodnih linija društva Air One/Alitalia iz zračne luke Alghero.

(130) Ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010. i obuhvaćao je razdoblje od 7. lipnja 2010. do 30. rujna 2010. Italija je u svibnju 2010. dostavila Komisiji nacrt ugovora o kojem su u tom trenutku pregovarali društva Alitalia i So.Ge.A.AL. U potpisanom ugovoru predviđeno je jednokratno plaćanje za marketing u iznosu od [...] EUR koji će društvo Air One/Alitalia dobiti za pružanje usluga marketinga društvu So.Ge.A.AL u tom razdoblju uz mogućnost produljenja ugovora do 2011. i 2012.

- (131) Ugovor o zemaljskim uslugama potpisan je između društva Air One/Alitalia i So.Ge.A.AL 30. studenoga 2010. na razdoblje od šest godina i u njemu su navedene naknade za zemaljske usluge koje će društvo Air One/Alitalia platiti društvu So.Ge.A.AL za domaće i međunarodne linije.

5.2.2.2. Ugovori o zemaljskim uslugama s drugim prijevoznicima

- (132) Komisija je također analizirala ugovore o zemaljskim uslugama koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air Italy, Bmibaby i Air Vallée. Trajanje ugovora bilo je između mjesec dana (Air Vallée) i više od dvije godine (Air Italy) i u njima su navedene pristojbe za zemaljske usluge koje moraju platiti prijevoznici.

Tablica 6.

Ugovori o zemaljskim uslugama s društvima Air Italy, Bmibaby i Air Vallée

Datum sklapanja	Prijevoznik	Trajanje
28.5.2008.	Air Italy	1.6.2008. – 31.12.2010.
29.7.2010.	Bmibaby	29.5.2010. – 30.9.2010.
2010.	Air Vallée	9.8.2010. – 30.8.2010.

6. IZVJEŠĆE ECORYSA

- (133) Za vrijeme trajanja istrage Komisija je tražila od društva Ecorys da dostavi izvješće o financijskim rezultatima društva So.Ge.A.AL i da utvrdi je li upravitelj zračne luke postupio kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je sklopio ugovore sa zračnim prijevoznicima. Izvješće Ecorysa dostavljeno je 30. ožujka 2011.
- (134) U izvješću Ecorysa donesen je zaključak da je postupanje društva So.Ge.A.AL bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ecorys je smatrao da je poslovna strategija društva So.Ge.A.AL donijela pozitivne rezultate. U toj je strategiji navedeno da je upravitelj zračne luke podnio zahtjev za „opću” koncesiju za upravljanje zračnom lukom, da je povećan kapacitet terminala i da su potpisani sporazumi s niskotarifnim prijevoznicima u cilju poticanja međunarodnih prometnih tokova. Ecorys je zaključio da je iz perspektive subjekta u tržišnom gospodarstvu sklapanje ugovora s društvom Ryanair bilo razumna odluka jer se tim ugovorima osiguravalo znatno povećanje prometa za koji se očekivalo da će poticati prihod od zrakoplovnih i nezrakoplovnih usluga. Ecorys tvrdi da bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati da će koristiti od takvih ugovora dugoročno prevladati nad dodatnim troškovima.

7. OSNOVA ZA POKRETANJE POSTUPKA

7.1. POSTOJANJE POTPORE DRUŠTVU SO.GE.A.AL

- (135) U odnosu na moguću potporu upravitelju zračne luke, Komisija je napomenula da se prije presude u predmetu *Aéroports de Paris*, razvoj i upravljanje infrastrukturom zračne luke nisu mogli smatrati gospodarskom djelatnošću u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora ⁽³³⁾. Budući da je odluka o dijelu mjera koje su predmet ocjene donesena prije 2001., Komisija je napomenula da će morati ocijeniti potječu li one iz pravno obvezujućih obveza preuzetih prije donošenja presude u predmetu *Aéroports de Paris*, odnosno prije 12. prosinca 2000. ⁽³⁴⁾ i jesu li stoga izvan područja primjene pravila o državnim potporama.

⁽³³⁾ Citirana presuda u predmetu *Aéroports de Paris*. Vidjeti isto Smjernice Komisije o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61.. Sporazuma o EGP-u o državnim potporama u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5.).

⁽³⁴⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 21. ožujka 2012. u predmetu C76/2002 *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* i Odluku Komisije od 25. travnja 2012. u predmetu SA.33961 *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*..

- (136) Komisija je također podsjetila da se pravila o državnim potporama ne primjenjuju na financiranje djelatnosti koje su obično u nadležnosti države koja izvršava svoje javne ovlasti i koje je ograničeno na pokrivanje troškova i ne upotrebljava se za financiranje drugih gospodarskih djelatnosti ⁽³⁵⁾. U trenutku donošenja Odluke iz 2012., Komisija nije imala dovoljno informacija o prirodi (gospodarskoj ili drugoj) djelatnosti koje obavlja društvo So. Ge.A.AL i o troškovima povezanim s infrastrukturom koji se financiraju mjerama koje su predmet istrage niti jesu li određeni troškovi povezani s djelatnostima u području javne politike. Komisija je pozvala Italiju da objasni koje se djelatnosti moraju smatrati djelatnostima negospodarske prirode i koji su se troškovi povezani s takvim djelatnostima, ako ih ima, financirali mjerama koje su predmet istrage Komisije.

7.1.1. Mjera 1. – Injekcije kapitala

- (137) Komisija je izrazila ozbiljne sumnje da bi injekcije kapitala bile u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Napomenula je da je društvo So.Ge.A.AL od 2000. stalno poslovalo s gubitkom i da se činilo da su se njegovi financijski rezultati pogoršali nakon dodjele „opće” koncesije. Činilo se da je to u suprotnosti s tvrdnjom Italije da su loši rezultati trgovačkog društva u prvom redu opravdani nemogućnošću potpunog iskorištavanja djelatnosti povezanih sa zračnom lukom na temelju djelomične/privremene koncesije.
- (138) Komisija je dalje napomenula da je Italija u tom trenutku dostavila samo *ex post* razmatranja u potporu svojih tvrdi da se mjere temelje na izgledima postizanja profitabilnosti. Također se činilo da je takva analiza povezana s općom koristi društva RAS od povećanja razine zračnog prometa i stoga s prihodima koje privatni ulagač ne bi uzeo u obzir u analizi profitabilnosti svog ulaganja. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se injekcijama kapitala upravitelju zračne luke pružila prednost i da one čine operativnu potporu potonjem.
- (139) Komisija je, na kraju, napomenula da, iako društvo So.Ge.A.AL zadovoljava uvjete na temelju kojih ga se može smatrati poduzećem u teškoćama u skladu sa Smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ⁽³⁶⁾, Italija Komisiji nije dostavila niti jedan element kojim bi se mogao potvrditi zaključak da bi takva potpora bila u skladu sa zahtjevima sukladnosti iz tih smjernica.

7.1.2. Mjera 2. – Doprinosi za dijelove i radove

- (140) Komisiji nije dostavljeno dovoljno informacija o doprinosima za dijelove i radove u vrijednosti od 6 540 269 EUR koje je društvu So.Ge.A.AL odobrilo društvo RAS između 1998. i 2009. Pozvala je Italiju da navede točnu prirodu troškova koje je subvencioniralo društvo RAS.

7.1.3. Mjera 3. – Ulaganja u infrastrukturu i opremu zračne luke

- (141) Komisija je primijetila da je između 2001. i 2010. društvo So.Ge.A.AL platilo 3 042 887 EUR državi u obliku pristojbi za uporabu infrastrukture zračne luke, dok je država financirala ulaganja u infrastrukturu u iznosu od 46 940 534 EUR i u opremu u vrijednosti od 284 782 EUR tijekom 2004. do 2010.
- (142) Komisija je dalje primijetila da se čini da se dodjelom opće koncesije društvu So.Ge.A.AL 2007. nije uzrokovalo povećanje razine naknada za koncesiju. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da je naknada za koncesiju bila očito nerazmjerna javnom financiranju koje je država stavila na raspolaganje za infrastrukturna ulaganja. Komisija je stoga preliminarno smatrala da je društvo So.Ge.A.AL moglo ostvariti prednost plaćanjem naknada za koncesiju ispod tržišne cijene.

⁽³⁵⁾ Vidjeti presudu od 18. ožujka 1997. u predmetu C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova* [1997] I-1547; Odluku Komisije od 19. ožujka 2003. u predmetu N309/2002 *Sûreté aérienne – Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* i Odluku Komisije od 16. listopada 2002. u predmetu N438/2002 *Subventions aux régions portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique*.

⁽³⁶⁾ SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

- (143) Od Italije se tražilo da dostavi *ex ante* poslovni plan u kojem bi bili prikazani izgledi za profitabilnost ulaganja u infrastrukturu koja provode javna tijela u zračnoj luci Alghero, čime bi se potvrdio zahtjeva da su ta ulaganja u skladu s MEIP-om.

7.2. PRELIMINARNA STAJALIŠTA O SPOJIVOSTI POTPORE DODIJELJENE DRUŠTVU So.Ge.A.AL

- (144) Komisija je, u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora izrazila sumnje u spojivost potpore dodijeljene društvu So.Ge.A.AL na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005.
- (145) Iako se činilo da se mjerama zadovoljava cilj od općeg interesa koji je jasno definiran, Komisija nije dobila dovoljno informacija da bi mogla ocijeniti je li infrastruktura zračne luke Alghero nužna i razmjerna utvrđenom cilju. Komisija također nije imala dovoljno elemenata da bi mogla ocijeniti izgledi za srednjoročnu uporabu takve infrastrukture. Komisija je također sumnjala je li infrastruktura zračne luke stavljena na raspolaganje zračnim prijevoznicima pod nediskriminacijskim uvjetima.
- (146) Naposljetku, budući da se činilo da su određena ulaganja u infrastrukturu u toj fazi rezultat ugovornih obveza društva So.Ge.A.AL prema društvu Ryanair, Komisija je sumnjala u nužnost potpore za financiranje takvih ulaganja.

7.3. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA

- (147) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da odluke koje se odnose na uvjete rada zračnih prijevoznika u zračnoj luci Alghero vjerojatno uključuju državna sredstva i mogu se pripisati državi.

7.3.1. Mjera 4. – Ugovori koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair/AMS

- (148) Komisija prvo primijetila da je društvo AMS društvo kći koje je u stopostotnom vlasništvu društva Ryanair i koje je osnovano s posebnim ciljem pružanja usluga marketinga putem *web*-mjestu društva Ryanair i ne pruža druge usluge. Na osnovu toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se društva Ryanair i AMS, u svrhe ocjenjivanja postojanja selektivne prednosti, moraju smatrati jednim tijelom. Komisija je također zauzela stajalište da, prilikom ocjenjivanja jesu li mjere koje se odnose na društvo Ryanair/AMS u skladu s tržištem, treba ocijeniti ponašanje društva So.Ge.A.AL zajedno s ponašanjem društva RAS i/ili drugih javnih dioničara društva So.Ge.A.AL u razdoblju obuhvaćenom istragom. Komisija je smatrala da, u svrhe ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, nije bilo moguće odvojiti ASA-ove i ugovore o marketingu i njihove financijske posljedice i da ih stoga treba zajedno ocjenjivati.
- (149) Komisija je podsjetila da se za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu ne mogu uzeti u obzir pitanja regionalnog razvoja. Također je uočila da, prema informacijama koje je imala na raspolaganju u toj fazi, nije izrađen niti jedan poslovni plan ili *ex ante* analiza ugovora potpisanih s društvom Ryanair/AMS na temelju kojih bi društvo So.Ge.A.AL donijelo odluku o sklapanju takvih ugovora.
- (150) S obzirom na to Komisija je izrazila sumnje da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupala kao ulagači u tržišnom gospodarstvu u svom odnosu s društvom Ryanair/AMS.

7.3.2. Mjera 5. – Ugovori s drugim zračnim prijevoznicima pored društva Ryanair

- (151) Komisija je primijetila je društvo So.Ge.A.AL odobrilo znatne popuste na pristojbe zračne luke i drugim zračnim prijevoznicima, ne samo društvu Ryanair, primjerice ovisno o pokretanju novih linija i povećanju razine prometa. Komisija je pozvala Italiju da dostavi *ex ante* poslovne planove, studije ili dokumente s ocjenom profitabilnosti svakog od ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci za upravitelja zračne luke ili, ako takvi dokumenti nisu dostupni, najnovija predviđanja proračuna društva So.Ge.A.AL izrađena prije sklapanja tih ugovora. S obzirom na to Komisija je izrazila sumnje da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupala kao ulagači u tržišnom gospodarstvu u svom odnosu s prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u toj zračnoj luci.

8. PRIMJEDBE ITALIJE

- (152) Komisija napominje da je, pored odgovora na Komisijine zahtjeve za informacije, Italija tijekom istrage dostavila različite podneske. Međutim, iako je Komisija prihvatila jednomjesečno produljenje roka propisanog u članku 6. stavku 1. Uredbe o pravilima ⁽³⁷⁾ za dostavljanje primjedbi država članica kada Komisija donese odluku o pokretanju formalnog istražnog postupka, Italija je u tom produljenom roku dostavila samo jedan podnesak, odnosno dopis Italije od 31. kolovoza 2012. Podnesci Italije od 3. listopada 2012., 19. listopada 2012., 22. listopada 2012. i 20. veljače 2013. dostavljeni su nakon isteka roka.
- (153) Ovim su odjeljkom stoga obuhvaćena samo očitovanja koje je Italija dostavila u svom dopisu od 31. kolovoza 2012. Tvrdnje koje je Italija navela u naknadnim dopisima, a koje su važne za ocjenu u ovom predmetu, navedene su u odjeljcima 3. – 5.

8.1. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNOJ LUCI

i. O pokrivanju gubitaka i injekcijama kapitala

- (154) Italija je podsjetila da upravitelji zračnih luka moraju u skladu sa zakonom poštovati određene pragove kapitala. Italija tvrdi da je cilj predmetnih injekcija kapitala u ovom slučaju bio vratiti kapital društva So.Ge.A.AL na propisani standard.

ii. O javnom financiranju za dijelove i radove

- (155) Italija je objasnila da su, prije 2003., naknade za koncesiju koje su trebali plaćati upravitelji zračnih luka koji su dobili „opću” koncesiju iznosile 10 % korisničkih pristojbi u skladu s talijanskim zakonom br. 324 od 5. svibnja 1976. kako je naknadno izmijenjen, a pristojbe za utovar i istovar robe prevezene zrakom u skladu s talijanskim zakonom br. 117 od 16. travnja 1974.
- (156) Od 2003. godišnje naknade za koncesiju utvrđivale su se upućivanjem na jedinice tereta zračne luke (WLU, ili jedinice tereta koje odgovaraju jednom putniku ili stotini kilograma robe ili pošte) koje su se utvrđivale na temelju podataka o prometu koje svake godine objavljuje Ministarstvo infrastrukture i prometa – ENAC.
- (157) Na temelju talijanskog zakona br. 296 od 27. prosinca 2006., godišnja naknada za koncesiju za upravitelje zračne luke povećana je kako bi se zajamčio prihod u talijansku riznicu u iznosu od 3 milijuna EUR 2007., 9,5 milijuna EUR 2008. i 10 milijuna EUR 2009.

8.2. POTENCIJALNA POTPORA ZRAČNIM PRIJEVOZNICIMA

- (158) Italija nije komentirala potencijalnu potporu zračnim lukama koje obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero u roku propisanom članku 6. stavku 1. Uredbe o pravilima unutar kojeg države članice moraju iznijeti svoje primjedbe nakon Komisijine odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka.

9. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (159) Komisija napominje da su primjedbama zainteresiranih stranaka obuhvaćene različite tvrdnje. Na primjer, u svojim brojnim podnescima Komisiji društvo Ryanair opisalo je temeljna načela i pretpostavke za koje smatra da bi trebale služiti kao osnova za analizu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu koju obavlja Komisija u pogledu ugovora s prijevoznicima. Društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je da postoje brojne osnove na temelju kojih bi se mjere koje su predmet ocjene mogle proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem.

⁽³⁷⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

9.1. PRIMJEDBE DRUŠTVA SO.GE.A.AL

9.1.1. **Potencijalna potpora upravitelju zračne luke**

i. O gospodarskoj djelatnosti

- (160) Društvo So.Ge.A.AL ističe da javno financiranje koje mu je odobreno za pokrivanje troškova pružanja usluga koje su u nadležnosti javne politike ne čini državnu potporu. Društvo So.Ge.A.AL nije detaljno opisalo prirodu i iznos takvih troškova.
- (161) Društvo So.Ge.A.AL smatra da su sve mjere koje su predmet ocjene u ovom predmetu u pogledu financiranja infrastrukture, opreme i „postavljanja i radova” zakonski preuzete prije nego što je donesena presuda u predmetu *Aéroports de Paris* i stoga bi trebale biti isključene iz analize državnih potpora. U pogledu razdoblja nakon 12. prosinca 2000., društvo So.Ge.A.AL podsjeća da je Italija već dostavila dokaze o negospodarskom karakteru određenih djelatnosti koje obavlja upravitelj zračne luke. Na osnovu toga Komisija bi trebala pripisati dio predmetnog javnog financiranja troškovima koji su nastali pružanjem negospodarskih djelatnosti.
- (162) Društvo So.Ge.A.AL dalje napominje da odluka iz 2012. nije jasna u pogledu prirode i opsega pretpostavljene potpore upravitelju zračne luke. Posebno nije jasno je li namjera Komisije bila opisati ukupnost financiranja infrastrukturnih radova državnim potporom ili, s druge strane, smatrati da bi se državnim potporom mogla opisati samo razlika između tržišne naknade za koncesiju, koji bi društvo So.Ge.A.AL moralo platiti državi za unaprijedenu infrastrukturu, i naknade za koncesiju koju je upravitelj zračne luke stvarno platio. Tvrdila je da se prva mogućnost ne bi mogla uskladiti s činjenicom da je država zadržala vlasništvo nad infrastrukturom zračne luke u svim ključnim trenucima. Društvo So.Ge.A.AL stoga se ne može smatrati korisnikom potpore za ulaganja. U svakom slučaju, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da nije dobilo neopravdano gospodarsku prednost, čak i kada bi se prihvatila druga mogućnost.

ii. O narušavanju tržišnog natjecanja

- (163) Društvo So.Ge.A.AL ističe da zbog javnog financiranja koje mu je odobreno ne može doći do narušavanja tržišnog natjecanja. Zbog udaljenog položaja zračne luke Alghero, njezino prihvatno područje ⁽³⁸⁾ ne može se preklapati s prihvatnim područjem bilo koje druge zračne luke u Italiji ili drugim državama članicama. Zračna luka ne natječe se s drugim zračnim lukama na otoku s obzirom na udaljenost između njih i nepostojanje pouzdanih zemaljskih veza. Društvo So.Ge.A.AL dodaje da se na trima sardinijskim zračnim lukama obavljaju različite vrste prometa. Nadalje, zračni promet ne bi se natjecao s drugim prijevoznim sredstvima za promet prema otoku i s otoka.
- (164) Društvo So.Ge.A.AL ne prihvaća tvrdnju koju je Komisija iznijela u Odluci iz 2012. da se nekoliko upravitelja zračnih luka natječe za upravljanje infrastrukturom zračne luke. Društvu So.Ge.A.AL dodijeljena je 1995. prva „djelomična” koncesija ⁽³⁹⁾ za upravljanje zračnom lukom, što je bilo davno prije presude u predmetu *Aéroports de Paris*. Od 1995. društvo So.Ge.A.AL djelovalo je kao upravitelj infrastrukture samo u zračnoj luci Alghero i stoga nije bilo konkurencija upravitelju neke druge zračne luke.

iii. O nepostojanju gospodarske prednosti društva So.Ge.A.AL

- (165) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi injekcije kapitala bile u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da gospodarsku logičnost mjera treba ocijeniti zasebno i odvojeno za dva razdoblja: prije i nakon dodjele „sveobuhvatne” koncesije društvu So.Ge.A.AL tijekom 2007.
- (166) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su se dokapitalizacije provedene prije 2007. temeljile na potrebi zaštite poslovanja, posebno s obzirom na dodjelu „opće” koncesije koju je već imalo 18. siječnja 1999. Na temelju informacija koje su bile dostupne u trenutku donošenja odluka o injekcijama kapitala u trgovačko društvo, za dioničare društva

⁽³⁸⁾ Definirano u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. kao područje unutar polumjera od otprilike 100 kilometara ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina.

⁽³⁹⁾ Društvu So.Ge.A.AL dodijeljena je 10. svibnja 1995. prva „djelomična” koncesija za pružanje zemaljskih usluga na temelju ugovora koji će biti potpisani sa zračnim prijevoznicima. Druga „djelomična” koncesija dodijeljena je društvu So.Ge.A.AL za ugostiteljske usluge 20. listopada 1995. Društvu So.Ge.A.AL dodijeljeno je 11. veljače 1999. privremeno pravo upravljanja zračnom lukom u skladu s „općom” koncesijom.

So.Ge.A.AL bili su od ključne važnosti izgledi da će dobiti „opću” koncesiju jer bi se time omogućilo zračnoj luci da u potpunosti iskoristi djelatnosti zračne luke i poveća prihod od zrakoplovnih i nezaletovnih usluga. Javni dioničari ne bi imali održivu alternativu osim dokapitalizacije trgovačkog društva i to im je bilo opravdano budući da je kašnjenje u dodjeli koncesije uzrokovano vanjskim događajima na koje trgovačko društvo nije moglo utjecati. Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da Komisija to mora uzeti u obzir kada provodi ocjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Društvo So.Ge.A.AL dodaje da bi mjere također bile opravdane na temelju predviđenog povećanja broja putnika zbog strategije usmjerenosti na niskotarifne prijevoznike koja se provodila od 1999.

- (167) Injekcije kapitala provedene 2009. i 2010. potaknute su potrebnom zaštite operabilnosti upravitelja zračne luke, posebno s obzirom na izgled veće održivosti zbog dodjele „opće” koncesije. Društvo So.Ge.A.AL nije ponovno postalo profitabilno nakon dodjele koncesije zbog tržišnog scenarija koji se znatno razlikovao od predviđenog, što je bitno utjecalo na razvoj zračnog prometa u tom razdoblju, odnosno, zbog gospodarske krize i posljedičnih gospodarskih problema s kojima su se suočili međunarodni zračni prijevoznici. U tom je smislu društvo So.Ge.A.AL pretrpjelo pad prometa od 1,8 %. Osim toga, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da se promet ne bi mogao razvijati kako je predviđeno zbog kašnjenja u izvršenju infrastrukturnih radova (koji su trebali početi već 2004., ali nisu počeli 2009.). Naposljetku, treba uzeti u obzir činjenicu da ENAC nije povećao naknade zračnih luka bez obzira na formalni zahtjev koji je podnijelo društvo So.Ge.A.AL.
- (168) U tom kontekstu društvo So.Ge.A.AL provelo je korektivne radnje u cilju postizanja gospodarske ravnoteže, kao što je reorganizacija njegovih aktivnosti, smanjenje operativnih troškova i mjere ulaganja u infrastrukturu. Te se radnje detaljno ocjenjuju u planu reorganizacije i restrukturiranja iz 2010.
- (169) Društvo So.Ge.A.AL odbacuje tvrdnju Komisije da nije provedena nikakva *ex ante* analiza prije nego što su uvedene mjere. Javni dioničari društva So.Ge.A.AL navodno su poduzeli predmetne mjere na temelju poslovnih planova koji su razvijeni *ex ante*. Dokazi u tom smislu bili bi dokumenti dostavljeni Komisiji tijekom istrage, posebno:
- (a) poslovni plan društva So.Ge.A.AL od 15. ožujka 1999.;
 - (b) zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 8. travnja 2000.;
 - (c) poslovni plan za dodjelu koncesije na četrdeset godina iz rujna 2005.;
 - (d) Roland Bergerov plan, koji je ažuriran 2007. i 2009.;
 - (e) program reorganizacije i restrukturiranja za razdoblje 2010. – 2012.;
 - (f) izvješće društva Accuracy.
- (170) Društvo So.Ge.A.AL dalje podsjeća da je usklađenost injekcija kapitala s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu već utvrđena u izvješću Ecorys, izvješću društva Accuracy i Roland Bergerovom planu.
- (171) Komisija ne bi primjereno uzela u obzir posebne značajke sektora zračnog prometa u Italiji u svjetlu primjenjivog talijanskog zakonodavstva. Pri ocjenjivanju situacije prije i nakon dodjele opće koncesije društvu So.Ge.A.AL, Komisija je trebala uzeti u obzir činjenicu da su dokapitalizacije bile posljedica pravne obveze čije neispunjenje bi uzrokovalo oduzimanje koncesije. Dioničari društva So.Ge.A.AL stoga su izabrali najekonomičniju mogućnost kada su odlučivali o dokapitalizaciji društva.
- (172) Društvo So.Ge.A.AL smatra da su javni dioničari kada su provodili injekcije kapitala postupali onako kako bi postupio subjekt u tržišnom gospodarstvu u sličnim okolnostima jer je injekcijama kapitala javnim ulagačima srednjoročno ili dugoročno zajamčen pozitivan povrat. Prema društvu So.Ge.A.AL, djelatnostima zračnih luka stvara se poredni prihod u iznosu koji je veći od iznosa odobrenog javnog financiranja.

- (173) Društvo So.Ge.A.AL također tvrdi da se injekcijama kapitala upravitelju zračne luke ne bi osigurala gospodarska prednost u smislu sudske prakse iz predmeta *Altmark* ⁽⁴⁰⁾, Općenito upravljanje zračnom lukom moglo bi se smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa (dalje u tekstu „SGEI“) zbog potrebe za jamčenjem dostupnosti otoka i stoga bi predmetne injekcije kapitala činile naknadu zračnoj luci za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa.
- (174) Društvu So.Ge.A.AL Konvencijom bi se povjerilo pružanje SGEI-a. Djelomične koncesije dodijeljene društvu So. Ge.A.AL prije 2007. mogu se jednako smatrati aktima o ovlaštenju. Stoga društvo So.Ge.A.AL dalje primjećuje da iz strogo pravne perspektive upravitelji zračnih luka moraju poštovati određene obveze u pogledu upravljanja zračnim lukama, kojima se neizbježno uzima u obzir javni interes. Te se obveze odnose na jamstvo dovoljne kvalitete usluga, poštovanje standarda sigurnosti, kontinuitet i redovitost usluga.
- (175) Drugi i treći uvjeti koji proizlaze iz presude *Altmark* bili bi ispunjeni budući da je društvo So.Ge.A.AL primilo naknadu do razine potrebne za pokrivanje gubitaka, odnosno do razine potrebne za ponovno usklađivanje kapitala s pravnim zahtjevima nakon pokrivanja tih gubitaka. Društvo So.Ge.A.AL dalje dodaje da upravitelji zračnih luka moraju u skladu sa zakonom voditi odvojeno računovodstvo između osnovnih i dodatnih djelatnosti.
- (176) Naposljetku, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi bio ispunjen i četvrti kriteriji iz presude *Altmark*, ali ne dostavlja materijalne dokaze o tome.

iv. O spojivosti

- (177) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi Komisija trebala ocijeniti spojivost potencijalne potpore zračnoj luci u skladu sa:
- (a) Smjernicama za regionalne potpore;
 - (b) Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje;
 - (c) člankom 106. stavkom 2. Ugovora;
 - (d) Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.
- (178) Prvo, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su predmetne mjere odobrene zračnoj luci Alghero kao nadoknada za nepovoljan položaj koji je posljedica izoliranosti Sardinije. Na temelju toga Komisija bi trebala potporu proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (a) Ugovora.
- (179) Drugo, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su sve predmetne mjere odobrene kako bi se omogućilo restrukturiranje društva So.Ge.A.AL kako bi se osigurala obnova njegove održivosti. U tom je smislu društvo So.Ge.A.AL tvrdilo da je, u pogledu injekcija kapitala za 2009. i 2010., društvo So.Ge.A.AL pripremlilo plan restrukturiranja, odnosno, plan reorganizacije i restrukturiranja za 2010., u kojem su utvrđeni čimbenici koji su imali negativan učinak na trgovačko društvo i u kojima su predložene korektivne mjere u cilju smanjenja troškova i revizije poslovne politike. U tom je planu predviđen znatan vlastiti doprinos društva So.Ge.A.AL restrukturiranju.
- (180) Treće, u odnosu na spojivost potpore u skladu s člankom 106. stavkom 2. Ugovora, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da je naknada koja mu je odobrena za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa stalno bila ispod praga propisanog u članku 2. stavku 1. točki (a) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. ⁽⁴¹⁾, odnosno ispod 30 milijuna EUR godišnje i njegov je promet bio manji od 100 milijuna EUR. Društvo So.Ge.A. AL dodaje da je prije 2004. poštovan prag od 1 milijun putnika iz članka 2. stavka 1. točke (d) Ugovora o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. Također bi bile zadovoljene odredbe članaka 4., 5., 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. budući da je naknada odobrena trgovačkom društvu u vezi s točno definiranim uslugama od općeg gospodarskog interesa i povjerena je društvu So.Ge.A.AL jednim ili više akata o ovlaštenju, i budući da takva naknada nije premašivala ono što je nužno za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa.

⁽⁴⁰⁾ Predmet C 280/00 *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg* [2003.] ECR I 7747.

⁽⁴¹⁾ Odluka Komisije 2005/842/EZ od 28. studenoga 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore u obliku naknade za obavljanje javne usluge koja se dodjeljuje određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 312, 29.11.2005., str. 67.).

- (181) Četvrto, društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi se trebalo smatrati da je potpora zračnoj luci za ulaganja u infrastrukturu, dijelove i radove spojiva na temelju Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. Predmetna infrastruktura bila bi razmjerna cilju koji se nastoji ostvariti i imala bi srednjoročne izgleda za uporabu u smislu Smjernica za zračni prijevoz iz 2004. Infrastruktura je također stavljena na raspolaganje zračnim prijevoznicima bez diskriminacije. Nadalje, nije bilo utjecaja na trgovinu u mjeri koja je protivna zajedničkom interesu i javno financiranje bilo je nužno i razmjerno.

9.1.2. Mjere u korist zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci

- (182) Komisija bi ispravno postupila kada bi razmatrala društva So.Ge.A.AL i RAS zajedno u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Kod donošenja predmetnih mjera, društva RAS i So.Ge.A.AL postupala su na isti način na koji bi postupio subjekt u tržišnom gospodarstvu u sličnim uvjetima. Društvo So.Ge.A.AL ostvarilo bi gospodarsku prednost zahvaljujući doprinosima za marketing koje je odobrilo društvo RAS u korist zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero. Predmetni doprinosi samo su prošli preko upravitelja zračne luke kako bi u konačnici bili dodijeljeni zračnim prijevoznicima.
- (183) Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da bi se trebalo smatrati da je potpora zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero u obliku nižih pristojbi zračne luke ili doprinosa za marketing spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkama (a) ili (c) Ugovora i Smjernicama za zračnih prijevoz iz 2005.
- (184) U potporu tog zaključka društvo So.Ge.A.AL navodi da je potencijalna potpora odobrena trgovačkim društvima koja je država članica licencirala za pružanje usluga zračnog prijevoza za linije kojima se povezuje regionalna zračna luka u kategoriji C ili D koja je definirana u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. s drugom zračnom lukom u Uniji. Financiranje se nije odnosilo na linije koje podliježu obvezi pružanja javne usluge (dalje u tekstu „PSO“) u smislu Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴²⁾ i u ugovorima koji su sklopljeni sa zračnim prijevoznicima propisane su kazne koje će se primjenjivati ako zračni prijevoznici ne ispune obveze.
- (185) Iako priznaje da su predmetna bespovratna sredstva odobrena zračnim prijevoznicima na duže razdoblje i s većim intenzitetom od dopuštenog u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., društvo So.Ge.A.AL ističe da ugovori sa zračnim prijevoznicima nisu bili duljeg trajanja od tri godine i da su u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. dopuštena odstupanja u pogledu razine intenziteta u slučaju regija u nepovoljnom položaju.

9.1.3. Primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (186) U svojim primjedbama o primjenjivosti Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., društvo So.Ge.A.AL podsjeća da niti jedna od mjera u korist zračne luke koje su predmet ocjene ne čini državnu potporu. Međutim, ako Komisija zaključi da neka od tih mjera čini operativnu potporu društvu So.Ge.A.AL, ona tvrdi da su ispunjeni svi uvjeti spojivosti propisani u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014.

10. PRIMJEDBE OSTALIH ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (187) Društva Ryanair, AMS i Unioncamere dostavila su svoja očitovanja tijekom istrage.

10.1. PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

- (188) Društvo Ryanair dostavilo je 12. ožujka 2013. svoje primjedbe na odluku iz 2012. Društvo Ryanair uputilo je na svoje prethodne podneske u ovom slučaju prije donošenja odluke iz 2012. te na nekoliko podnesaka koji se odnose na broj istraga državnih potpora koje se odnose na potencijalnu potporu društvu Ryanair.
- (189) Glavne primjedbe društva Ryanair koje su rezultat tih podnesaka sažete su u uvodnim izjavama 190. do 226.

⁽⁴²⁾ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

i. O društvu AMS

- (190) Društvo Ryanair odbacuje preliminarni zaključak Komisije da se društva Ryanair i AMS moraju smatrati jednim subjektom i da bi ASA-ove i ugovore o marketinškim uslugama i njihove financijske posljedice trebalo ocjenjivati zajednički u svrhe procjene gospodarske prednosti.
- (191) Taj pristup nije podržan ni vlasničkom strukturom društva AMS ni njegovom svrhom. ASA-ovi sklopljeni s društvom Ryanair i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS bili bi zasebni i neovisni, odnosili bi se na različite usluge i ne bi se mogla između njih uspostaviti ugovorna ili neka druga veza na temelju koje bi se mogli smatrati jedinstvenim skupom mjera.
- (192) Ugovori o marketinškim uslugama koristili su društvu So.Ge.A.AL kao kupcu usluga oglašavanja. Ti ugovori činili su ulaganje u cilju jačanja trgovačke marke zračne luke i doveli bi do povećanja broja dolaznih putnika te, uslijed toga, do povećanja prihoda od nezrakoplovnih usluga. Svrha ugovora nije bila poboljšati faktor opterećenja ili prinosa na linijama društva Ryanair niti se temeljilo na pretpostavljenoj koristi koju bi zračna luka imala od takvog oglašavanja na Ryanair.com.
- (193) Nadalje, sklapanje ugovora o marketingu s društvom AMS nije uvjet da društvo Ryanair može obavljati prijevoz na linijama prema zračnoj luci i iz nje. Mnoge zračne luke koje opslužuje društvo Ryanair nisu sklopile ugovore s društvom AMS. Općenito potreba za određenim marketingom u svrhu jačanja trgovačke marke zračne luke i utjecaja na udio dolaznih putnika nastaje na manje poznatim zračnim lukama čija trgovačka marka nije vidljiva i u kojima je potrebno poticati dolazni promet.
- (194) Stoga bi bilo potpuno razumno da takva zračna luka potroši sredstva u takvu svrhu i činjenica da bi društvo Ryanair moglo ili ne imati koristi od tog oglašavanja bila bi gospodarski nevažna za zračnu luku. Ulagač u tržišnom gospodarstvu neće se suzdržati od ulaganja samo što što bi druge stranke isto mogle imati koristi od povećanja njegovog poslovanja.
- (195) Ugovori društva Ryanair s društvom So.Ge.A.AL bili su uobičajeni tržišni ugovori koji su u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, a isto vrijedi i za ugovore društva AMS s društvom So.Ge.A.AL jer društvo AMS sklapa ugovore o marketingu po istim stopama i u odnosu na usporedive količine prometa s javnim i privatnim zračnim lukama, turističkim tijelima, grupama za iznajmljivanje automobila, web-mjestima za rezervaciju hotela, osiguravajućim društvima, pružateljima telekomunikacijskih usluga ⁽⁴³⁾.
- (196) Ovaj pristup u skladu je s pristupom društva Ryanair u drugim podnescima koji su poslani Komisiji tijekom istrage. U tim drugim podnescima društvo Ryanair protivi se ocjeni Komisije da su plaćanja društvu AMS troškovi zračne luke. Društvo Ryanair tvrdi da bi se tim pristupom zanemarila vrijednost usluga AMS-a zračnoj luci ⁽⁴⁴⁾. Kupnjom oglasnog prostora zračne luke mogu povećati udio dolaznih putnika na letovima Ryanaira, koji troše više od odlaznih putnika na nezrakoplovnu robu i usluge. To ima komercijalnog smisla za zračne luke ⁽⁴⁵⁾. Društvo Ryanair vjeruje da bi kupnju marketinških usluga po tržišnim cijenama trebalo odvojiti od drugih ugovora između zračne luke i zračnog prijevoznika u svrhe ocjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ako Komisija bude insistirala da se ugovori AMS-a i ugovori o uslugama zračnih luka društva Ryanair uključe u zajednički test subjekta u tržišnom gospodarstvu, ne treba zanemariti vrijednost usluga AMS-a za zračnu luku.

ii. O odgovornosti države/državnim sredstvima

- (197) Društvo Ryanair smatra da Komisija nije dostavila dokaze za svoje stajalište da su javna tijela bila uključena u donošenje predmetnih mjera koje se odnose na društva Ryanair i AMS. Nije se moglo pretpostaviti – i još mora biti dokazano – da su javna tijela stvarno sudjelovala u donošenju mjera.

⁽⁴³⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

⁽⁴⁴⁾ Dopis društva Ryanair od 20. prosinca 2013.

⁽⁴⁵⁾ Dopis društva Ryanair od 15. rujna 2009.

- (198) Ne bi bilo dovoljno dokaza za tvrdnju da je društvo „So.Ge.A.AL u potpunom vlasništvu javnih tijela koja su utjecala na postupak donošenja odluka društva So.Ge.A.AL” ako se ona temelji samo na čistome kriteriju da članove upravnog odbora društva So.Ge.A.AL imenuju njegovi javni dioničari. Ni ugovorom iz 2002., kojim je Sardinija preuzela obvezu suradnje s društvom Ryanair u cilju razvoja turizma i povećanja stope zaposlenosti u regiji, ne može se dokazati da su javna tijela, na jedan ili drugi način, sudjelovala u donošenju mjera koje je poduzelo društvo So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS nakon potpisivanja tog ugovora. Nadalje, činjenicom da su društvo So.Ge.A.AL i Sardinija 2004., 2005., 2006. i 2007. potpisali naknadne ugovore o isplati zajedničkih doprinosa za marketing samo bi se podržalo stajalište da je Sardinija financirala društvo So.Ge.A.AL, ali ne i da je usmjerila djelovanje društva So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS.
- (199) Društvo Ryanair nije svjesno ugovora ni odgovorno za ugovore između društava So.Ge.A.AL i RAS, nije potaknulo ni tražilo sklapanje takvih ugovora i stoga ugovori između društava So.Ge.A.AL i RAS ne bi trebali utjecati na ugovore društava Ryanair i AMS s društvom So.Ge.A.AL.
- (200) Društvo Ryanair također se ne bi moglo smatrati neizravnim primateljem državnih potpora. Komisija ne može samo pretpostaviti da je zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci dodijeljena državna potpora bez dokaza o stvarnom postojanju prednosti ostvarene temeljem državne potpore. Ako se uvjeti poslovnog odnosa između društva Ryanair i zračne luke mogu opravdati u okviru načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, obveza povrata ne može se proširiti na društvo Ryanair. Društvo Ryanair kritizira mišljenje Komisije da se svaki poticaj javne zračne luke zračnom prijevozniku automatski smatra državnom potporom čak i ako je samo dio financiran iz javnih sredstava. Društvo Ryanair tvrdi da se u oklijevanjima Komisije da istraži pitanje odgovornosti države za mjere ne odražavaju Smjernice za zračni prijevoz iz 2005. u kojima je navedeno da se odluku o dodjeli javnih sredstava zračnom prijevozniku može smatrati državnom potporom ako su za nju odgovorna javna tijela ⁽⁴⁶⁾.

iii. O analizi usporedivih subjekata

- (201) Društvo Ryanair tvrdi bi u skladu sa sudskom praksom ⁽⁴⁷⁾, analiza usporedivih subjekata trebala biti prvi test za provjeru postojanja državne potpore zračnim prijevoznicima i da bi se test utemeljen na troškovima trebao upotrebljavati samo ako je nemoguće usporediti situaciju navodnog davatelja potpore sa situacijom privatne skupine poduzetnika. Društvo Ryanair dalje tvrdi da pri ocjenjivanju ugovora koje su upravitelji zračnih luka sklopili sa zračnim prijevoznicima treba uzeti u obzir i vanjske čimbenike mreže koji su rezultat ugovora. Društvo Ryanair složilo se u drugom podnesku da su metode analize usporedivosti i metode utemeljene na troškovima uobičajena poslovna praksa ⁽⁴⁸⁾.

iv. O ex ante profitabilnosti

- (202) Društvo Ryanair tvrdi da je cijelo obrazloženje Komisije u odluci iz 2012. narušeno pogrešnom primjenom testa subjekta u tržišnom gospodarstvu koja bi proizašla iz netočne pretpostavke da je potreban *ex ante* poslovni plan da bi se moglo zaključiti da je ispunjeno načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu. Poslovni planovi nisu *sine qua non* za postupanje na tržištu ulagača u tržišnom gospodarstvu ⁽⁴⁹⁾. Iako se takvim planovima može bez sumnje dokazati da je javno tijelo postupalo kao ulagač u tržišnom gospodarstvu, nepostojanje takvog plana ne može značiti da javno tijelo nije postupalo kao ulagač u tržišnom gospodarstvu.
- (203) U svakom slučaju, Komisija je u ovom slučaju već priznala u odluci iz 2012. da je zračna luka Alghero dostavila osnovnu *ex ante* analizu koja bi se trebala smatrati dovoljnom. Komisija ne može ocijeniti što se može smatrati „prihvatljivim poslovnim planom” i ne bi to trebala pokušati učiniti.
- (204) Društvo Ryanair dalje primjećuje da je Komisija pribavila analizu MEOP-a od Ecorysa, koji je zaključio da su ugovori društva Ryanair u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da su gubici društva So.Ge.A.AL nastali zbog značajnih i nepredvidivih kašnjenja države u pogledu dodjele „opće” koncesije. U analizi načela

⁽⁴⁶⁾ Dopis društva Ryanair od 15. prosinca 2009.

⁽⁴⁷⁾ Dopisi društva Ryanair od 12. ožujka 2013. i 15. prosinca 2009.

⁽⁴⁸⁾ *Ocjenjivanje državne potpore niskotarifnim prijevoznicima*, 26. listopada 2011. koji je za društvo Ryanair pripremio Simon Pilsbury, glavni konzultant u društvu Oxera.

⁽⁴⁹⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

subjekta u tržišnom gospodarstvu trebale bi se neutralizirati nepredvidive neučinkovitosti i kašnjenja jer se privatne zračne luke mogu s njima suočiti i tijekom uobičajenog poslovanja zbog grešaka države ili zbog postupaka privatnih poduzetnika na koje se oslanja zračna luka.

- (205) Nadalje, društvo Ryanair dostavilo je niz napomena koje je pripremio društvo Oxera i analizu profesora Damiena P. McLoughlina.

Napomena društva Oxera br. 1. – Utvrđivanje tržišne referentne točke u analizi usporedivih subjekata za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu Predmeti državnih potpora društvu Ryanair, pripremila Oxera za društvo Ryanair, 9. travnja 2013.

- (206) Društvo Oxera smatralo je manjkavim pristup Komisije kojim se prihvaćaju samo usporedive zračne luke u istom prihvatnom području u kojem se nalazi zračna luka koje je predmet istrage.

- (207) Društvo Oxera tvrdilo je da referentne tržišne cijene iz usporedivih zračnih luka nisu onečišćene državnim potporama dodijeljenim okolnim zračnim lukama. Stoga je moguće dobro procijeniti tržišne referentne točke za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (208) Razlog tomu je sljedeći:

- (a) analize usporedivih subjekata u velikoj se mjeri upotrebljavaju za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu u području državnih potpora;
- (b) trgovačka društva utječu na odluke o cijenama drugih trgovačkih društava ako su njihovi proizvodi zamjenjivi ili se međusobno nadopunjavaju;
- (c) zračne luke u istom prihvatnom području ne natječu se nužno jedna s drugom na tržištu i usporedive zračne luke upotrijebljene u podnesenim izvješćima suočavaju se s ograničenim tržišnim natjecanjem javnih zračnih luka u njihovom prihvatnom području (< 1/3 komercijalnih zračnih luka u prihvatnom području usporedivih zračnih luka u potpunom je državnom vlasništvu i niti jedna od zračnih luka u istom prihvatnom području nije predmet tekućih istraga u pogledu državnih potpora (od travnja 2013.);
- (d) čak i kada se usporedive zračne luke suočavaju s tržišnim natjecanjem državnih zračnih luka u istom prihvatnom području, ima razloga vjerovati da je njihovo ponašanje u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu (na primjer, ako postoji veliki udio privatnog vlasništva ili ako zračnom lukom upravlja privatnih);
- (e) Zračne luke subjekti u tržišnom gospodarstvu neće odrediti cijene ispod dodatnih troškova.

Napomena društva Oxera br. 2 – Načela na kojima se temelji analiza profitabilnosti za testove subjekta u tržišnom gospodarstvu Predmeti državnih potpora društvu Ryanair, pripremila Oxera za društvo Ryanair, 9. travnja 2013.

- (209) Društvo Oxera tvrdilo je da se analiza profitabilnosti koju je poduzelo društvo Oxera u svojim izvješćima podnesenima Komisiji temelji na načelima koja bi prihvatio razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu i u njemu se održava pristup koji je razvidan iz pretpostavki Komisije.

- (210) Analiza profitabilnosti temelji se na sljedećim načelima:

- (a) ocjena se provodi na dodatnoj osnovi;
- (b) *ex ante* poslovni plan nije nužno potreban;
- (c) za zračnu luku koja nije zagušena primjerena metodologija određivanja cijena jest sustav naplate s jednom blagajnom;

- (d) treba uzeti u obzir samo prihode povezane s gospodarskom djelatnošću upravljanja zračnom lukom;
- (e) treba uzeti u obzir cijelo trajanje ugovora, uključujući produljenja;
- (f) treba diskontirati buduće financijske tokove kako bi se mogla ocijeniti profitabilnost ugovora;
- (g) dodatnu profitabilnost ugovora društva Ryanair sa zračnim lukama trebalo bi ocijeniti na temelju procjena unutarnje stope povrata ili neto sadašnje vrijednosti (NPV).

Analiza profesora Damiena P. McLoughlina – izgradnja trgovačke marke: zašto i kako bi male trgovačke marke trebale ulagati u marketing, pripremljena za društvo Ryanair, 10. travnja 2013.

- (211) Cilj je dokumenta utvrditi tržišnu logiku na kojoj se zasnivaju odluke regionalnih zračnih luka o kupnji oglasnog prostora na *web*-mjestu Ryanair.com od društva AMS.
- (212) U dokumentu se tvrdilo da je postoji velik broj snažnih, poznatih zračnih luka koje se obično upotrebljavaju. Da bi mogli razviti svoje poslovanje, slabiji konkurenti moraju prevladati statičko kupovno ponašanje potrošača. Manje regionalne zračne luke moraju pronaći način za dosljedno prenošenje poruke o svojoj trgovačkoj marki što široj publici. Tradicionalni oblici marketinške komunikacije donose troškove koji premašuju njihove resurse.

Bilješke br. 3 i 4. društva Oxera – Kako treba postupati s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela testa subjekta u tržišnom gospodarstvu? 17. i 31. siječnja 2014.

- (213) Društvo Ryanair dostavilo je daljnja izvješća svog konzultanta društva Oxera. U tim izvješćima društvo Oxera razmatralo je načela za koja zračni prijevoznik tvrdi da bi se trebala uzeti u obzir u analizi profitabilnosti ASA-ova između društva Ryanair i zračnih luka, s jedne strane, ugovora o marketingu između društva AMS i istih zračnih luka, s druge strane, kao dio testa subjekta u tržišnom gospodarstvu⁽⁵⁰⁾. Društvo Ryanair naglasilo je da se tim izvješćima ni na koji način ne mijenja njegovo stajalište koje je prethodno opisano da bi ASA-ove i ugovore o marketingu trebalo analizirati u okviru zasebnih testova subjekata u tržišnom gospodarstvu.
- (214) U izvješćima je navedeno da bi dobit društva AMS trebala biti uključena kao prihod u zajedničku analizu profitabilnosti, a troškovi društva AMS trebali bi biti uključeni u troškove. U izvješćima je navedeno da bi to trebalo učiniti primjenom metodologije utemeljene na tijeku novca na zajedničku analizu profitabilnosti, što znači da bi se troškovi zračnih luka za AMS trebali smatrati dodatnim troškovima poslovanja.
- (215) U izvješćima se ističe da se marketinškim aktivnostima pridonosi stvaranju i podupiranju vrijednosti trgovačke marke, čime se mogu stvarati učinci i koristi, ne samo za vrijeme trajanja ugovora sa zračnim prijevoznikom već i nakon njihova raskida. To bi posebno bilo tako ako bi, zbog toga što je društvo Ryanair sklopilo ugovor sa zračnom lukom, drugi zračni prijevoznici uspostavili sjedište u toj zračnoj luci čime bi se privuklo više trgovina i ostvarili veći prihodi od neizrakoplovnih usluga u zračnoj luci. Društvo Ryanair tvrdi da će, ako Komisija provede zajedničku analizu profitabilnosti, te koristi trebati uzeti u obzir na način da se troškovi društva AMS smatraju dodatnim operativnim troškovima, bez plaćanja AMS-a.
- (216) Nadalje, društvo Ryanair smatralo je da bi terminalnu vrijednost trebalo uključiti u predviđenu dodatnu dobit u trenutku isteka ugovora o uslugama zračnih luka kako bi se uzela u obzir vrijednost stvorena nakon raskida ugovora. Terminalna vrijednost može se prilagoditi na temelju vjerojatnosti „obnove” mjerenjem očekivanja da će se ostvarivanje dobiti nastaviti nakon raskida ugovora s društvom Ryanair ili ako se dogovore slični uvjeti s drugim zračnim prijevoznicima. Društvo Ryanair smatralo je da bi tada bilo moguće izračunati nižu razinu koristi koja zajednički nastaje na temelju ugovora s društvom AMS i ugovora o uslugama zračnih luka, čime se odražavaju nesigurnosti dodatne dobiti nakon raskida ugovora o uslugama zračnih luka.

⁽⁵⁰⁾ Dokument društva Oxera „Kako treba postupati s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela teksta subjekta u tržišnom gospodarstvu”, pripremljen za društvo Ryanair, 17. siječnja 2014.

- (217) Kao potpora tom pristupu u izvješćima je prikazana sinteza rezultata studija o utjecaju marketinga na vrijednost trgovačke marke. U tim se studijama priznaje da se marketingom može podržati vrijednost trgovačke marke i pomoći u izgradnji baze korisnika. U izvješćima je navedeno da se marketingom zračne luke na *web*-mjestu Ryanair.com posebno povećava vidljivost trgovačke marke zračne luke. Nadalje, u izvješćima je navedeno da bi manje regionalne zračne luke koje žele povećati svoj zračni promet posebno mogle povećati vrijednost svoje trgovačke marke sklapanjem ugovora o marketingu s društvom AMS.
- (218) U izvješćima je naposljetku navedeno da prednost treba dati pristupu utemeljenom na tijeku novca umjesto pristupu kapitalizacije u kojem bi se troškovi društva AMS smatrali kapitalnim rashodima nematerijalne imovine (odnosno, vrijednosti trgovačke marke) ⁽⁵¹⁾. Pristupom kapitalizacije uzeo bi se u obzir samo udio rashoda za marketing koji se može pripisati nematerijalnoj imovini zračne luke. Rashodi za marketing smatrali bi se nematerijalnom imovinom i zatim bi se amortizirali za vrijeme trajanja ugovora uzimajući u obzir preostalu vrijednost u trenutku predviđenog raskida ASA-a. Tim se pristupom ne bi uzela u obzir dodatna dobit nastala sklapanjem ASA-a s društvom Ryanair. Također je teško izračunati vrijednost nematerijalne imovine zbog troškova trgovačke marke i razdoblja uporabe imovine. Metoda novčanog toga primjerenija je od pristupa kapitalizacije jer se potonjim ne bi obuhvatile pozitivne koristi za zračnu luku za koje se očekuje da će nastati kao rezultat potpisivanja ASA-a s društvom Ryanair.

v. Izvješća o načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu iz 2011. i 2013.

- (219) Društvo Ryanair zatražilo je od društva Oxera da provede test utemeljen na načelu subjekta u tržišnom gospodarstvu koji je dostavljen Komisiji u ime društva Ryanair u srpnju 2011. (dalje u tekstu: „izvješće o MEOP-u iz 2011.”) ⁽⁵²⁾. U izvješću o MEOP-u iz 2011. predstavljeni su rezultati analize profitabilnosti ASA-ova iz 2000. i 2010. između društava So.Ge.A.AL i Ryanair na temelju informacija koje bi, kako tvrdi društvo Ryanair, bile dostupne društvu So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja tih ugovora. Izvješće o MEOP-u iz 2011. nije sadržavalo analizu očekivane profitabilnosti ASA-ova iz 2002., 2003. i 2006.
- (220) Kao nastavak izvješća o MEOP-u iz 2011., Komisiji je u ožujku 2013. dostavljeno ažurirano izvješće (dalje u tekstu: „Izvješće o MEOP-u iz 2013.”) ⁽⁵³⁾ u kojem se procjenjuje očekivana profitabilnost ASA-ova koji nisu uključeni u izvješće o MEOP-u iz 2011. (odnosno, ASA-ova iz 2002., 2003. i 2006.).
- (221) Društvo Ryanair tvrdi da bi se na temelju *ex ante* procjene profitabilnosti ASA-ova iz 2000., 2002., 2003., 2006. i 2010. moglo zaključiti da se očekivalo da će svi ti ugovori biti profitabilni za zračnu luku u trenutku kada su potpisani. Procijenjena je očekivana profitabilnost svakog ugovora između društava So.Ge.A.AL i Ryanair uzimajući u obzir očekivane dodatne troškove i predviđanja dodatnih prihoda, uključujući prihode od zrakoplovnih i nezaoplovnih djelatnosti i troškove financijskih poticaja koji su ponuđeni društvu Ryanair. Činjenica da su svi posljedični NPV-ovi pozitivni vjerojatno bi potvrdila da je razumno sklopiti ugovore s društvom Ryanair.
- (222) U okviru primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu na ASA-ove, u izvješćima o MEOP-u iz 2011. i 2013. ne uzimaju se u obzir ugovori između društava So.Ge.A.AL i AMS za pružanje marketinških usluga. Društvo Ryanair tvrdi da su ugovori s društvom AMS odvojeni od ASA-ova sa zračnom lukom jer se prethodni odnose na pružanje marketinških usluga zračnim lukama (a ne letovima/putnicima) po tržišnoj cijeni i stoga ih ne treba uzeti u obzir.

vi. O neselektivnosti pristojbi zračne luke naplaćenih društvu Ryanair

- (223) Društvo Ryanair odbacuje stajalište Komisije da bi se svaki popust odobren zračnoj luci Alghero trebao smatrati državnim potporom, čak i kada bi koristi od popusta mogli imati svi zračni prijevoznici. Prvo, društvo Ryanair tvrdi da bi, u slučaju kada bi svim zračnim prijevoznicima bio odobren popust, odgovarajuća protučinjenična cijena mogla biti najniža razina popusta, a ne objavljene pristojbe. Drugo, tim se pristupom ne uzimaju u obzir elementi različitih troškova i koristi pružanja usluga različitim zračnim lukama. Procjena održavanja troškova nužan je korak u ocjenjivanju čini li popust određenom zračnom prijevozniku državnu potporu. Relativno niske

⁽⁵¹⁾ Dokument društva Oxera „Kako treba postupiti s ugovorima društva AMS u okviru analize profitabilnosti kao dijela teksta subjekta u tržišnom gospodarstvu? – Praktična primjena” pripremljeno za društvo Ryanair, 31. siječnja 2014.

⁽⁵²⁾ Izvješće društva Oxera „Gospodarska ocjena MEOP-a, zračna luka Alghero”, pripremljeno za društvo Ryanair, 22. srpnja 2011.

⁽⁵³⁾ Izvješće društva Oxera „Gospodarska ocjena MEOP-a: ažurirana analiza profitabilnosti – zračna luka Alghero”, pripremljeno za društvo Ryanair, 12. ožujka 2013.

pristojbe same po sebi ne čine nužno državnu potporu i, u skladu s nalazima društva Ecorys, niže pristojbe odražavaju niže razine usluge koju je tražilo društvo Ryanair.

- (224) U tom su slučaju popusti koje je dobilo društvo Ryanair ponuđeni kao priznanje znatnog tržišnog rizika koji je preuzelo društvo Ryanair kada je uspostavilo redovne godišnje linije u zračnoj luci koja je u to vrijeme bila nepoznata. ⁽⁵⁴⁾

vii. O narušavanju tržišnog natjecanja

- (225) Čini se da Komisija ne isključuje tržišno natjecanje između zračnih luka Alghero i Cagliari ili Olbia, unatoč tome što te zračne luke razdvaja 235, odnosno, 128 kilometara planinskog reljefa i što u Sardiniji nema autocesta. Društvo Ryanair tvrdi da nije sigurno bi li se državnom potporom zračnoj luci Alghero narušilo tržišno natjecanje te nije jasno koji bi, prema mišljenju Komisije, bio opseg tog narušavanja.

viii. O spojivosti

- (226) Društvo Ryanair smatra da ugovori između društva Ryanair i zračne luke nisu uključivali državnu potporu. U tom smislu društvo Ryanair smatra da moguća primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. u ovom slučaju nije relevantna.

10.2. PRIMJEDBE DRUŠTVA AMS

i. O društvu AMS i web-mjestu društva Ryanair

- (227) Društvo AMS podržava primjedbe koje je društvo Ryanair dostavilo u pogledu društva AMS. Neispravna je pretpostavka Komisije da naknade za marketing isplaćene društvu AMS za marketinške usluge čine državnu potporu (društvu Ryanair) kao i njezino postupanje prema društvima AMS i Ryanair kao prema jednom korisniku državne potpore. Društvo AMS nudi marketinške usluge koje su opravdane svojom odvojenom svrhom i čija je cijena određena prema njihovoj tržišnoj vrijednosti.
- (228) Nadalje, odluka društva Ryanair da angažira posrednika za prodaju oglasnog prostora na svom web-mjestu nije neuobičajena. Društvo AMS uspješno je promoviralo i prodavalo oglasni prostor brojnim javnim i privatnim trgovačkim društvima diljem Europe.
- (229) Web-mjesto zračne luke Ryanair ima posebno poželjna obilježja za marketing: jedno je od najpopularnijih web-mjesta za putovanja na svijetu; prosječno trajanje svakog posjeta web-mjestu društva Ryanair iznimno je dugačko; oglašavanjem zračne luke na web-mjestu društva Ryanair jedinstveno se obraća mogućim putnicima na toj zračnoj luci čime se omogućuje učinkovito korištenje sredstava za marketing, za razliku od oglašavanja u novinama, na radiju, TV-u i drugim manje usmjerenim medijima namijenjenima široj publici.

ii. O nepostojanju prednosti društvima AMS ili Ryanair

- (230) Društvo AMS sklapa ugovore o marketingu s javnim i privatnim zračnim lukama, turističkim agencijama, grupama za iznajmljivanje automobila, web-mjestima za rezervaciju hotela, osiguravajućim društvima, pružateljima telekomunikacijskih usluga.
- (231) Stopama pod kojima društvo AMS osigurava oglasni prostor i količinom tog oglasnog prostora ne diskriminira se između javnih i privatnih oglašivača. Društva Ryanair i AMS ne prisiljavaju zračne luke da kupuju marketinške usluge i mnoge zračne luke zapravo odlučuju da neće oglašavati na web-mjestu društva Ryanair. Ugovori društva AMS s javnim zračnim lukama i njihovim upraviteljima, kao što je društvo So.Ge.A.AL, ne čine državnu potporu jer bi društvo AMS moglo prodati prostor na web-mjestu i privatnom trgovačkom društvu po usporedivoj cijeni.

⁽⁵⁴⁾ Dopis društva Ryanair od 22. srpnja 2011.

- (232) Društvo AMS navelo je nekoliko razloga kojima bi se mogla opravdati kupnja marketinških usluga od društva AMS za oglašavanje na *web*-mjestu Ryanair.com i oni su sažeti u nastavku.
- (233) Prvo, oglašavanje na *web*-mjestu društva Ryanair ulaganje je u prepoznatljivost trgovačke marke. Upravitelji zračnih luka u sporednim zračnim lukama nailaze na poteškoće kada pokušavaju ostvariti prepoznatljivost svoje trgovačke marke kod putnika, zračnih prijevoznika i komercijalnih upravitelja izvan sektora zrakoplovstva, od kojih su svi mogući izvor prihoda zračnih luka. Većom prepoznatljivošću trgovačke marke može se koristiti zračnim lukama na niz uzajamno uključivih i komplementarnih načina, u prvom redu mogu se privlačiti i. dolazni putnici zračnog prijevoznika na čijem *web*-mjestu oglašava zračna luka; ii. mogući korisnici koji pregledavaju *web*-mjesto jednog zračnog prijevoznika na kojem zračna luka oglašava linije drugog zračnog prijevoznika prema toj zračnoj luci; iii. drugi zračni prijevoznik da leti u tu zračnu luku i iv. komercijalni upravitelji (kao što su maloprodajni lanci u zračnim lukama).
- (234) Drugo, oglašavanjem na *web*-mjestu društva Ryanair povećava se udio dolaznih putnika. Među zračnim lukama postoji trend prema ostvarivanju gotovo polovice prihoda od neizrakoplovnih usluga. Iz perspektive regionalne zračne luke, dolazni putnici koji dolaze u zračnu luku i zatim odlaze iz nje vjerojatnije će stvarati prihod od neizrakoplovnih usluga u zračnoj luci od lokalnih putnika koji iz zračne luke lete na odredišta u inozemstvu.
- (235) Treće, marketing i oglašavanje na *web*-mjestu svih zračnih prijevoznika postali su uobičajena praksa. *Web*-mjesto društva Ryanair ima iznimnu vrijednost kao marketinško mjesto za velik broj proizvoda i usluga povezanih s putovanjima. Opća je praksa zračnih luka obavljati dio promidžbe svoje trgovačke marke na *web*-mjestima zračnih prijevoznika. U ovom slučaju čini se da je zračna luka Alghero kupila usluge oglašavanja ne samo od društva AMS već i od društava Meridiana i Alitalia.
- (236) Četvrto, cijene usluga AMS-a određene su prema tržišnoj vrijednosti. Niz privatnih korisnika iz raznih industrija koje nisu povezane sa zračnim lukama kupuju marketinške usluge od društva AMS. Tim se korisnicima ne nude linije Ryanaira, ali oni su ih voljni pogledati u zamjenu za usluge društva AMS-a. Ti privatni korisnici, koji postupaju kao ulagači u tržišnom gospodarstvu, očito pridaju tržišnu vrijednost uslugama društva AMS kao zasebnim uslugama, kao i javne i privatne zračne luke diljem Unije. Ti privatni usporedni elementi bili bi sami po sebi dovoljni kao dokaz da su cijene AMS-a stvarne tržišne cijene.

iii. O financiranju koje je Sardinija pružila društvu So.Ge.A.AL

- (237) Komisija smatra da je društvo So.Ge.A.AL samo kanal kojim su regionalna sredstva dostavljena društvima Ryanair/AMS za uporabu u svrhe marketinga. Međutim, društvo AMS tvrdi da Komisija nije dostavila dokaze da društvo So.Ge.A.AL nije bilo neovisno u pogledu uporabe sredstava koja joj je dao na raspolaganje RAS i stoga ih nije moglo upotrijebiti u druge svrhe.
- (238) Čini se da je društvo So.Ge.A.AL državi plaćalo fiksnu naknadu za koncesiju i nije dijelilo svoje prihode s državom. Vlasnik društva So.Ge.A.AL, društvo RAS, ima izravni interes za povećanje dugoročne profitabilnosti društva So.Ge.A.AL primjerice pružanjem financijske potpore njegovim marketinškim naporima u cilju jačanja imidža trgovačke marke. Takvo ponašanje bilo bi u skladu s testom subjekta u tržišnom gospodarstvu i koristilo bi društvu RAS.
- (239) Društvo AMS dodaje da bi se dio financiranja društva So.Ge.A.AL mogao smatrati naknadom za pružanje SGEL-ja. Zračna luka Alghero olakšava pružanje usluga zračnog prijevoza u regiji koja je izolirana i koja je inače teško dostupna.

iv. Zaključak

- (240) Društvo AMS zaključilo je da ono nije bilo korisnik državne potpore i da su društva So.Ge.A.AL i RAS postupila prema društvu AMS u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

10.3. PRIMJEDBE SINDIKATA UNIONCAMERE

- (241) Unioncamere ističe da se, ne dovodeći u pitanje pojam gospodarske djelatnosti u sudskoj praksi Suda EU-a, za djelatnost koja je *sama po sebi* gospodarske prirode ne može uvijek smatrati da se pruža na tržištu u smislu da se takva djelatnost pruža ili bi se mogla pružati u kontekstu tržišnog natjecanja s ostalim subjektima.
- (242) Unioncamere priznaje da ulagač u tržišnom gospodarstvu u sličnim okolnostima vjerojatno ne bi poduzeo predmetne mjere u korist zračne luke. Međutim, Komisija bi svejedno trebala uzeti u obzir činjenicu da je javno ulaganje u zračnu luku često utemeljeno na razlozima koji nisu slični razlozima ulagača u tržišnom gospodarstvu. Javni ulagač ima očekivanja koja se razlikuju od onih povezanih s profitabilnošću ulaganja i istodobno nastoji ostvariti ciljeve općenite prirode, kao što je zaštita gospodarstva i regionalnog razvoja. Priznajući da se na temelju sudske prakse Suda takvi razlozi ne mogu uzeti u obzir u svrhe analize načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, Unioncamere tvrdi da svrha javnog financiranja zračne luke Alghero nije bila održati poduzeće koje inače ne bi bilo konkurentno već podržati regionalni razvoj. S obzirom na posebnu zemljopisnu strukturu Sardinije, postojanje posebne zračne luke javna tijela smatraju prioritetom.
- (243) Unioncamere zaključuje da bi Komisija trebala primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu uzimajući u obzir cilj mjeru podržavanja regionalnog i gospodarskog razvoja, „drugim riječima, trebala bi uzeti u obzir mjere koje su poduzete pri izvršavanju javnih ovlasti”.
- (244) Unioncamere smatra da bi spojivost predmetnih mjera u korist društva So.Ge.A.AL trebalo ocijeniti u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

11. PRIMJEDBE ITALIJE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

- (245) Italija je iznijela primjedbe samo na primjedbe društva Ryanair i Unioncamere.

11.1. NA PRIMJEDBE DRUŠTVA RYANAIR

- (246) U pogledu mjera u korist zračne luke Alghero, Italija je tvrdila da zračna luka posluje u udaljenoj regiji i stoga se „ne može isključiti” opća misija usluga od općeg gospodarskog interesa za zračnu luku.
- (247) Italija podržava tvrdnju društva Ryanair da manje zračne luke nemaju izbora nego moraju ulagati u svoj imidž kako bi osigurale održivost. U tom je smislu oglašavanje na *web*-mjestima niskotarifnih prijevoznika uobičajena praksa. Italija također ističe da je zračna luka kupila slične usluge od drugih zračnih prijevoznika, kao što su Germanwings, Volare, Meridiana i Alitalia.
- (248) Italija potvrđuje da su cijene usluga društva AMS određene na tržišnoj razini. Cijene su dostupne na *web*-mjestu društva AMS i cijene koje je plaćalo društvo So.Ge.A.AL bile su u skladu s objavljenim cijenama.
- (249) Italija zaključuje da društvo AMS nije bilo korisnik državne potpore i da su stoga društva So.Ge.A.AL i RAS postupila u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

11.2. O PRIMJEDBAMA UNIONCAMEREA

- (250) Italija se slaže da je javno ulaganje u zračnu luku često opravdano razlozima koji nisu slični razlozima privatnog ulagača jer javni ulagači također nastoje ostvariti ciljeve općenitije prirode, kao što su gospodarski i regionalni razvoj.

12. Ocjena

12.1. MJERE U KORIST DRUŠTVA So.Ge.A.AL

12.1.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (251) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora, „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.
- (252) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. kumulativni su. Stoga, kako bi se odredilo čine li predmetne mjere državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1., moraju biti ispunjeni svi uvjeti navedeni u uvodnoj izjavi 251. Drugim riječima, financijska potpora trebala bi:
- (a) biti dodijeljena od strane države ili iz državnih sredstava;
 - (b) njome bi se određenog poduzetnika ili proizvodnju određene robe trebalo stavljati u povoljniji položaj;
 - (c) narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje; i
 - (d) utjecati na trgovinu između država članica.

12.1.1.1. Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika

- (253) U skladu s utvrđenom sudskom praksom, Komisija mora prvo utvrditi je li društvo So.Ge.A.AL poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Pojmom poduzetnik obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni položaj subjekta i način njegovoga financiranja⁽⁵⁵⁾. Sve djelatnosti koje se sastoje od ponude robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti.
- (254) U svojoj presudi o „Zračnoj luci Leipzig-Halle” Sud Europske unije potvrdio je da upravljanje zračnom lukom u komercijalne svrhe i izgradnja infrastrukture zračne luke čine gospodarsku djelatnost⁽⁵⁶⁾. Kada se upravitelj zračne luke bavi gospodarskom djelatnošću ponude usluga zračne luke uz naknadu, bez obzira na njegov pravni položaj ili način financiranja, on je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora i pravila državnim potporama iz Ugovora primjenjuju se na prednosti koje tom upravitelju zračne luke dobiva odobrava država ili se odobravaju iz državnih sredstava⁽⁵⁷⁾.
- (255) U odnosu na trenutak u vremenu od kojeg je izgradnja i upravljanje zračnom lukom postalo gospodarska djelatnost, Komisija podsjeća da zbog postupnog razvoja tržišnih snaga u sektoru zračne luke nije moguće utvrditi točan datum. Međutim, Europski sudovi priznali su razvoj prirode djelatnosti zračne luke i Opći sud smatrao je u svojoj presudi o *zračnoj luci Leipzig/Halle*, da se od datuma donošenja presude u predmetu *Aéroports de Pariz* (12. prosinca 2000.) primjena pravila o državnim potporama na financiranje infrastrukture zračnih luka ne može više isključiti. Stoga se od 12. prosinca 2000. na dalje upravljanje zračnom lukom i izgradnja zračne luke moraju smatrati djelatnošću koja je unutar područja primjene kontrole državnih potpora. Slijedi da Komisija ne može sada na osnovi pravila o državnim potporama dovesti u pitanje financijske mjere odobrene upraviteljima zračnih luka prije 12. prosinca 2000.⁽⁵⁸⁾
- (256) Komisija stoga smatra da je od 12. prosinca 2000. na dalje, društvo So.Ge.A.AL obavljalo gospodarsku djelatnost i da je ono poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Stoga Komisija u nastavku ocjenjuje mogu li se mjere smatrati državnim potporom i, u pogledu onih koje se mogu smatrati državnim potporom, spojivost mjera odobrenih nakon 12. prosinca 2000. s unutarnjim tržištem. Međutim, Komisija neće dovesti u pitanje mjere o kojima je donesena odluka prije 12. prosinca 2000. i stoga u ovoj odluci ne mora ocjenjivati te mjere.

⁽⁵⁵⁾ Predmet C-41/90 *Höfner and Elser* [1991.] ECR I-1979, stavak 21.; C-160/91 *Poucet i Pistre protiv AGF-a i Cancava* [1993.] ECR I-637, stavak 17.; Predmet C-35/96 *Komisija protiv Italije* [1998.] ECR I-3851, stavak 36.

⁽⁵⁶⁾ Predmet C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije* [2012.] nije prijavljeno; vidjeti isto Predmet T-128/89 *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2000.] ECR II-3929, potvrđeno predmetom C-82/01P *Aéroports de Pariz protiv Komisije* [2002.] ECR I-9297 i predmet T-196/04 *Ryanair protiv Komisije* [2008.] ECR II-3643.

⁽⁵⁷⁾ Predmeti C-159/91 i C-160/91, *Poucet protiv AGV-a i Pistre protiv Cancavea* [1993.] ECR I-637.

⁽⁵⁸⁾ Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima iz 2014., stavak 29.

(257) Italija je dostavila podatke o kapitalnim rashodima (uključujući financiranje infrastrukture, opreme i „dijelova i radova” nastalima prije 12. prosinca 2000. (vidjeti uvodnu izjavu 84.). Na osnovu toga Komisija zaključuje da nema pravo preispitivati i dovesti u pitanje iznos od 25 431 706,16 EUR kojem je donesena odluka prije toga datuma.

12.1.1.2. Nadležnost javne politike

(258) Iako se društvo So.Ge.A.AL mora smatrati poduzetnikom u svrhe članka 107. stavka 1. Ugovora najkasnije od 12. prosinca 2000., treba podsjetiti da sve aktivnosti vlasnika i upravitelja zračne luke nisu nužno gospodarske prirode ⁽⁵⁹⁾.

(259) Sud je smatrao da djelatnosti za koje je obično odgovorna država kada izvršava svoje službene ovlasti kao javno tijelo nisu gospodarske naravi i na njih se ne primjenjuju pravila o državnim potporama.

(260) Stoga financiranje djelatnosti u okviru nadležnosti javne politike ili infrastrukture koja je izravno povezana s tim djelatnostima u načelu ne čini državnu potporu ⁽⁶⁰⁾. Djelatnosti zračne luke poput kontrole zračnog prometa, policije, carine, vatrogasaca i djelatnosti nužne za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitih radnji te ulaganja povezana s infrastrukturom i opremom potrebnom za provođenje tih aktivnosti općenito se smatraju negospodarskim djelatnostima ⁽⁶¹⁾.

(261) Međutim, javnim financiranjem negospodarskih djelatnosti ne smije se uzrokovati nepravedna diskriminacija između zračnih prijevoznika i upravitelja zračnih luka. Prihvaćena je sudska praksa da postoji prednost kada javna tijela oslobode poduzeća troškova koji su svojstveni njihovim gospodarskim djelatnostima ⁽⁶²⁾. Stoga, ako je u određenom pravnom sustavu uobičajeno da zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih luka snose troškove određenih usluga, a neki zračni prijevoznici ili upravitelji zračnih usluga koji obavljaju iste usluge u ime istih javnih tijela ne moraju snositi te troškove, potonji prijevoznici mogu uživati pogodnosti, čak i ako se te usluge same po sebi smatraju negospodarskima ⁽⁶³⁾.

(262) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 49., u dopisu od 10. lipnja 2014. Italija je tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL obavljalo određene djelatnosti koje su u nadležnosti javne politike. Italija je posebno tvrdila da se smatra da su troškovi (troškovi ulaganja ili operativni troškovi) koji nastaju iz obveze zračnih luka da stave na raspolaganje prostorije zračnih luka društvu ENAC ili drugim javnim tijelima (granična policija, carinska uprava, crveni križ, vatrogasci, policija) i da snose administrativne troškove i troškove održavanja tih prostorija u nadležnosti javne politike. Takva je obveza propisana u nacionalnom zakonodavstvu i primjenjuje se na sve upravitelje zračnih luka u Italiji. Italija tvrdi da su ukupni operativni troškovi društva So.Ge.A.AL za održavanje tih prostorija u razdoblju 2000. – 2010. iznosili 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.

(263) Komisija smatra da se u načelu može smatrati da su ti troškovi povezani s djelatnostima koje su u nadležnosti javne politike. Međutim, Komisija u ovom slučaju napominje da u nacionalnom zakonodavstvu nije propisano pravo upravitelja zračnih luka na naknadu troškova nastalih obavljanjem tih djelatnosti. Stoga, u skladu s primjenjivim pravnim sustavom, talijanske začne luke u načelu moraju relevantne troškove snositi same. Stoga bi se trebalo smatrati da troškovi povezani s pružanjem i održavanjem prostora i prostorija nužnih za obavljanje djelatnosti iz uvodne izjave 262. čine uobičajene troškove poslovanja upravitelja zračnih luka ⁽⁶⁵⁾. Stoga troškovi poslovanja (iz uvodne izjave 48. i troškovi ulaganja (iz uvodne izjave 49.) koji se odnose na pružanje i održavanje prostorija rezerviranih za djelatnosti iz uvodne izjave 262. nisu troškovi u nadležnosti javne politike i ako javna tijela financiraju te troškove to bi se moglo smatrati državnom potporom društvu So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ Predmet C-364/92 SAT *Fluggesellschaft protiv Eurocontrola* [1994.] ECR I-43; 2014 Smjernice za zračni prijevoz, točka 34.

⁽⁶⁰⁾ Odluka Komisije od 19. ožujka 2003. u predmetu N309/202, citirana.

⁽⁶¹⁾ Vidjeti, posebno, predmet C-364/92 SAT *Fluggesellschaft protiv Eurocontrola* [1994.] ECR I-43, stavak 30. i predmet C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati protiv Komisije* [2009.] ECR I-2207, stavak 71.; Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 35.

⁽⁶²⁾ Vidjeti Predmet C-172/03 *Wolfgang Heiser protiv Finanzamt Innsbruck* [2005.] ECR I-01627, stavak 36., i navedenu sudsku praksu.

⁽⁶³⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 37.

⁽⁶⁴⁾ Dopis Italije od 10. lipnja 2014., Prilog 22.

⁽⁶⁵⁾ Vidjeti Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 37.

12.1.1.3. Državna sredstva i odgovornost države

- (264) Kako je Sud utvrdio u svojoj presudi *Stardust Marine* pojam državnih potpora primjenjuje se na svaku prednost koju država odobrava sama iz državnih sredstava ili ju odobrava neko posredničko tijelo koje djeluje u skladu s ovlastima koje su na njega prenesene ⁽⁶⁶⁾. U svrhe primjene članka 107. Ugovora, sredstva državnih tijela (decentraliziranih, saveznih, regionalnih, lokalnih i ostalih) država članica smatraju se državnim sredstvima ⁽⁶⁷⁾. Osim toga, na mjere koje su donijela takva tijela, bez obzira na njihov pravni položaj i opis, primjenjuje se članak 107. jednako kao i na mjere koje je poduzelo središnje tijelo ⁽⁶⁸⁾.
- (265) U tom slučaju, subvencije društva RAS za „dijelove i radove” (mjera 2.) odobrene su društvu So.Ge.A.AL izravno iz regionalnog proračuna i stoga čine državna sredstva i mogu se pripisati državi. Slično tome, sufinanciranje infrastrukture zračne luke koje je obavila država i opreme u zračnoj luci Alghero koje je obavilo društvo RAS (mjera 3.) financirali su se izravno državnim sredstvima.
- (266) Za pet injekcija kapitala uplaćenih u razdoblju između 2000. – 2010. u ukupnom iznosu od 31 086 398 EUR (mjera 1.), budući da su ih izvršili i financirali javni dioničari društva So.Ge.A.AL, odnosno Trgovačka komora općine Sassari, pokrajina Sassari, općina Sassari, općina Alghero, RAS i SFIRS, trebalo bi se smatrati da su financirane iz državnih sredstava.
- (267) Zasebno pitanje koje treba istražiti jest je li država odgovorna za te prijenose državnih sredstava. Za odluke koje su donijele Trgovačka komora općine Sassari, pokrajina Sassari, općina Sassari, općina Alghero i RAS – kao javna tijela ili lokalna neovisna javna tijela na koja se primjenjuje javno pravo u skladu s kojim su one dio javne uprave, i kojima su povjerene zadaće javne politike (kao što je Trgovačka komora općine Sassari,) – odgovorna je država.
- (268) U pogledu društva SFIRS, utvrđena je sudska praksa da se na temelju „organskih” ili „strukturnih” pokazatelja ili naznaka o sudjelovanju države može utvrditi odgovornost države za mjeru koju je poduzelo javno tijelo. Sud je uspostavio otvoren skup mogućih pokazatelja koji su važni za pitanje odgovornosti države, kao što su sljedeći ⁽⁶⁹⁾:
- (a) činjenica da je poduzeće putem čijeg posrednika je odobrena država moralo uzeti u obzir upute državnih tijela;
 - (b) integracija javnog poduzetnika u strukturu javne uprave;
 - (c) priroda aktivnosti javnih tijela i izvršavanje tih aktivnosti na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima;
 - (d) pravni položaj poduzetnika (javno pravo ili pravo trgovačkih društava);
 - (e) stupanj nadzora koji tijela javne vlasti izvršavaju u odnosu na upravljanje poduzetnikom;
 - (f) drugi pokazatelji koji upućuju, u određenom slučaju, na sudjelovanje javnih tijela u donošenju mjere ili na to da postoji mala vjerojatnost da javna tijela nisu u tome sudjelovala, uzimajući u obzir opseg mjere, njezin sadržaj ili njezine uvjete.
- (269) U ovom je slučaju istragom potvrđena početna ocjena Komisije da se injekcije kapitala trebaju smatrati rezultatom postupanja koje se može pripisati državi i da društvo SFIRS nije sudjelovalo u predmetnim injekcijama kapitala samo u svrhe ostvarenja najveće moguće dobiti.
- (270) Društvo SFIRS osnovano je kao investicijsko trgovačko društvo društva RAS sa zadaćom izrade planova i nacрта smjernica umjerenih na gospodarski i društveni razvoj regije. Glavni cilj SFIRS-a stoga nije ostvariti najveću moguću dobit već djelovati kao instrument društva RAS za poticanje gospodarskog razvoja Sardinije. Osim toga, na sastanku skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL od 30. travnja 2004., predstavnik društva RAS odbacio je operativni gubitak upravitelja zračne luke ostvaren 2003. u svjetlu „strateške uloge koju je preuzela zračna luka

⁽⁶⁶⁾ Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije („Stardust Marine”)* [2002.] ECR I-4397.

⁽⁶⁷⁾ Spojeni predmeti T-267/08 i T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, [2011], još nije objavljeno, stavak 108.

⁽⁶⁸⁾ Presuda Suda od 6. ožujka 2002., spojeni predmeti T-127/99, T-129/99, T-140/99 *Diputación Foral de Álava i ostali protiv Komisije*, Rec 2002., str. II-1330, stavak 142.

⁽⁶⁹⁾ Presuda *Stardust Marine*, citirana.

na regionalnoj razini" ⁽⁷⁰⁾. To upućuje na činjenicu da je društvo RAS pridalo posebnu važnost razvoju zračne luke, cilju koji je ostvarivalo putem svog sredstva ulaganja društva SFIRS zajedno s ostalim javnim dioničarima društva So.Ge.A.AL. Osim toga, intervencija društva SFIRS provedena je zajedno s intervencijama drugih javnih dioničara.

- (271) Komisija stoga zaključuje da injekcije kapitala uključuju državna sredstva i da je za njih odgovorna država. Komisija također napominje da Italija nije tijekom istrage osporila taj nalaz.

12.1.1.4. Gospodarska prednost

- (272) Prednost, u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenima tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ⁽⁷¹⁾. U tom pogledu, financiranjem troškova koji su nastali pružanjem usluga od općeg gospodarskog interesa ne osigurava se gospodarska prednost primatelju u mjeri u kojoj su ispunjeni uvjeti koje je propisao Sud u predmetu *Altmark* ⁽⁷²⁾ (vidjeti uvodne izjave 273. – 278.). Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok i cilj intervencije države ⁽⁷³⁾. Komisija u nastavku prvo ocjenjuje jesu li predmetne mjere (mjere 1., 2. i 3.) u skladu s uvjetima iz presude *Altmark* i drugo, analizira jesu li odobrene u uobičajenim tržišnim uvjetima u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu.

12.1.1.4.1. Neispunjenje kriterija iz presude *Altmark*

- (273) Društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je za vrijeme istrage da mu je povjerenu pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SGEI). Društvo So.Ge.A.AL tvrdi da je obavljalo usluge od općeg gospodarskog interesa utvrđene u Konvenciji (vidjeti uvodne izjave 173. – 176.).

- (274) S druge strane, u svojim očitovanjima na odluku iz 2012. Italija nije tvrdila da bi se opće upravljanje zračnom lukom, ili dio djelatnosti zračne luke, mogli smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa i da bi stoga predmetne mjere činile naknadu za obvezu obavljanja javne usluge. Kao odgovor na očitovanja podnesena tijekom istrage društva Ryanair, Italija je jednostavno potvrdila da „se ne može isključiti mogućnost da je upravitelj zračne luke pružao javnu uslugu” (vidjeti uvodnu izjavu 246.). Kasnije u istražnom postupku, kao odgovor na zahtjev za informacije od Komisije, Italija je – u ime društva RAS – izjavila da bi društvo So.Ge.A.AL zapravo pružalo usluge od općeg gospodarskog interesa koje bi mu bile povjerene:

- (a) u pogledu upravljanja zračnom lukom putem različitih Konvencija koje je potpisalo društvo So.Ge.A.AL s državom;
- (b) u pogledu infrastrukture zračne luke putem različitih akata u kojima je propisano financiranje javnim sredstvima.

- (275) U slučaju poduzetnika kojima je povjereno pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa, kako bi zaključila čine li predmetne mjere prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, Komisija mora ispitati poštovanje uvjeta koje je sud utvrdio u svojoj presudi u predmetu *Altmark*. Ti se uvjeti mogu sažeti kako slijedi:

- (a) poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javnih usluga i te obveze moraju biti jasno određene (*Altmark* kriterij br. 1);
- (b) parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način. (*Altmark* kriterij br. 2);
- (c) naknada ne smije premašiti iznos nužan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji su nastali pri obavljanju obveze javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za ispunjenje tih obveza (*Altmark* kriterij br. 3);

⁽⁷⁰⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog 17.

⁽⁷¹⁾ Predmet C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) i ostali protiv La Poste i ostalih* [1996.] ECR I-3547, stavak 60. i predmet C-342/96 *Kraljevina Španjolska protiv Komisije Europskih zajednica* [1999.] ECR I-2459, stavak 41.

⁽⁷²⁾ Presuda *Altmark* citirana.

⁽⁷³⁾ Predmet 173/73 *Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica* [1974.] ECR 709, stavak 13.

- (d) ako obveza pružanja javne usluge nije povjerena poduzetniku u postupku javne nabave, razina potrebne naknade mora biti određena na osnovi analize troškova koje bi tipični poduzetnik kojim se dobro upravlja i koje ima dovoljna sredstva za ispunjavanje nužnih zahtjeva javne usluge imao pri izvršavanju tih obveza, vodeći računa o odgovarajućim prihodima i razumnoj dobiti za izvršavanje tih obveza (Altmark kriterij br. 4).
- (276) Komisija prvo ocjenjuje poštovanje Altmark kriterija br. 2. Budući da Altmark kriteriji moraju biti kumulativno ispunjeni, u slučaju neispunjenja bilo kojeg od tih uvjeta donosi se zaključak da se na temelju tog testa ne može isključiti postojanje prednosti, čak i ako bi se usluge koje pruža društvo So.Ge.A.AL mogle smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.
- (277) U tom slučaju nisu unaprijed utvrđeni parametri za izračun naknade upravitelju zračne luke za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Zapravo se u Konvenciji ne spominje izričito naknada koju će država dodijeliti upravitelju zračne luke za pružanje usluga zračne luke. Samo na temelju toga može se zaključiti da u ovom slučaju nije ispunjen Altmark kriterij br. 2.
- (278) Budući da u ovom slučaju nisu kumulativno ispunjena četiri uvjeta iz presude Altmark, Komisija zaključuje da se na temelju tog testa ne može isključiti postojanje prednosti, čak i ako bi se usluge koje pruža društvo So.Ge.A.AL mogle smatrati uslugama od općeg gospodarskog interesa.

12.1.1.4.2. Usklađenost s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu

- (279) Komisija dalje podsjeća da se „kapital koji je država izravno ili neizravno stavila na raspolaganje poduzetniku u okolnostima koje odgovaraju uobičajenim tržišnim uvjetima ne može smatrati državnom potporom” (74).
- (280) U ovom slučaju, kako bi utvrdila ostvaruje li društvo So.Ge.A.AL javnim financiranjem zračne luke Alghero prednost koju ne bi ostvarilo u uobičajenim tržišnim uvjetima, Komisija mora usporediti postupanje javnih tijela koja pružaju predmetna financijska sredstva s postupanjem subjekta u tržišnom gospodarstvu koji postupa u skladu s izgledima profitabilnosti (75).
- (281) U postupku ocjenjivanja trebalo bi zanemariti pozitivne posljedice na gospodarstvo regije u kojoj se nalazi zračna luka, osim onih koje utječu na dobit koju očekuju javna tijela koja odobravaju mjere. Sud je objasnio da je relevantno pitanje za primjenu načela subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni dioničar upisao predmetni kapital u sličnim okolnostima, uzimajući u obzir predvidljivost ostvarivanja povrata i ako se zanemare sva socijalna pitanja, pitanja regionalne politike i sektorska pitanja” (76).
- (282) U presudi *Stardust Marine* Sud je naveo da, „[...] kako bi se moglo utvrditi je li država usvojila ponašanje razumnog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu, potrebno je staviti se u kontekst razdoblja tijekom kojeg su bile poduzete mjere financijske potpore kako bi se procijenila ekonomska opravdanost ponašanja države te se suzdržati od bilo kakve procjene na temelju kasnijeg stanja” (77).
- (283) Nadalje, u predmetu EDF sud je izjavio sljedeće „[...] u svrhu dokazivanja da je država članica, prije ili istodobno s davanjem prednosti, donijela tu odluku kao dioničar, nije dovoljno osloniti se na gospodarske ocjene provedene nakon davanja prednosti, na retrospektivni nalaz da je ulaganje predmetne države članice bilo profitabilno ili na naknadna obrazloženja o odabranom tijeku postupaka” (78).
- (284) Da bi mogla primijeniti načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija se stoga mora vratiti u vrijeme kada su donesene pojedinačne odluke o javnom financiranju društva So.Ge.A.AL. Komisija bi također trebala u načelu

(74) Presuda *Stardust Marine*, stavak 69.

(75) Predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije* („Alfa Romeo”) [1991.] ECR I-1603, stavak 23.; predmet T-296/97 *Alitalia protiv Komisije* [2000.] ECR II-03871, stavak 84.

(76) Predmet 40/85 *Belgija protiv Komisije* [1986.] ECR I-2321.

(77) Presuda *Stardust Marine*, stavak 71.

(78) Predmet C-124/10P *Europska komisija protiv Électricité de France (EDF)* [2012.], nije još objavljeno, stavak 85.

temeljiti svoju ocjenu utemeljenosti odluka o ulaganju na dobiti na informacijama i pretpostavkama koje su bile na raspolaganju javnim tijelima u trenutku kada su donesene odluke o financiranju društva So.Ge.A.AL. U točki 63. Smjernica za zračni prijevoz propisano je da se dogovori sklopljeni između zračnih prijevoznika i zračne luke mogu smatrati usklađenima s testom STG-a kada, sa stajališta *ex ante*, dodatno pridonose profitabilnosti zračne luke. Iako se u tom kriteriju odražava logika testa subjekta u tržišnom gospodarstvu, on je tek nedavno izražen i odnosi se na pojedinačne dogovore, a ne na opće poslovanje, što je češće slučaj kod primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu. Komisija stoga priznaje da bi relevantnoj državi članici i predmetnim operatorima moglo biti teško dostaviti potpune istovremene dokaze o dogovorima koji su sklopljeni prije mnogo godina i to će uzeti u obzir kod primjene predmetnog kriterija na ovaj slučaj.

i. Financiranje infrastrukture zračne luke (uključujući „dijelove i radove“) i opreme

- (285) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 81., u okviru ocjenjivanja provedenog u ovoj Odluci Komisija je zajedno analizirala subvencije za infrastrukturu i opremu (Mjera 3.) i financiranje „dijelova i radova“ (Mjera 2.) kao niz mjera za financiranje stvaranja i nadogradnje infrastrukture i opreme.
- (286) Troškove povezane sa izgradnjom i radom zračne luke, uključujući troškove ulaganja, obično snosi upravitelj zračne luke pa se stoga pokrivanjem dijela tih troškova on oslobađa opterećenja koje bi obično morao snositi.
- (287) Treba utvrditi mogu li javna tijela, kada osiguravaju bespovratna investicijska sredstva za financiranje infrastrukture, opreme, dijelova i radova u zračnoj luci Alghero, razumno očekivati povrat na ulaganja u bilo kojem obliku i u mjeri u kojoj bi im njihova ulaganja bila profitabilna.
- (288) Italija nije izričito tvrdila da su bespovratna sredstva za ulaganja u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Italija nije predstavila ni poslovni plan s izračunima očekivane profitabilnosti bespovratnih sredstava za ulaganja, bez obzira je li izrađen *ex ante* ili rekonstruiran na temelju dostupnih informacija i predvidljivog razvoja u tom trenutku.
- (289) U odnosu na bespovratna sredstva koja je osigurala država, treba napomenuti da u zamjenu za pravo upravljanja infrastrukturom zračne luke društvo So.Ge.A.AL državi plaća naknadu za koncesiju. Italija je tvrdila da se naknade za koncesiju koje plaćaju upravitelji zračnih luka utvrđuju u odnosu na količine prometa i stoga im nije cilj nadoknaditi ulaganja države u infrastrukturu zračne luke. Nema naznaka da bi država, kada financira određena ulaganja u zračnu luku Alghero, mogla očekivati povećanje prometa i povezano povećanje naknada za koncesiju koje bi bile dovoljno velike da bi njezini troškovi bili isplativi.
- (290) Komisija smatra da, s obzirom na svojstvene i znatne nesigurnosti povezane s infrastrukturnim projektima, državna bespovratna sredstva nisu u skladu s vrstom analize koju bi razumni ulagač poduzeo za takve projekte. Budući da nema naznaka da se očekivalo da će se predmetnim financiranjem ostvariti uobičajen povrat, Komisija smatra da financiranje koje je država odobrila nakon 12. prosinca 2000. nije bilo u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i da se njime dodijelila prednost upravitelju zračne luke.
- (291) Javno financiranje opreme isto tako nije u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu zato što nije bilo *ex ante* poslovnog plana niti analize osjetljivosti osnovnih pretpostavki profitabilnosti koje pokazuju kakav bi financijski povrat društvo RAS moglo razumno očekivati od subvencija za ulaganja koje je odobrilo društvu So. Ge.A.AL. Čak nije jasno da bi društvo RAS moglo očekivati ikakav povrat jer, za razliku od države, ne dobiva naknadu za koncesiju od društva So.Ge.A.AL.
- (292) Nadalje, čak i kada bi poduzetnik pretpostavio da bi se dividende koje bi mogao dobiti i moguće povećanje vrijednosti dionica koje posjeduje u društvu So.Ge.A.AL, kao njegov glavni dioničar, mogle smatrati mogućim izvorom financijskog povrata koji se može uzeti u obzir kod primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom kontekstu ⁽⁷⁹⁾, dovoljno je napomenuti da je društvo So.Ge.A.AL ostvarilo znatne gubitke svake godine u

⁽⁷⁹⁾ Komisija nije zauzela definitivno stajalište o tome u ovoj Odluci.

razdoblju koje je predmet istrage (počevši od 2000.). Stoga država i društvo RAS nisu mogli razumno očekivati da će se njihovim financiranjem infrastrukture ili opreme u zračnoj luci Alghero u tom razdoblju poboljšati financijska situacija društva So.Ge.A.AL u mjeri u kojoj bi ono platilo dovoljne dividende ili da bi se vrijednost društva So.Ge.A.AL povećala kao rezultat tog financiranja u mjeri u kojoj bi javno financiranje bilo „profitabilno”. Italija i treće stranke nisu dostavile elemente na temelju kojih bi se moglo zaključiti da je tako.

- (293) Stoga mjera 2. i mjera 3. nisu u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i njima je dodijeljena gospodarska prednost društvu So.Ge.A.AL.

ii. Injekcije kapitala između 2000. i 2010.

- (294) Italija i društvo So.Ge.A.AL tvrdili su da bi injekcije kapitala koje su proveli javni dioničari društva So.Ge.A.AL u razdoblju 2000. – 2010. bile u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Iako je upravitelj zračne luke stalno bilježio gubitke od 2000., bilo bi legitimno pretpostaviti da će se djelatnošću ostvariti povrat, posebno s obzirom na neposrednu dodjelu „opće” koncesije društvu So.Ge.A.AL. Donoseći svaku od predmetnih mjera, javni dioničari djelovali bi kao razumni ulagači u tržišnom gospodarstvu.
- (295) Budući da je u vrijeme kada su donesene odluke o injkcijama kapitala financijska situacija društva So.Ge.A.AL bila nestabilna, Komisija je u odluci iz 2012. zauzela preliminarni stav da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu tražio provedbu plana za obnovu održivosti trgovačkog društva. Komisija je smatrala da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu uložio svježi kapital u ono trgovačko društvo čiji je kapital pao ispod zakonom propisane razine, kao što je bilo slučaj s društvom So.Ge.A.AL, samo ako je mogao očekivati da će trgovačko društvo ponovno postati održivo u razumnom vremenskom roku. Komisiji u tom trenutku nije dostavljen niti jedan takav plan i, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 301. do 311., različiti poslovni planovi koje je izradilo društvo So.Ge.A. AL, ili su izrađeni za njega, u razdoblju kada su provedene injekcije kapitala nisu činili čvrstu osnovu koju bi dioničari predvođeni izgledima profitabilnosti smatrali dovoljnom da bi mogli očekivati razumni povrat.
- (296) Tijekom istrage Italija je dostavila Komisiji nekoliko dokumenata za koje je tvrdila da se trebaju smatrati poslovnim planovima na kojima su utemeljene odluke o dokapitalizaciji društva So.Ge.A.AL. Italija je također tvrdila da bi iz perspektive privatnog ulagača nadoknada gubitaka društva So.Ge.A.AL mogla biti valjano opravdana ne samo postojanjem strateškog programa restrukturiranja s dugoročnim izgledima ostvarivanja dobiti, već i razlozima koji ne uključuju čistu financijsku profitabilnost, posebno općenitijim ciljevima općeg interesa kao što je regionalni razvoj. Poslovni planovi koje je dostavila Italija detaljno su opisani u uvodnim izjavama 59. – 75.
- (297) U tom pogledu mjere koje su proveli država, RAS i SFIRS nisu u skladu s postupanjem ulagača u tržišnom gospodarstvu predvođenog izgledima profitabilnosti. U razdoblju od 2000. do 2010., država, društvo RAS i SFIRS stalno su pružali financijsku potporu koja je bila potrebna za održavanje društva So.Ge.A.AL na životu. Komisija smatra da je financijska situacija društva So.Ge.A.AL bila takva da niti jedan subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi pokrивao njegove gubitke u tako dugom razdoblju bez vjerodostojne i realistične prethodne procjene kojom se pokazuje da bi bilo učinkovitije nastaviti pokrивati gubitke nego restrukturirati trgovačko društvo.
- (298) Komisija ne može prihvatiti tvrdnju Italije da bi se u ocjeni poslovne logičke osnove javnog ulagača trebali uzeti ciljevi od javnog interesa. Na temelju utvrđene sudske prakse, da su javni ulagači postupali kao ulagač u tržišnom gospodarstvu, oni se ne bi predvodili ciljevima javnog interesa i ulaganje bi moralo biti samo po sebi profitabilno.
- (299) Budući da je tijekom istrage društvo So.Ge.A.AL tvrdilo da bi gospodarsku osnovu mjera trebalo ocjenjivati zasebno prije i nakon dodjele opće koncesije 2007., Komisija jedne za drugima ocjenjuje injekcije kapitala provedene u razdoblju 2000. – 2007. i 2008. – 2010.

Injekcije kapitala u razdoblju 2000. – 2007.

- (300) Društvo So.Ge.A.AL izjavilo je da su se dokapitalizacije provedene prije 2007. temeljile na potrebi zaštite poslovanja trgovačkog društva, posebno s obzirom na neposrednu dodjelu opće koncesije. Na temelju informacija dostupnih u trenutku kada su donesene odluke o injekcijama kapitala u trgovačko društvo, izgledi da će biti dodijeljena opća koncesija bili su od ključne važnosti za dioničare društva So.Ge.A.AL.
- (301) U tom smislu Komisija smatra da se poslovni planovi društva So.Ge.A.AL ne mogu smatrati realističnom osnovom za predviđanje buduće uspješnosti trgovačkog društva u razdoblju 2000. – 2010. U tim se planovima zasebno spominju injekcije kapitala koje bi bile potrebne za usklađivanje kapitala sa zakonskim zahtjevima. Osim toga, u njima nema naznaka da su, u vrijeme kada se odlučivalo o predmetnim injekcijama kapitala, javni dioničari društva So.Ge.A.AL očekivali su da će trgovačko društvo ponovno postati profitabilno i da će oni ostvariti povrat na ulaganje (u smislu isplaćenih dividendi ili povećanja vrijednosti dionica trgovačkog društva) koji bi prevagnuo u odnosu na iznos kapitala uloženog u trgovačko društvo. Planovi ne sadržavaju analizu alternativnih scenarija koje bi tražio razuman ulagač u tržišnom gospodarstvu prije poduzimanja tako velikih injekcija kapitala u trgovačko društvo.
- (302) Komisija napominje da samo jedan od dokumenata za koje Italija navodi da su poslovni planovi prethodi datumu prve odluke o injekciji kapitala. Iako je u poslovnom planu iz 1999. navedeno je potrebna dokapitalizacija društva So.Ge.A.AL, u njemu nije predviđena procjena iz koje je razvidno da bi dioničarima trgovačkog društva bilo povoljnije pokriti gubitke upravitelja zračne luke umjesto donošenja mjera restrukturiranja usmjerenih na povećanje učinkovitosti upravitelja zračne luke u roku koji je prihvatljiv ulagaču u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, u poslovnom planu iz 1999. nije navedeno da će društvo So.Ge.A.AL postati profitabilno nakon injekcija kapitala.
- (303) Osim toga, poslovni plan iz 1999. temelji se na pretpostavci da će društvu So.Ge.A.AL iste godine biti dodijeljena opća koncesija. Komisija smatra da bi razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu ponovno ocijenio strategiju i razmotrio mogućnosti restrukturiranja kada je postalo očito da će dodjela koncesije biti odgođena i da neće biti ostvaren cilj ponove profitabilnosti.
- (304) Ni u Roland Bergerovom planu nisu predložene mjere za restrukturiranje društva So.Ge.A.AL, a to je bio jedini poslovni plan u kojem je ocijenjena financijska situacija društva So.Ge.A.AL u dva scenarija – „opće” i „privremene” koncesije. U Roland Bergerovom planu zaključeno je da će društvo So.Ge.A.AL nastaviti bilježiti gubitke u scenariju privremene koncesije, ali nisu predložene korektivne mjere. Takav manjak informacija obeshrabrio bi svakog ulagača u tržišnom gospodarstvu od provedbe predmetne strategije, posebno s obzirom na to da nije bio siguran stvarni datum dodjele opće koncesije društvu So.Ge.A.AL. Komisija također napominje da je samo društvo So.Ge.A.AL smatralo da je Roland Bergerov plan bio dovoljno pouzdan (vidjeti uvodnu izjavu 57.).
- (305) Poslovni plan iz 2005. izrađen je s obzirom na dodjelu opće koncesije. Iako su u njemu predviđeni prihodi i troškovi četrdesetogodišnje koncesije za upravljanje zračnom lukom, pod pretpostavkom da će koncesija biti dodijeljena društvu So.Ge.A.AL 2006., u planu nisu predložene mjere za uklanjanje nedostataka neuspješne djelatnosti zemaljskih usluga, za koje se smatralo u Roland Bergerovom planu iz 2004. da su ispod prosjeka sektora i očekivalo se da će srednjoročno nastaviti ostvarivati gubitke.
- (306) S obzirom na to, Komisija smatra da razumni ulagač u tržišnom gospodarstvu ne bi smatrao niti jedan od navedenih planova pouzdanom osnovom za provođenje predmetnih ulaganja.

Injekcije kapitala u razdoblju 2008. – 2010.

- (307) Ulagač u tržišnom gospodarstvu u svakom bi slučaju ponovno ocijenio strategiju u poslovnom planu iz 2010., posebno budući da je u skladu s člankom 14.bis Konvencije, koncesija trebala biti ukinuta ako društvo So.Ge.A.AL ne postane profitabilno u roku od četiri godine od datuma kada je takva koncesija stupila na snagu, odnosno do 2011. U planu iz 2010. međutim predviđena je obnova profitabilnosti trgovačkog društva samo godinu dana nakon 2011., odnosno 2012., uzimajući u obzir dokapitalizaciju trgovačkog društva predviđenu za 2010.

- (308) Odluka dioničara da nastave pokrivati gubitke društva So.Ge.A.AL bez programa restrukturiranja, čak i kada su gospodarski rezultati nakon dodjele opće koncesije pokazali da nije vjerojatno da će se profitabilnost povećati unutar rokova određenih Konvencijom, ne može se smatrati postupanjem ulagača u tržišnom gospodarstvu.
- (309) Nadalje, društvo So.Ge.A.AL izjavilo je da su na njegove rezultate nakon 2007. utjecali nepredviđeni događaji i posebno je spomenulo učinak gospodarske krize na njegov promet zbog čega je trgovačko društvo zabilježilo smanjenje putničkog prometa za 1,8 %. Osim toga, društvo So.Ge.A.AL tvrdilo je da promet nije rastao kako je predviđeno zbog kašnjenja u provođenju infrastrukturnih radova u zračnoj luci i zbog toga što ENAC nije revidirao pristojbe zračne luke.
- (310) U tom pogledu Komisija napominje da Italija nije osigurala ocjenjivanje učinaka predmetnih nepredviđenih događaja. Nema dokaza da bi se pad prometa od 1,8 % pomogao pripisati gospodarskoj krizi.
- (311) S obzirom na to, čini se da odluke o dokapitalizaciji društva So.Ge.A.AL nisu bile utemeljene na gospodarskim ocjenama koje su usporedive s kojima koje bi, u odgovarajućim okolnostima, ulagač u tržišnom gospodarstvu provodio u sličnoj situaciji, prije ulaganja, kako bi utvrdio njihovu buduću profitabilnost.
- (312) Komisija također napominje da su Italija i društvo So.Ge.A.AL potvrdili da su injekcije kapitala u prvom redu dogovorene kako bi se zadovoljili regulatorni zahtjevi. Međutim, Komisija smatra da se ulaganje dodatnog kapitala u trgovačko društvo ne može opravdati usklađivanjem sa zakonskim zahtjevima u pogledu kapitala. Ulagачi često imaju zakonsku obvezu pridonijeti dodatni vlasnički kapital u trgovačka društva čija je baza kapitala nagrižena trajnim gubicima do unaprijed utvrđene razine. Ulagачi u tržišnom gospodarstvu koji se nalaze u takvoj situaciji razmotrili bi sve druge mogućnosti – uključujući likvidaciju ili zatvaranje⁽⁸⁰⁾ – i izabrali onu koja je financijski najpovoljnija.
- (313) Komisija stoga zaključuje da odluke o injekcijama kapitala u društvo So.Ge.A.AL nisu bile u skladu s načelom ulagača u tržišno gospodarstvo i stoga je njima društvu So.Ge.A.AL osigurana gospodarska prednost.

12.1.1.5. *Selektivnost*

- (314) Na mjeru državne potpore primjenjuje se članak 107. stavka 1. UFEU-a ako se njome „određene poduzetnike ili proizvodnju određene robe” stavlja u povoljniji položaj. Stoga se državnim potporama mogu smatrati samo one mjere kojima se poduzetnici na selektivan način stavljaju u povoljniji položaj.
- (315) U predmetnom slučaju Komisija napominje da su mjere 1., 2. i 3. pružene samo društvu So.Ge.A.AL i stoga su selektivne u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

12.1.1.6. *Utjecaj na trgovinu i narušavanje tržišnog natjecanja*

- (316) Da bi se mogla smatrati državnom potporom, financijska mjera mora utjecati na trgovinu između država članica i narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje. Kada ocjenjuje navedena dva uvjeta, Komisije ne mora utvrditi da potpora ima stvarni učinak na trgovinu između država članica i da se stvarno narušava tržišno natjecanje, već samo ispitati može li potpora, s obzirom na okolnosti, utjecati na trgovinu i narušavati tržišno natjecanje⁽⁸¹⁾. Kada se potporom koju dodjeljuje država članica jača položaj poduzetnika u usporedbi s ostalim poduzetnicima koji se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da potpora na potonje utječe.
- (317) U skladu s ocjenom u uvodnim izjavama 253. – 257., upravljanje zračnom lukom gospodarska je djelatnost. S jedne strane natječu se zračne luke kako bi privukle zračne prijevoznike i s njima povezani zračni prijevoz (putnički i teretni), a s druge strane, natječu se i upravitelji zračnih luka kako bi im se povjerilo upravljanje određenom zračnom lukom. Komisija ističe da se zračne luke koje se ne nalaze u istom prihvatnom području i pa čak u različitim državama članicama također mogu natjecati u cilju privlačenja niskobudžetnih zračnih i čarter prijevoznika.

⁽⁸⁰⁾ Vidjeti Komunikaciju Komisije državama članicama (SL C 307, 31.11.1993., str. 3.), stavak 36.

⁽⁸¹⁾ Vidjeti, primjerice, predmet C-372/97 *Italija protiv Komisije* [2004.] ECR I-3679, stavak 44.

- (318) Kako je navedeno u točki 40. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. i ponovno potvrđeno u točki 45. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., nije moguće isključiti čak ni manje zračne luke iz područja primjene članka 107. stavka 1. Ugovora na osnovu toga da javna tijela njihovim financiranjem ne bi mogla narušiti tržišno natjecanje ili utjecati na trgovinu između država članica. Nadalje, u točki 45. Smjernica o zračnom prijevozu iz 2014. izričito je navedeno da „relativno malo poduzeće koje dobiva javna sredstva kao takvo ne isključuje mogućnost utjecaja na trgovinu između država članica”.
- (319) Zračna luka Alghero opslužuje otprilike 1,5 milijuna putnika godišnje. U poslovnom planu iz 2005. koji je dostavila Italija predviđeno stabilno povećanje broja putnika za 4,5 % do 2010., 2,6 % od 2011. do 2025. i 3,78 % u razdoblju 2006. – 2025. do oko 2 800 000 milijuna putnika do 2045. Nadalje, zračna luka Alghero od 2000. pruža usluge prijevoza na niz međunarodnih odredišta. S obzirom na te činjenice, mora se smatrati da se gospodarskom prednošću koja je pružena društvu So.Ge.A.AL različitim predmetnim mjerama narušilo ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje i da su one, u najmanju ruku, mogle utjecati na trgovinu između država članica.

12.1.1.7. Zaključak o postojanju potpore

- (320) Komisija stoga smatra da injekcije kapitala i javno financiranje infrastrukture, uključujući „dijelova i radova” i opreme čini državnu potporu društvu So.Ge.A.AL.

12.1.2. Zakonitost potpora

- (321) U skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora, države članice moraju prijaviti planove za dodjelu ili izmjenu potpora i ne smiju primjenjivati predložene mjere dok postupak prijave ne okonča konačnom odlukom.
- (322) Sve su predmetne mjere provedene bez odobrenja Komisije. Nadalje, na temelju ocjene u uvodnim izjavama 323. i 327., mjere potpore u korist društva So.Ge.A.AL koje su predmet istrage ne mogu se smatrati izuzetima od zahtjeva obavješćivanja na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. koja se primjenjuje na potporu dodijeljenu prije 31. siječnja 2012.
- (323) Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. državne potpore u obliku naknade za javnu uslugu dodijeljene poduzetnicima u vezi s uslugom od općeg gospodarskog interesa koje su usklađene s uvjetima propisanim u toj odluci oslobođene su zahtjeva obavješćivanja. U Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. posebno je proglašena spojivom potpora u obliku naknade za obavljanje javne usluge zračnim lukama i. čiji godišnji promet ne premašuje 1 000 000 putnika, ii. čiji je godišnji promet prije poreza manji od 100 milijuna u dvije financijske godine prije dodjele usluge od općeg gospodarskog interesa i koje primaju godišnju naknadu nižu od 30 milijuna EUR.
- (324) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. primjenjivala se samo na potporu u obliku naknade za javnu uslugu za stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa. Kako bi se na nju primjenjivalo izuzeće, naknada za javnu uslugu za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa morala je također biti u skladu s uvjetima utvrđenima u člancima 4., 5. i 6. Odluke.
- (325) U članku 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da se obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa povjerava poduzetniku na temelju jednog ili više pravnih akata u kojima su propisani, između ostalog, sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge, parametri za izračun, kontrolu i reviziju naknade i mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade. U članku 5. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je neophodan za pokrivanje neto troškova koji su nastali prilikom izvršavanja obveze pružanja javnih usluga, uključujući odgovarajuće primitke i razumnu dobit. Naposljetku, u članku 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. propisano je da države članice moraju provoditi redovne provjere kako bi osigurale da poduzetnici ne primaju naknadu veću od iznosa utvrđenog u skladu s člankom 5.

- (326) Italija i društvo So.Ge.A.AL tvrde da se u ovom slučaju na temelju Konvencije treba utvrditi može li se upravljanje zračnom lukom Alghero smatrati obavljanjem usluge od općeg gospodarskog interesa. Međutim, u Konvenciji nije propisana izričita definicija navodne misije obavljanja obveze od općeg gospodarskog interesa koja je povjerena društvu So.Ge.A.AL niti pravila koja se primjenjuju na pravo društva So.Ge.A.AL na naknadu. Društvo So.Ge.A.AL nije stavilo Komisiji na raspolaganje neki drugi dokument u kojem je opisano područje primjene navodne obveze obavljanja javne usluge koju je moralo obavljati. Stoga Komisija smatra da se navodnim aktom o ovlaštenju nije upravitelju zračne luke odredila stvarna obveza obavljanja javne usluge. Niti je propisana parametre za izračun, kontrolu i reviziju naknade i nužne mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade. Stoga nisu ispunjeni zahtjevi iz članka 4., 5. i 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005. koji se odnose na sadržaj akata o ovlaštenju.
- (327) Komisija smatra da se na osnovu toga ne može zaključiti da je potpora društvu So.Ge.A.AL izuzeta od obveze prijave na temelju Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa iz 2005.
- (328) Komisija stoga zaključuje da Italija nije ispunila obvezu čekanja propisanu člankom 108. stavkom 3. Ugovora i predmetne mjere stoga čine nezakonitu državnu potporu.

12.1.3. Spojivost državne potpore

- (329) Budući da mjere 1., 2. i 3. predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, njihova se spojivost mora ocjenjivati u svjetlu iznimaka iz stavaka 2. i 3. tog članka i članka 106. stavka 2. Ugovora.

12.1.3.1. Primjenjivost Smjernica za zračni prijevoz

- (330) U članku 107. stavku 3. Ugovora predviđene su određene iznimke od općeg pravila iz članka 107. stavka 1. Ugovora da državna potpora nije spojiva s unutarnjim tržištem. Predmetna potpora može se ocjenjivati na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a u kojem je propisano sljedeće: „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu” mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.
- (331) Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. osigurava se okvir za ocjenjivanje može li se potpora zračnim lukama proglasiti spojivom u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.
- (332) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Komisija smatra da se „obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora”⁽⁸²⁾ primjenjuje na nezakonitu potporu za ulaganja u zračne luke. U tom smislu, ako je nezakonita potpora za ulaganja dodijeljena prije 4. travnja 2014., Komisija će primijeniti pravila spojivosti koja su na snazi u trenutku kada je odobrena nezakonita potpora za ulaganja. U skladu s time, Komisija je primijenila načela iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. na nezakonitu potporu za ulaganja koja je zračnim lukama dodijeljena prije 4. travnja 2014. U slučaju nezakonite potpore za ulaganje dodijeljene prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., kada nisu postojali kriteriji spojivosti za potporu za ulaganja u zračne luke, Komisija mora spojivost ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, uzimajući u obzir i svoju praksu odlučivanja. Komisija u tom pogledu smatra da bi se, u svrhe ocjenjivanja spojivosti potpore za ulaganja odobrene društvu So.Ge.A.AL prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., prema analogiji trebali primjenjivati kriteriji utvrđeni u tim smjernicama.
- (333) U skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., Komisija smatra da se „obavijest Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora” ne bi trebala primjenjivati na tekuće slučajeve nezakonite operativne potpore zračnim lukama koja je odobrena prije 4. travnja 2014. Komisija je umjesto toga primijenila načela iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014. na sve slučajeve koji se odnose na operativnu potporu zračnim lukama (u iščekivanju obavijesti i nezakonite potpore) čak i ako je potpora odobrena prije 4. travnja 2014.

⁽⁸²⁾ SL C 119, 22.5.2002., str. 22.

12.1.3.2. Potpora za ulaganja ili operativna potpora

- (334) U skladu s točkom 25. podtočkom (r) Smjernica za zračni promet iz 2014., potpore za ulaganja definiraju se kao „potpore za financiranje fiksne kapitalne imovine; posebno za pokrivanje manjka financijskih sredstava u kapitalnim troškovima”. U skladu s točkom 25. podtočkom (r) Smjernica, potpora za ulaganja može se odnositi na predujmove (odnosno za pokrivanje troškova ulaganja predujmom) i na potporu isplaćenu obliku periodičnih obroka (za pokrivanje kapitalnih troškova u odnosu na godišnju amortizaciju i troškove financiranja).
- (335) S druge strane, operativna potpora odnosi se na pokrivanje svih ili dijela operativnih troškova zračne luke koji su definirani kao „temeljni troškovi zračne luke povezani s pružanjem usluga zračne luke, uključujući kategorije troškova poput troškova osoblja, ugovornih usluga, komunikacija, otpada, energije, održavanja, najma i administracije, ali ne uključujući kapitalne troškove, marketinšku podršku ili druge poticaje koje zračna luka osigurava zračnim prijevoznicima te troškove u nadležnosti javne politike” ⁽⁸³⁾.
- (336) Italija je tijekom istrage ⁽⁸⁴⁾ tvrdila da se javno financiranje ulaganja u infrastrukturu zračne luke može u načelu ocijeniti na sljedeći način:
- (a) kao potpora za ulaganje na razini ukupnog iznosa sredstava dodijeljenih društvu za pokrivanje troškova ulaganja; ili
 - (b) kao operativna potpora, jednaka iznosu razlike između tržišne naknade za koncesiju, ako je ima, i naknade za koncesiju koju upravitelj zračne luke stvarno duuguje za pravo upravljanja zračnom lukom.
- (337) Italija je tvrdila da se u tom slučaju predmetno javno financiranje ne može smatrati potporom za ulaganja društvu So.Ge.A.AL. To je u prvom redu zato što je država zadržala vlasništvo nad predmetnom infrastrukturom i drugo zato što prije datuma dodjele opće koncesije 2007. upravitelj zračne luke nije bio odgovoran za ulaganja u infrastrukturu u zračnoj luci Alghero već je postupao u ime države za održavanje infrastrukture zračne luke.
- (338) U svjetlu položaja koji je zauzela Italija i definicije iz Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., može se smatrati sljedeće:
- (a) injekcije kapitala nakon 12. prosinca 2006. koje su iskorištene za pokrivanje godišnjih operativnih gubitaka društva So.Ge.A.AL čine operativnu potporu u korist društva So.Ge.A.AL;
 - (b) državno financiranje infrastrukture, „dijelova i radova” i opreme do dodjele opće koncesije 2007. čini operativnu potporu u korist društva So.Ge.A.AL. Prije dodjele potpore društvo So.Ge.A.AL nije bilo dužno financirati ulaganja u zračnu luku Alghero već je to trebala činiti država kao vlasnik zračne luke. Stoga se državnim financiranjem infrastrukture, „dijelova i radova” i opreme društvo So.Ge.A.AL nije oslobodilo troškova ulaganja koje bi uobičajeno trebalo snositi. Da bi mogla djelovati u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, država je trebala tražiti povećanje naknade za koncesiju koju duuguje društvo So.Ge.A.AL kako bi osigurala profitabilnost ulaganja. Iz toga se može zaključiti da je potpora dodijeljena u obliku naknade za koncesiju (koja za upravitelja zračna luke kao što je društvo So.Ge.A.AL predstavlja operativni trošak) koja je bila niža nego što je trebala biti. Budući da su nakon dodjele opće koncesije za upravljanje zračnom lukom, ulaganja u infrastrukturu prešla u nadležnost društva So.Ge.A.AL, javno financiranje takvog ulaganja čini potporu za ulaganja. Međutim, u svakom slučaju, Komisija je u nastavku ocijenila spojivost financiranja ulaganja u infrastrukturu u zračnoj luci Alghero s unutarnjim tržištem i. pod pretpostavkom da bi ona činila potporu za ulaganja (vidjeti uvodne izjave 339. – 367.) te ii. pod pretpostavkom da bi činila operativnu potporu (vidjeti uvodne izjave 368. – 374.). Kao dio ocjene pod ii., Komisija je analizirala spojivost injekcija kapitala, koje očito čine državnu potporu, s unutarnjim tržištem (mjera 1.).

12.1.3.3. Spojivost potpore za infrastrukture i opremu (mjere 2. i 3.) pod pretpostavkom da čine potporu za ulaganja

- (339) Komisija prvo napominje da, u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005., prihvatljivi troškovi ulaganja u zračnu luku moraju biti ograničeni na izgradnju infrastrukture zračne luke i opreme (uzletno-slijetne staze, terminali, stajanke, kontrolni toranj) ili objekata koji im pružaju izravnu potporu (vatrogasne postaje, oprema za

⁽⁸³⁾ Točka 25.podtočka (v) Smjernica za zračni prijevoz za 2014.

⁽⁸⁴⁾ Dopis Italije od 8. svibnja 2014.

sigurnost ili zaštitu). Prihvatljivi troškovi ne smiju uključivati troškove koji nisu izravno povezani s glavnim djelatnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, uporabu i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladišta već i za hotele i industrijske pothvate u zračnoj luci te za trgovine, restorane i parkirališta.

- (340) U ovom su slučaju javna sredstva bila usmjerena na financiranje novog putničkog terminala, obnovu starog terminala, nadogradnju staze za vožnju, širenje parkirališta za zrakoplove, nadogradnju staze za vožnju, provođenje sustava kontrole prtljage i provedbu sustava kontrole zaštitne zone. Ti su troškovi prihvatljivi za financiranje u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.
- (341) U odnosu na spojivost predmetnog javnog financiranja s unutarnjim tržištem, u skladu s točkom 61. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005., Komisija posebno ispituje sljedeće:
- (a) izgradnja i rad infrastrukture ispunjuju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, pristupačnost itd.);
 - (b) infrastruktura je nužna i razmjerna utvrđenom cilju;
 - (c) predviđanja za srednjoročnu uporabu infrastrukture zadovoljavajuća su, posebno u odnosu na uporabu postojeće infrastrukture;
 - (d) svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup infrastrukturi na jednak i nediskriminacijski način;
 - (e) na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije.
- (342) Uz zahtjev zadovoljavanja posebnih kriterija sukladnosti iz Smjernica za zračni promet iz 2005, kako bi se smatrala spojivom državnom potporom, državna potpora zračnim lukama, kao i svaka druga mjera državnih potpora, trebala bi imati poticajni učinak i trebala bi biti nužna i razmjerna u odnosu na planirani legitiman cilj ⁽⁸⁵⁾. Stoga je Komisija, pored kriterija navedenih u uvodnoj izjavi 341., ocijenila poticajni učinak i nužnost i razmjernost predmetne potpore.
- i. Jasno definirani cilju od zajedničkog interesa
- (343) Mjere koje su predmet ocjenjivanja bile su usmjerene, između ostalog, na financiranje izgradnje novog terminala kapaciteta 2 000 000 putnika jer je stari terminal (kapaciteta 800 000 putnika) bio zagušen već 2003. ⁽⁸⁶⁾. Osim toga, potpora za ulaganja upotrebljavala se za financiranje niza mjera kojima se pridonijelo prilagodbi zračne luke novim zahtjevima za sigurnost i zaštitu u cilju održavanja njihove operativnosti.
- (344) Italija tvrdi da je opći cilj financiranja infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio razvoj sigurnih i održivih prometnih infrastruktura i regionalne povezanosti. Italija tvrdi da regionalne zračne luke imaju ključnu ulogu u promidžbi pristupačnosti prihvatnih područja i predmetnim se ulaganjima poboljšava sigurnost, zaštita i učinkovitost zračne luke i pridonosi se ostvarenju širih regionalnih razvojnih ciljeva.
- (345) Osim toga, Italija ističe da je BDP po glavi stanovnika u Sardiniji u prosjeku mnogo niži nego u Italiji i da je stopa nezaposlenosti znatno veća od talijanskog prosjeka. Na primjer, između 2003. i 2012. prosječna stopa nezaposlenosti u Sardiniji iznosila je 13,3 % u odnosu na 7,9 % u Italiji. Stoga bi se jačanjem prometnih tokova uslijed razvoja infrastrukture u zračnoj luci Alghero vjerojatno proizvele povezane društvene i gospodarske koristi za Sardiniju u smislu gospodarske i društvene kohezije i razvoja otoka.
- (346) Ti su komentari u skladu sa zaključcima u izvješću Accuracy u kojem je navedeno da je razvoj sektora zračnog prijevoza u Sardiniji posebno važan za regionalni razvoj tog područja. U izvješću društva Accuracy istaknut je primjer moguće jačine pozitivnih gospodarskih koristi razvoja zrakoplovne infrastrukture u Sardiniji. Prema studiji navedenoj u izvješću društva Accuracy, razvoj infrastrukture zračnog prometa u zračnoj luci Cagliari (koja se nalazi na Sardiniji) imao je pozitivne gospodarske učinke u iznosu od otprilike 140 milijuna EUR godišnje.

⁽⁸⁵⁾ Vidjeti, na primjer, odluku Komisije u predmetu SA.34586 – Grčka – Modernizacija zračne luke Chania, uvodna izjava 49.

⁽⁸⁶⁾ Obnova starog terminala navedena u prethodnoj tablici 5. odnosi se na širenje/izgradnju novog terminala i stoga je uključena u opis potpore za novi terminal.

- (347) Nadalje, zračni prijevoz jedini je prikladan način prijevoza iz Sardinije i u Sardiniju, osim trajekta kojim se znatno duže putuje. Na primjer, iako se do Sardinije može doći trajektnim linijama iz Španjolske i Italije, prosječno trajanje putovanja trajektom duže je od devet sati.
- (348) Razvoj infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio je stoga dio planova Sardinije da poboljša povezanost razvojem regionalnih zračnih luka. Komisija u skladu s time može zaključiti da javno financiranje za nadogradnju infrastrukture u zračnoj luci Alghero ispunjuje jasno definirane ciljeve unaprjeđenja sigurne i održive prometne infrastrukture i regionalne pristupačnosti. Stoga je razvoj infrastrukture u zračnoj luci Alghero bio od zajedničkog interesa jer se očekivalo da će se ulaganjima stvoriti pozitivni vanjski učinci u smislu gospodarskog i društvenog razvoja.

ii. Nužnost i razmjernost infrastrukture prema utvrđenom cilju

- (349) Potpora za ulaganja može se proglasiti spojivom samo kada je nužna i razmjerna u odnosu na utvrđeni cilj od općeg interesa. To je posebno tako kada se ulaganjem ne udvostručuje postojeća infrastruktura koja nije dovoljno iskorištena.
- (350) Državna potpora za financiranje ulaganja u zračnoj luci Alghero bila je potrebna u cilju povećanja kapaciteta zračne luke i osiguranja njegove dugoročne održivosti. Prije ulaganja, kapacitet zračne luke bio je samo 800 000 putnika. Zračna luka Alghero ostvarila je ograničenja kapaciteta 2003. i 2004. i stoga su bila potrebna ulaganja kako bi mogla prihvatiti više putnika. Osim toga, provedena su određena ulaganja radi ispunjenja standarda sigurnosti, čime se olakšala bolja uporaba postojeće infrastrukture zračne luke i pridonijelo se regionalnom razvoju i povezanosti prihvatnog područja zračne luke.
- (351) Ulaganjima je povećan kapacitet zračne luke s 800 000 putnika 2003. na 2 000 000 putnika 2004. Putnički promet u zračnoj luci dostigao je 2011. otprilike 70 % kapaciteta zračne luke. Italija tvrdi da se može predvidjeti da bi putnički promet bio na višim razinama da nije bilo financijske krize.
- (352) U izvješću Ecorys potvrđeno je da je za razvoj turizma bilo potrebno širenje kapaciteta terminala zračne luke Alghero kako bi se mogao zadovoljiti predviđeni rast prometa. Kako je prethodno navedeno, prema izvješću Ecorys, prije ulaganja u zračnoj luci Alghero, razvoj turizma bio je onemogućen zbog nedovoljne međunarodne povezanosti. U poslovnom planu društva So.Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Ova se razina putničkog prometa ne bi mogla podnijeti bez ulaganja.
- (353) Osim toga, nova ulaganja nisu činila udvostručavanje postojeće neprofitabilne infrastrukture jer se tri najbliže zračne luke ne nalaze u istom prihvatnom području (vidjeti uvodnu izjavu 33.). Iako je zračna luka Alghero jedna od tri zračne luke u Sardiniji (pored zračnih luka Cagliari i Olbia) koje opslužuju komercijalne zračne prijevoznike, niti jedna od druge dvije zračne luke ne nalazi se u istom prihvatnom području. Zračne luke Olbia i Cagliari udaljene su 128 km, odnosno 235 km, od zračne luke Alghero. Komisija je u svojoj odluci iz 2007. zaključila da zračna luka Alghero nije zamjenjiva s tim drugim dvjema zračnim lukama zbog lokacije i obilježja prometne mreže u Sardiniji. Ulaganja stoga nisu činila udvostručavanje postojeće neprofitabilne infrastrukture.
- (354) Komisija stoga može zaključiti da su podržana ulaganja bila nužna i razmjerna ciljevima povezanosti i regionalnog gospodarskog razvoja čijem će se ostvarenju učinkovito pridonijeti predmetnim mjerama.

iii. Srednjoročni izgledi za uporabu, posebno u odnosu na uporabu postojeće infrastrukture;

- (355) Ulaganjima se omogućilo usklađivanje zračne luke Alghero sa sigurnosnim zahtjevima i njezina prilagodba prometnim potrebama u prihvatnom području.

- (356) Nakon dodjele „opće” koncesije za upravljanje zračnom lukom Alghero, društvo So.Ge.A.AL uvelo je program ulaganja za prilagodbu infrastrukture zračne luke i opreme rastućem broju prevezenih putnika. Na temelju poslovnog plana iz 2005., planirana ulaganja u zračnoj luci Alghero u razdoblju trajanja koncesije iznosila su ukupno 143,3 milijuna EUR ⁽⁸⁷⁾.
- (357) U poslovnom planu društva So.Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Takva se razina putničkog prometa ne bi mogla podnijeti i bez ulaganja koja su predmet ocjenjivanja u ovom slučaju. Kasnijim se razvojem u načelu potvrđuju ta očekivanja. Društvo So.Ge.A.AL uspjelo je ostvariti znatan rast prometa u skladu s očekivanjima. Putnički promet u zračnoj luci dostigao je 2011. otprilike 70 % kapaciteta zračne luke. Italija tvrdi da bi putnički promet bio na višim razinama da nije bilo financijske krize.
- (358) Komisija stoga zaključuje da je nadograđena infrastruktura srednjoročno nudila dobre izgleda za uporabu.

iv. Jednak i nediskriminacijski pristup infrastrukturi

- (359) Prema informacijama koje je dostavila Italija, i bez obzira na opravdanu razliku u cijenama primijenjenu u pojedinačnim ugovorima sa zračnim prijevoznicima, infrastrukturu su svi mogući korisnici uvijek mogli upotrijebiti bez diskriminacije.

v. Na razvoj trgovine ne utječe u mjeri koja je protivna interesu Unije

- (360) Zračna luka Alghero bila je do 2005. razvrstana kao zračna luka kategorije D u skladu s točkom 15. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. U Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. propisano je da je malo vjerojatno da će se financiranjem zračnih luka kategorije D naručiti tržišno natjecanje ili utjecati na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu. Na osnovu toga Komisija je u odluci iz 2012. smatrala da prije 2005. potpora nije utjecala na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu. Italija i zainteresirane stranke nisu tijekom istrage osporile taj preliminarni nalaz.
- (361) Osim toga, u istom prihvatnom području nema niti jedne druge zračne luke. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 33., najbliža zračna luka nalazi se više od 120 km dalje u regiji u kojoj je cestovna povezanost osrednja čime se potvrđuje zaključak da zračna luka Alghero iz perspektive putnika nije zamjenjiva u značajnoj mjeri s drugim zračnim lukama na Sardiniji.
- (362) Komisija stoga zaključuje da se odobrenim financiranjem za nadogradnju infrastrukture (uključujući „dijelove i radove”) i opreme u zračnoj luci Alghero nije narušilo tržišno natjecanje u mjeri protivnoj interesima Unije.

vi. Poticajni učinak, nužnost i razmjernost potpore

- (363) Komisija mora utvrditi i je li se kao posljedica državne potpore dodijeljene zračnoj luci Alghero promijenilo ponašanje poduzetnika korisnika na način da se on bavi djelatnošću kojom se pridonosi ostvarenju cilja od javnog interesa i koju i. ne bi obavljao bez potpore ili ii. bi ju obavljao na ograničen ili različit način. Osim toga, potpora se smatra razmjernom samo ako se isti rezultat ne bi mogao postići s manjim iznosom potpore i s manje narušavanja. To znači da iznos i intenzitet potpore moraju biti ograničeni na minimum potreban za obavljanje djelatnosti kojoj je potpora dodijeljena.
- (364) U tom su se slučaju bespovratna sredstva za ulaganja uglavnom odnosila na nadogradnju stajanki, uzletno-slijetne staze i staze za vožnju, kao i terminala. Duga razdoblja povrata na ulaganja u slučaju ulaganja u infrastrukturu, u kombinaciji sa znatnim složenosti i rizicima povezanima s velikim projektima, upućuju na to da bi moglo biti poteškoća s privlačenjem privatnog kapitala. Manje zračne luke, kao što je zračna luka Alghero, mogu imati posebnih poteškoća s privlačenjem privatnog kapitala po odgovarajućoj cijeni da bi mogle provoditi nužne infrastrukturne projekte.

⁽⁸⁷⁾ Kako je propisano u „Programma di Intervento ‚Investimenti’ of the Programma di sviluppo per l’affidamento della gestione quarantennale” koji je odobren u rujnu 2005.

- (365) Prema informacijama koje je dostavila Italija, ulaganje se ne bi moglo ostvariti bez potpore. S obzirom na financijsku situaciju društva So.Ge.A.AL, koje je nakupilo gubitke u razdoblju 2000. – 2010. koje je predmet istrage u mjeri koja je zahtijevala niz injekcija kapitala javnih tijela, jasno je da društvo So.Ge.A.AL ne može znatno više pridonijeti financiranju tih ulaganja nego što već jest i nije moglo ostvariti vanjsko financiranje na tržištu. Stoga se može smatrati da su predmetne mjere potpore bile nužne i razmjerne potrebi zadovoljavanja očekivanja potražnje zračnih prijevoznika i putnika u prihvatnom području.
- (366) Komisija stoga smatra da je operativna potpora bila ograničena na nužni minimum za obavljanje potpomognute djelatnosti.

vii. Zaključak

- (367) Komisija smatra da su predmetne mjere kojima se osigurava javna potpora za infrastrukturna ulaganja u zračnoj luci Alghero spojive s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora smatrale potporom za ulaganja ako se mogu smatrati potporom za ulaganja.

12.1.3.4. *Spojivost potpora društvu So.Ge.A.AL (mjere 1., 2. i 3.) pod pretpostavkom da čine operativnu potporu*

- (368) Operativna potpora dodijeljena prije stupanja na snagu Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., odnosno prije 4. travnja 2014., može se proglasiti spojivom pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) doprinos dobro definiranom cilju od zajedničkog interesa: ovaj je uvjet ispunjen, ako se, između ostalog, potporom povećava mobilnost građana unutar Unije i povezanost regija ili se olakšava regionalni razvoj ⁽⁸⁸⁾;
 - (b) prikladnost državnih potpora kao instrumenta politike: Države članice moraju pokazati da je potpora odgovarajuća za postizanje zacrtanog cilja ili rješavanje problema koje se namjeravalo riješiti potporom ⁽⁸⁹⁾;
 - (c) Potreba za intervencijom države: državne potpore trebale bi biti usmjerene prema situacijama u kojima mogu dovesti do znatnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti ⁽⁹⁰⁾;
 - (d) postojanje učinka poticaja: ovaj je uvjet ispunjen ako postoji vjerojatnost da bi, u nedostatku operativnih potpora i uzimajući u obzir moguću prisutnost potpore za ulaganje i razinu prometa, razina gospodarske aktivnosti predmetne zračne luke bila značajno smanjena ⁽⁹¹⁾;
 - (e) razmjernost iznosa potpore (potpora ograničena na nužni minimum): kako bi bile razmjerne, operativne potpore zračnim lukama moraju se ograničiti na minimum nužan za obavljanje aktivnosti za koju se potpora odobrava ⁽⁹²⁾;
 - (f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu ⁽⁹³⁾.
- (369) Različitim operativnim mjerama odobrenima društvu So.Ge.A.AL koje su posebno uključivale nekoliko injekcija kapitala, nastojalo se osigurati dovoljno kapitala za nastavak održivog rada, s gospodarskog i zakonskog stajališta. Odlukama javnih tijela o financiranju određenih ulaganja bez potrebe za odgovarajućim povećanjem naknada za koncesiju koje je platilo društvo So.Ge.A.AL također se pridonijelo održavanju poslovanja trgovačkog društva jer bi veće naknade za koncesiju uzrokovale veće operativne troškove čime bi se dodatno pogoršala financijska situacija trgovačkog društva. Stoga se svim tim mjerama pridonijelo održanju rada zračne luke Alghero. S obzirom na ulogu koju je imala zračna luka u pogledu pristupačnosti regije i regionalnog gospodarskog razvoja, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 343. – 348., Komisija smatra da se operativnom potporom društvu So. Ge.A.AL pridonijelo ostvarenju cilja od zajedničkog interesa.

⁽⁸⁸⁾ Točke 137. i 113. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁸⁹⁾ Točke 137. i 120. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹⁰⁾ Točke 137. i 116. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹¹⁾ Točke 137. i 124. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹²⁾ Točke 137. i 125. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

⁽⁹³⁾ Točke 137. i 131. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014.

- (370) Budući da je zračna luka Alghero u razdoblju koje je predmet istrage ostvarivala gubitke (vidjeti Tablicu 3.), operativnom potporom omogućilo se zračnoj luci da nastavi s radom osiguravajući povezanost regije Sardinija. Stoga Komisija smatra da je operativna potpora dodijeljena zračnoj luci Alghero bila primjeren instrument za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa.
- (371) U pogledu nužnosti, u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. propisano je da se operativnom potporom mora ostvariti materijalno poboljšanje koje tržište ne može samo ostvariti. Komisija smatra da je tako jer bi društvo So. Ge.A.AL, bez predmetne potpore, vjerojatno moralo napustiti tržište i time lišiti Sardiniju prometne infrastrukture koja ima važnu ulogu u njezinoj pristupačnosti i razvoju (turizam).
- (372) Nadalje, bez potpore, aktivnosti korisnika znatno bi se smanjile, ako ne i potpuno obustavile. Mjere koje su predmet istrage bile su ograničene na nužan minimum za pokrivanje gubitaka i njima se omogućilo društvu So. Ge.A.AL da ispuni zahtjeve kapitala i nastavi održivo poslovati. Takve su mjere bile nužne za održanje poslovanja trgovačkog društva čak i kada se uzmu u obzir učinci svih ostalih potpora (operativne i potpore za ulaganja) koje su predmet istrage. Stoga Komisija smatra da je operativna potpora društvu So.Ge.A.AL bila nužna i ograničena na nužni minimum ostvarenje potpomognute aktivnosti.
- (373) Kako je prethodno navedeno, u istom prihvatnom području nema niti jedne druge zračne luke. Nadalje, Italija je potvrdila da se infrastruktura zračne luke stavlja na raspolaganje svim prijevoznicima pod nediskriminacijskim uvjetima.
- (374) Na osnovu toga, Komisija zaključuje da su ispunjeni uvjeti spojivosti utvrđeni u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. i stoga su mjere spojive s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c).

12.2. MJERE U KORIST ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA KOJI OBAVLJAJU USLUGE PRIJEVOZA U ZRAČNOJ LUCI

12.2.1. Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora

- (375) U ovom odjeljku Komisija ocjenjuje čine li razni ugovori između društva So.Ge.A.AL i nekoliko zračnih prijevoznika koji su unutar područja primjene istrage državnu potporu zračnim prijevoznicima u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

12.2.1.1. Državna sredstva i odgovornost države

- (376) Gospodarsku prednost koja proizlazi iz ugovornih odnosa sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero nije dodijelila izravno država već upravitelj zračne luke So.Ge.A.AL koji je u državnom vlasništvu. Pod pretpostavkom da takva gospodarska prednost postoji u bilo kojem ugovoru koji je predmet istrage, nužno je utvrditi je li se ta prednost financirala iz državnih sredstava i može li se pripisati državi.
- (377) Prema utvrđenoj sudskoj praksi, sredstva javnih tijela (odnosno, poduzetnika nad kojima javna tijela mogu ostvarivati, izravno ili neizravno, dominantni utjecaj) također se smatraju državnim sredstvima jer su ta sredstva „stalno pod državnom kontrolom i stoga su dostupna nadležnim javnim tijelima”⁽⁹⁴⁾. U skladu s tom sudskom praksom, budući da je društvo So.Ge.A.AL javni poduzetnik, njegova se sredstva moraju smatrati državnim sredstvima u svrhe članka 107. stavka 1. Ugovora. U skladu s člankom 2. Direktive o transparentnosti, dominantni utjecaj javnih tijela pretpostavlja se kada javna tijela posjeduju veći dio vlasničkog kapitala trgovačkog društva, kontroliraju većinu glasova na temelju dionica društva ili mogu imenovati više od polovice članova administrativnog, upravnog ili nadzornog odbora poduzetnika. U slučaju društva So.Ge.A.AL, čini se da su ispunjena sva tri navedena nekumulativna kriterija za pretpostavljanje dominantnog utjecaja države.
- (378) Društva So.Ge.A.AL i Ryanair osporavaju da se ugovori sa zračnim lukama mogu pripisati državi, a Italija i Unioncamere to potvrđuju.

⁽⁹⁴⁾ Vidjeti primjere predmet C-278/00 *Grčka protiv Komisije* [2004.] I-03997, C-482/99 *Francuska protiv Komisije* [2002.] I-04397 i spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00 *Italija i SIM 2 Multimedia protiv Komisije* [2003.] I-04035, stavak 33.

- (379) Društva So.Ge.A.AL i Ryanair tvrdila su tijekom istrage da bi se ugovori sklopljeni sa zračnom lukom Alghero mogli pripisati državi samo kada bi se moglo objektivno utvrditi da je država utjecala na odluku društva So.Ge.A.AL da sklopi ugovore kako bi ih utvrdila ili na njih utjecala, u smislu da bi društvo So.Ge.A.AL drugačije postupalo da je moglo donijeti neovisnu odluku; osporili su da to nije bilo slučaj niti za jednog od javnih dioničara društva So.Ge.A.AL. Na temelju sudske prakse, može se smatrati da ugovori koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju zračni promet u zračnoj luci sadržavaju državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora samo ako je država mogla kontrolirati društvo So.Ge.A.AL i ako su javna tijela „na neki način sudjelovala u donošenju tih mjera”. Međutim, „ne može se tražiti da treba dokazati detaljnom istragom da su u određenom slučaju javna tijela posebno poticala javno tijelo da poduzme predmetne mjere potpore”⁽⁹⁵⁾. Kako bi mogla zaključiti može li se određena mjera pripisati državi, Komisija može svoje obrazloženje temeljiti na svakom drugom pokazatelju koji upućuje, u određenom slučaju, na sudjelovanje države u donošenju mjere ili na vjerojatnost da ona nije sudjelovala⁽⁹⁶⁾.
- (380) Kako je sud utvrdio u predmetu *Stardust Marine*, na temelju „organskih” ili „strukturnih” pokazatelja ili naznaka o sudjelovanju države, ili vjerojatnosti da nije sudjelovala, u donošenju odluke o predmetnoj mjeri, može se utvrditi može li se mjera pripisati državi. Sud je u istoj presudi utvrdio otvoren skup mogućih pokazatelja koji su važni za pitanje odgovornosti države za mjeru, kako je opisano u uvodnoj izjavi 268.: činjenica da je poduzetnik čijim posredovanjem je dodijeljena potpora morao uzeti u obzir upute državnih tijela; integracija javnog poduzetnika u strukture javne uprave; priroda djelatnosti poduzetnika i obavljanje tih djelatnosti na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima; pravni položaj trgovačkog društva; intenzitet nadzora koji vrše javna tijela nad upravljanjem trgovačkim poduzetnikom i svi ostali pokazatelji koji upućuju, u određenom slučaju, na sudjelovanje javnih tijela u donošenju mjere ili na vjerojatnost da javna tijela nisu u tome sudjelovala, uzimajući u obzir opseg mjere, njezin sadržaj, ili uvjete koje sadržava.
- (381) U ovom je slučaju istraga potvrdila da se sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima može pripisati državi.
- (382) Prvo, činjenica da je društvo So.Ge.A.AL u državnom vlasništvu, što znači da država ima sve glasove u skupštini dioničara i upravnom odboru, upućuje da se mora smatrati da država utječe na postupak odlučivanja i da sudjeluje u odluke koje je donijelo trgovačko društvo. S obzirom na sudjelovanje u društvu So.Ge.A.AL, Sardinia, ima većinu glasova u skupštini dioničara. Prema statutu društva So.Ge.A.AL, svakom nominalnom dionicom dobiva se pravo na jedan glas u skupštini dioničara. Članovi upravnog odbora imenuju se kako bi razmjerno bili zastupljeni glasovi većinskih i manjinskih dioničara.
- (383) Drugo, Komisija napominje da Italija nije niti u jednom trenutku tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL samostalno donijelo odluku o sklapanju ugovora sa zračnim prijevoznicima bez sudjelovanja njegovih dioničara. Čak naprotiv, u dopisu od 18. veljače 2014. Italija je izjavila sljedeće:
- o ugovorima sa zračnim prijevoznicima pregovarao se glavni direktor društva So.Ge.A.AL,
 - glavni direktor obavijestio je upravni odbor o stanju pregovora, sadržaju ugovora i izgledima za razvoj predmetnih ugovora,
 - upravni odbor jednoglasno je odobrio uvjete ugovora sa zračnim prijevoznicima prije nego što su potpisani.
- (384) Nadalje, Italija je pojasnila da je sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke u svrhu promidžbe ili pokretanja novih linija iz Alghera izvršeno u dogovoru sa Sardinijom i bilo je sastavni dio strategije Sardinije za povećanje turističkih tokova prema otoku i s otoka⁽⁹⁷⁾. Nadalje, Komisija smatra da je priroda djelatnosti društva So.Ge.A.AL (upravljanje zračnom lukom) još jedan pokazatelj da se predmetne mjere mogu pripisati državi budući da lokalna i regionalna tijela često promatraju regionalne zračne luke kao važan alat za promicanje lokalnog gospodarskog razvoja.
- (385) Treće, Komisija u nastavku pokazuje da postoje dovoljne naznake da su regionalna tijela potaknula sklapanje predmetnih ugovora, posebno, ali ne samo, ugovora s glavnim prijevoznikom koji obavlja usluge iz zračne luke, društvom Ryanair. Te su naznake dokaz da se potpora može pripisati državi u smislu sudske prakse iz predmeta *Stardust Marine*⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Presuda *Stardust Marine*, citirana, stavci 52. i 53.

⁽⁹⁶⁾ Presuda *Stardust Marine*, stavak 56.

⁽⁹⁷⁾ Dopis Italije od 18. veljače 2014., Prilog A.

⁽⁹⁸⁾ Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije*, citirano.

- i. Regionalna nadležna tijela obaviještena su i od njih se očekivalo da će pridonijeti troškovima koji su rezultat ugovora sa zračnim prijevoznicima.
- (386) U zapisniku sa sastanka upravnog odbora koji je dostavila Italija tijekom istrage navedeno je da je Sardinija obaviještena i da se s njome savjetovalo o pregovorima te da je dogovoreno sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero.
- (387) Na primjer, u zapisniku sa sastanka upravnog odbora od 9. ožujka 2000. navedeno je da je upravni odbor jednoglasno odobrio ugovore sa zračnim prijevoznicima koje je predložilo društvo So.Ge.A.AL. Društvo So.Ge.A. AL izvijestilo je posebno o pregovorima s društvima Volare, Ryanair, Itair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura i Gandalf Air. U odnosu na društvo Volare, obaviješteno je da je u novom ugovoru koji je predmet pregovora utvrđena fiksna uplata od 4 550 000 po kretanjima u zračnom prometu (ATM) i 3 000 EUR po putniku za faktor opterećenja od 60 %. U zapisniku upravnog odbora od 18. prosinca 2006. navedeno je da je upravni odbor obaviješten o napretku pregovora o ugovoru s društvom Germanwings iz 2007.
- (388) Savjetovanja i dogovor s javnim tijelima o ugovorima koji se sklapaju sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke nisu stoga ograničeni na društvo Rynair. Na primjer, na temelju zapisnika sa sastanka upravnog odbora od 10. veljače 2002., o otvaranju nove linije do Pariza francuskog prijevoznika Aurisa odlučeno je podložno izričitoj suglasnosti dioničara i njihovom preuzimanju obveze pokrivanja financijskih obveza.
- (389) Sudjelovanje javnih tijela u postupku donošenja odluke o sklapanju ugovora o radu raznih prijevoznika u zračnoj luci Alghero, kako je detaljno opisano u uvodnim izjavama 382. do 388., snažna je naznaka da su javna tijela u načelu sudjelovala u sklapanju takvih ugovora, čak i s prijevoznicima koji nisu spomenuti u dokazima opisanima u uvodnim izjavama 382. do 388.
- ii. Društvo So.Ge.A.AL sklapalo je ugovore sa zračnim prijevoznicima na temelju mandata javnih tijela.
- (390) Komisija smatra da postoje dovoljne naznake da je država potaknula i koordinirala sklapanje ugovora sa zračnim prijevoznicima. Na primjer, u skladu sa zapisnikom sa skupštine dioničara od 5. listopada 2001., društvo So.Ge. A.AL pregovaralo je „u dogovoru s dioničarima” o pokretanju važne linije za Sardiniju, odnosno linije Alghero – London, i privremeno je snosilo troškove „koje su trebala snositi javna tijela”.
- (391) U zapisniku sa sastanka upravnog odbora također je navedeno da je upravni odbor kod sklapanja ugovora sa zračnim prijevoznicima morao uzeti u obzir zahtjeve javnih tijela. Na primjer, na sastanku upravnog odbora od 30. srpnja 2004. predsjednik upravnog odbora obavijestio je o sastanku između dva regionalna tijela na temu mogućeg razvoja djelatnosti društva Ryanair u zračnoj luci. Od Sardinije su se tražila jamstva da u vezi s financiranjem troškova povezanih s inicijativama razvoja prometa iz regionalnih fondova.
- (392) Činjenica da je društvo So.Ge.A.AL sklopilo predmetne ugovore pod utjecajem Sardinije očita je i u ASA-u iz 2000. koji je potpisan s društvom Ryanair i u kojem je navedeno da „društvo So.Ge.A.AL, nakon što je obavijestilo državna tijela, uključujući neovisnu regionalnu vlast, i nakon izraženog interesa i suglasnosti za predmetnu inicijativu, sklapa s navedenim (tj. društvom Ryanair) ugovor o plaćanju gospodarskog doprinosa koji je dovoljan za pokrivanje cijelog pothvata iz ovog ugovora” (Preambula).
- (393) Iz zapisnika sa sastanka upravnog odbora od 17. srpnja 2009. jasno je da je društvo So.Ge.A.AL smatralo doprinose društva Ryanair za zajednički marketing rezultatom političkih odluka na regionalnoj razini. Zbog toga je društvo So.Ge.A.AL smatralo da regionalna tijela moraju osigurati potrebna financijska sredstva. Trgovačko društvo također je postavilo pitanje pregovaračke marže s prijevoznikom, ako je ima „budući da dioničari društva So.Ge.A.AL nisu odboru dali zadaću da raskine ugovor sa zračnim prijevoznikom”.

- (394) Tijekom istrage društvo Ryanair tvrdilo je da Komisija ne bi mogla dovoljno dokazati utjecaj javnih tijela u postupku donošenja odluka društva So.Ge.A.AL. Činjenicom da su društvo So.Ge.A.AL i Sardinija 2004., 2005., 2006. i 2007. potpisali naknadne ugovore o isplati zajedničkih doprinosa za marketing samo bi se podržalo stajalište da je Sardinija financirala društvo So.Ge.A.AL, ali ne i da je usmjerila djelovanje društva So.Ge.A.AL prema društvima Ryanair ili AMS.
- (395) Komisija ne može prihvatiti tvrdnju društva Ryanair. Prvo, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 384., Italija je tijekom istrage izričito potvrdila da je sklapanje ugovora sa zračnim lukama sastavni dio strategije Sardinije za povećanje turističkih tokova prema otoku i s otoka. Upućivanja na rasprave između društva So.Ge.A.AL i njegovih javnih dioničara o cilju regionalnog i gospodarskog razvoja koji nastoji ostvariti društvo RAS u pogledu ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero pokazuju da je društvo So.Ge.A.AL, provodilo regionalne politike u skladu s uputama i smjernicama dobivenima od javnih tijela.
- (396) Komisija stoga zaključuje da se ugovori koje su sklopili društvo So.Ge.A.AL i različiti prijevoznici koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero i koji su predmet formalne istrage mogu pripisati državi.

12.2.1.2. *Gospodarska prednost*

- (397) Italija je tijekom istrage tvrdila da je društvo So.Ge.A.AL kod sklapanja ugovora sa zračnim prijevoznicima koji su predmet ove istrage postupalo kako bi postupio razumi subjekt u tržišnom gospodarstvu vođen izgledima profitabilnosti u sličnoj situaciji pa se stoga mjerama koje su predmet istrage ne dodjeljuje gospodarska prednost koju zračni prijevoznici ne bi ostvarili u uobičajenim tržišnim uvjetima.

12.2.1.2.1. *Opća razmatranja*

- (398) Prema Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, potpora zračnom prijevozniku koji se koristi zračnom lukom može biti u načelu isključena u sljedećim slučajevima:
- kada cijena naplaćena za usluge zračne luke odgovara tržišnoj cijeni, ili
 - *ex ante* analizom, odnosno, analizom utemeljenom na podacima koji bi bili dostupni u trenutku kada se odlučivalo o predmetnim mjerama, može se dokazati da će dogovor sa zračnom lukom/zračnim prijevoznikom dovesti do pozitivnog dodatnog doprinosa dobiti za zračnu luku ⁽⁹⁹⁾.
- (399) Osim toga, u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014., „pri procjeni dogovora između zračne luke i zračnog prijevoznika Komisija će uzeti u obzir i opseg u kojem se procjenjivani dogovor može smatrati dijelom provedbe cjelokupne strategije zračne luke za koju se očekuje da bi barem dugoročno trebala dovesti do profitabilnosti.” (točka 66. Smjernica) ⁽¹⁰⁰⁾.
- (400) U pogledu prvog pristupa iz uvodne izjave 398. (usporedba cijene naplaćene za usluge zračnih luka s tržišnom cijenom), Komisija snažno dvoji u to da se trenutačno može odrediti odgovarajuća referentna točka radi definiranja pravih tržišnih cijena usluga koje pružaju zračne luke. Izglede *ex ante* analize dodatne profitabilnosti Komisija trenutačno smatra najrelevantnijim kriterijem za procjenu ugovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima ⁽¹⁰¹⁾.
- (401) U tome smislu vrijedi napomenuti da u načelu primjena načela subjekta u tržišnom gospodarstvu u odnosu na prosječnu cijenu na usporedivim tržištima može biti pouzdana u mjeri u kojoj je tržišnu cijenu moguće utvrditi ili zaključiti na temelju ostalih pokazatelja na tržištu. Međutim, taj je način u načelu nepouzdan u slučaju usluga zračnih luka. Struktura troškova i prihoda bitno se razlikuje od jedne do druge zračne luke. Ti troškovi i prihodi ovisе o razvoju zračne luke, stanju infrastrukture zračne luke, broju zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci, kapacitetu zračne luke, regulatornom okviru na nacionalnoj razini, koji se može razlikovati među državama članicama i deficitima i obvezama zračne luke u prošlosti.

⁽⁹⁹⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 53.

⁽¹⁰⁰⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točka 66.

⁽¹⁰¹⁾ Smjernice za zračni prijevoz iz 2014., točke 59. i 61.

- (402) Osim toga, liberalizacijom tržišta zračnog prijevoza svaka čisto usporedna analiza postaje složena. Kao što se može vidjeti u ovom slučaju, poslovne prakse između zračnih luka i zračnih prijevoznika ne temelje se uvijek isključivo na objavljenom cjeniku. Nadalje, ti poslovni odnosi različiti su. Oni uključuju podjelu rizika u odnosu na putnički promet i povezanu komercijalnu i financijsku odgovornost, standardne programe poticaja i prilagodbu raširenosti rizika za vrijeme valjanosti ugovora. Zbog toga se jedna transakcija ne može jednostavno usporediti s drugom na temelju cijene operacije prihvata i otpreme ili cijene po putniku.
- (403) Društvo Ryanair tvrdilo je tijekom istrage da se, kako bi se isključila gospodarska prednost koja ne bi bila ostvarena u uobičajenim tržišnim uvjetima, pristojbe u ugovorima za zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero moraju usporediti s pristojbama koje plaća društvo Ryanair u sličnim zračnim lukama u odgovarajućem okviru. [...] Društvo Ryanair izabralo je zračne luke kao najvažnije usporedive čimbenike u svrhe ove analize ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] je u vlasništvu [...], čiji su vlasnici različita lokalna tijela iz [...] područja. Društvo Ryanair napomenulo je da u godišnjim izvješćima društva [...] nema naznaka o državnom financiranju i da je zračna luka ostvarivala dobit svake godine najmanje [...]. Društvo Ryanair počelo je obavljati usluge u zračnoj luci [...] od [...]. Zračna luka stalno je bila u privatnom vlasništvu, što bi prema stajalištu društva Ryanair značilo da se zračna luka može upotrijebiti kao čimbenik usporedbe za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (405) Društvo Ryanair tvrdi da su rezultati usporedbe podataka o pristojbama koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero s pristojbama plaćenim u usporedivim zračnim lukama različiti. Uz pretpostavku da se regiji ne plaća ništa općinskog poreza, pristojbe koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero u prosjeku su niže od pristojbi plaćenih u usporedivim zračnim lukama po putniku i po zrakoplovu. Međutim, ako se pretpostavi da je regiji plaćen dio općinskog poreza – odnosno 66 %, na temelju podataka koje je dostavilo društvo Ryanair – prosječne pristojbe koje je društvo Ryanair platilo u zračnoj luci Alghero više su od pristojbi plaćenih u zračnoj luci [...], ali su svejedno niže od pristojbi plaćenih u zračnoj luci [...]. Društvo Ryanair predlaže da bi se to moglo djelomično objasniti nižim BDP-om u Sardiniji, u usporedbi s BDP-om u [...] i [...].
- (406) Društvo Ryanair priznaje da su rezultati usporedbe pristojbi koje je platilo društvo Ryanair u zračnoj luci Alghero s pristojbama plaćenim u zračnim lukama [...] različiti i da razlike u rezultatima mogu biti posljedica više razloga, kao što je izbor usporedivih zračnih luka.
- (407) Komisija se slaže da se određivanje referentne točke pristojbi zračne luke ne može odmah isključiti kao mogući pristup ocjenjivanju postojanja potpore zračnim prijevoznicima. Određivanje referentne točke najprije zahtijeva mogućnost odabira dovoljnog broja usporedivih zračnih luka koje pružaju usporedive usluge pod uobičajenim tržišnim uvjetima. U skladu s točkom 54. Smjernica za zračni prijevoz iz 2014., na temelju dostupnih i relevantnih tržišnih cijena može se odrediti odgovarajuća referentna točka među zračnim lukama čiji upravitelji postupaju kao subjekti u tržišnom gospodarstvu. Ovom bi se referentnom točkom trebali uzeti u obzir pokazatelji kao što su količine prometa, vrsta prometa, važnost tereta i relativna važnost prihoda od nezrakoplovnih djelatnosti, vrsta i razina pruženih usluga zračnih luka, blizina zračne luke u velikom gradu, broj stanovnika u prihvatnom području zračne luke, blagostanje u okolnom području (BDP po glavi stanovnika) i različita zemljopisna područja iz kojih bi se mogli privući putnici.
- (408) U tom pogledu Komisija primjećuje da, čak i kada su neke zračne luke u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom i ne uzimaju u obzir socijalna ili regionalna pitanja, na cijene koje zaračunavaju te zračne luke snažno mogu utjecati cijene koje zaračunavaju upravitelji drugih zračnih luka koje primaju javne subvencije jer te cijene uzimaju u obzir zračni prijevoznici dok pregovaraju sa zračnim lukama u privatnom vlasništvu ili pod privatnom upravom.
- (409) U ovom slučaju, Komisija napominje da je društvo Ryanair samo smatralo da je teško naći usporedive zračne luke s gotovo jednakim značajkama budući da se zračna luka Alghero nalazi na otoku na kojem nema mnogo velikih gradova ili zračnih luka u blizini. Društvo Ryanair dalje je napomenulo da bi se različiti rezultati postupka određivanja referentne vrijednosti mogli objasniti različitim BDP-om u Sardiniji u odnosu na područja u kojima se nalaze usporedive zračne luke.

⁽¹⁰²⁾ Izvješće o MEOP-u iz 2011.

- (410) Naposljetku, Komisija napominje da čak ako su dostupne pouzdane usporedive zračne luke, postupak određivanja referentne vrijednosti svejedno u ovom slučaju ne bi bio moguć. Dogovori koji su predmet istrage uključuju ugovore o uslugama zračnih luka i marketingu u kojima su propisane različite „cijene”, odnosno različite pristojbe zračne luke, naknade za zemaljske usluge i naknade za marketing. Neke od tih naknada ovise o broju putnika, a neke o broju operacija prihvatila i otpreme, a druge su fiksne. Stoga svaki od tih ugovora podrazumijeva složene financijske tokove između upravitelja zračne luke i zračnih prijevoznika (i njihovih podružnica) koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci, odnosno, pristojbe zračne luke, naknade za zemaljske usluge i naknade za marketing.
- (411) Komisija stoga smatra da se usporedbom između pristojbi zračne luke koje naplaćuje društvo So.Ge.A.AL zračnim prijevoznicima koji pružaju usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero s pristojbama zračne luke koje se plaćaju na usporedivim zračnim lukama ne bi dobile korisne naznake u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu. Da bi se takvim postupkom određivanja usporednih vrijednosti postigli pouzdani rezultati, nužno je da u usporedivim zračnim lukama postoje barem usporedivi dogovori, koji bi posebno trebali uključivati slična plaćanja za marketing i naknade za zemaljske usluge. S obzirom na posebnost i složenost predmetnih dogovora, Komisija smatra da se takav postupak određivanja referentnih vrijednosti ne može provoditi, posebno budući da se cijene zemaljskih i marketinških usluga rijetko objavljuju i stoga neće biti dostupne u svrhe provođenja tog postupka. Društvo Ryanair nije dostavilo takve podatke za dvije usporedive zračne luke.
- (412) U svakom slučaju, čak i kada bi se pretpostavilo da se postupak određivanja referentne vrijednosti može provoditi na temelju sličnih dogovora koji su na snazi u usporedivim zračnim lukama, na temelju čega bi Komisija mogla zaključiti jesu li predmetne „cijene” jednake „tržišnoj cijeni” ili veće od nje, Komisija ne bi mogla na osnovu toga zaključiti da su dogovori koji su predmet istrage u skladu s tržištem ako bi se pokazalo da je u trenutku kada je sklopio predmetne dogovore, upravitelj zračne luke mogao razumno očekivati da bi oni dodijeli dodatne troškove veće od dodatnih prihoda. Subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi imao interesa ponuditi svoju robu ili usluge po „tržišnoj cijeni” ako se očekuje da će mu time nastati dodatni gubici.
- (413) Komisija stoga smatra da dogovori zračnih prijevoznika sa zračnim lukama koje je društvo Ryanair predložilo kao relevantne usporedive elemente ne mogu činiti odgovarajuću referentnu vrijednost za utvrđivanje tržišne cijene usluga koje je pružalo društvo So.Ge.A.AL različitim zračnim prijevoznicima u zračnoj luci Alghero. Budući da ne postoji referentna vrijednost koju je lako utvrditi, Komisija smatra da je *ex ante* analiza dodatne profitabilnosti relevantni kriterijem za ocjenjivanje dogovora koje zračne luke sklapaju s pojedinačnim zračnim prijevoznicima.
- (414) U toj se analizi moraju uzeti u obzir svi relevantnih dodatni prihodi i troškovi povezani s transakcijom. Različiti elementi (popusti za pristojbe zračne luke, bespovratna sredstva za marketing, ostali financijski poticaji) ne smiju se zasebno ocjenjivati. Kako je navedeno u presudi *Charleroi*: „Kod primjene testa privatnog ulagača, nužno je zamisliti poslovnu transakciju u cjelini kako bi se moglo utvrditi jesu li javno tijelo ili tijelo kojeg ono kontrolira zajedno postupali kao razumni operateri u tržišnom gospodarstvu. Kada ocjenjuje predmetne mjere, Komisija mora preispitati sve relevantne značajke mjera i njihov kontekst [...]” ⁽¹⁰³⁾.
- (415) Očekivani dodatni prihodi moraju posebno uključivati prihod od pristojbi zračne luke uzimajući u obzir popuste i promet za koji se očekuje da će nastati na temelju ugovora i prihod od nezrakoplovnih usluga za koji se očekuje da će nastati zbog dodatnog prometa. Očekivani dodatni troškovi moraju uključivati posebno sve dodatne operativne troškove i troškove ulaganja koji ne bi nastali bez ugovora kao što su dodatni troškovi zaposlenika, opreme i ulaganja potaknuti nazočnošću zračnog prijevoznika u zračnoj luci te troškove bespovratnih sredstava za marketing i ostalih financijskih poticaja. S druge strane, troškove koje bi zračna luka morala svejedno snositi, bez obzira na dogovor sa zračnim prijevoznikom, ne treba uzeti u obzir u testu subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (416) Komisija također primjećuje u ovom kontekstu da je diferenciranje cijena (uključujući potporu za marketing i ostale poticaje) uobičajena poslovna praksa. Mogu postojati različiti razlozi zašto se isti uvjeti ne nude svim zračnim prijevoznicima. Posebno može biti opravdano odobriti određene financijske poticaje (i u obliku dodataka za marketing) i posebne popuste na objavljene pristojbe zračne luke zračnim prijevoznicima koji zračnoj luci

⁽¹⁰³⁾ Presuda *Charleroi*, točka 59.

donose velik broj putnika. Takvi povoljni uvjeti objektivno se mogu opravdati očekivanim dodatnim prometom zbog nezrakoplovnih djelatnosti nastalih na temelju tog dodatnog prometa ⁽¹⁰⁴⁾ i zato što ta marža može biti velika u apsolutnim okvirima u odnosu na broj putnika čak i ako se marža po putniku zajamčena pristojbama zračne luke koju plaća zračni prijevoznik smanji popustima i financijskim poticajima. Kako bi se odredilo ostvaruje li se takvim popustima i financijskim poticajima gospodarska prednost, potrebno je utvrditi je li upravitelj zračne luke u trenutku donošenja odluke o ponudi popusta i poticaja nakon razumnog promišljanja mogao pretpostaviti da je ta odluka isplativa ili, drugim riječima, da ona u usporedbi s hipotetskom situacijom za posljednju ima veću dobit (ili niže gubitke).

- (417) Osim toga, Komisija napominje da su ugovori koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo sa zračnim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke dio dugoročne strategije zračne luke. Očito je iz poslovnih planova društva So.Ge.A.AL (vidjeti uvodne izjave 59. – 75.) da se ono oslanjalo na niskotarifne zračne prijevoznike kao glavnog pokretača rasta i da se očekivalo da će, kada mu bude dodijeljena opća koncesija za upravljanje zračnom lukom Alghero, prekinuti prethodni pad i ponovno postati održivo. Prema tome, uvjet iz uvodne izjave 399. zadovoljili su svi ugovori koji su predmet ocjenjivanja. Iz svega prethodno navedenog može se zaključiti da je svaki ugovor koji je predmet istrage, ako se može utvrditi da je u trenutku kada je on sklopljen subjekt u tržišnom gospodarstvu koji je predvođen izgledima profitabilnosti i koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL mogao očekivati da će temeljem ugovora nastati budući dodatni troškovi koji će se pokriti budućim dodatnim prihodima, u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu i ne čini državnu potporu.

12.2.1.2.2. O zajedničkoj ocjeni ASA-ova s društvom Ryanair i ugovora o marketingu s društvom AMS

- (418) U odluci iz 2012. Komisija je smatrala da su se, u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, ASA-ovi i ugovori o marketinškim uslugama s društvima Ryanair i AMS i njihove financijske posljedice morali ocjenjivati zajedno kao jedinstvena mjera. Ryanair nije osporavao da će se ugovor o marketingu sklopljen 2002. i 2003. izravno između društava Ryanair i So.Ge.A.AL ocjenjivati zajedno s ugovorom o pristojbama zračne luke.
- (419) Međutim, društvo Ryanair odbacilo je preliminarni zaključak Komisije da se društva Ryanair i AMS moraju smatrati jednim subjektom i da bi ASA-ove i ugovore o marketinškim uslugama koje su društva So.Ge.A.AL i AMS sklopila istodobno trebalo ocjenjivati zajedno u svrhe procjene postojanja gospodarske prednosti. Društvo Ryanair tvrdi da su ASA-ovi sklopljeni s društvom Ryanair i ugovori o marketinškim uslugama sklopljeni s društvom AMS bili odvojeni i neovisni, da se odnose na različite usluge i da između njih ne postoje ugovorne ili druge veze zbog kojih bi se mogli smatrati jedinstvenim skupom mjera. To je stajalište podržalo društvo AMS.
- (420) U tom smislu komisija napominje da postoji nekoliko naznaka koje upućuju na to da ugovore treba ocjenjivati kao jednu mjeru jer su sklopljeni u okviru jedne transakcije.
- (421) Prvo, ugovore su iste stranke sklopile istodobno:
- (a) U svrhe primjene pravila o državnim potporama, društvo AMS i Ryanair smatraju se jedinstvenim poduzetnikom u smislu da društvo AMS djeluje kao posrednik i pod kontrolom društva Ryanair. U svrhe postojećih ugovora, to se također može zaključiti iz činjenice da je u preambuli ugovora o marketingu navedeno da „AMS ima isključivu licencu ponuditi marketinške usluge na web-mjestu za putovanja www.ryanair.com, koje je web-mjesto irskog niskobudžetnog zračnog prijevoznika društva Ryanair.” Stoga, ako je društvo So.Ge.A.AL planiralo promovirati određite Ryanaira i okolne regije, onda se to može učiniti samo putem društva AMS;
- (b) Odgovarajući ugovori u svim su slučajevima sklopljeni na iste datume.
- (422) Drugo, u preambulama ugovora o marketingu s društvom AMS iz 2006. i 2010. navedeno je da se na „web-mjestu www.ryanair.com pruža jedinstvena prilika za usmjeravanje na milijune mogućih putnika i da su na njemu navedene opsežne informacije o zračnim lukama, gradovima i regijama u koje leti Ryanair”. To upućuje da

⁽¹⁰⁴⁾ Time su obuhvaćeni prihodi upravitelja zračne luke na temelju dodatne poslovne djelatnosti parkirališta, trgovina, restorana i dr. koji se ostvaruju zahvaljujući dodatnom broju putnika.

svrha ugovora o marketingu nije općenito promicati Sardiniju već povećati prodaju karata za određite prijevoznika Ryanair, Alghero. U preambuli je dalje navedeno da društvo So.Ge.A.AL planira putem putnika društva Ryanair promicati turizam i poslovne mogućnosti u regiji, a posebno zračnu luku Alghero kao određite.

- (423) Treće, u ugovorima o marketingu s društvom AMS navedeno je u prvom odjeljku pod nazivom „Svrha ugovora” da su „ukorijenjeni u obvezi društva Ryanair da obavlja usluge prijevoza na linijama između Alghera i određita EU-a” (u ugovoru iz 2006. spominju se London-Stansted, Barcelona Gerona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool i Rim). Tom je formulacijom uspostavljena jasna veza između ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketingu u smislu da jedan ne bi bilo sklopljen bez drugoga. Ugovori o marketingu temelje se na sklapanju ugovora o uslugama zračne luke i o uslugama koje pruža društvo Ryanair.
- (424) Četvrto, u preambuli ugovora o marketingu navedeno je da je društvo So.Ge.A.AL odlučilo „aktivno promicati grad Alghero i regiju kao turističko određite za međunarodne putnike u zračnom prijevozu i kao privlačno poslovno središte.” To je znak da je glavna i posebna svrha sklapanja ugovora o marketingu promicati posebno zračnu luku Alghero i okolnu regiju i stoga je on povezan sa sklapanjem ugovora o uslugama zračne luke s društvom Ryanair.
- (425) Peto, društvo So.Ge.A.AL može odmah raskinuti ugovore o marketingu ako društvo Ryanair prestane obavljati usluge prijevoza na navedenim linijama. To opet pokazuje da su ugovori o marketingu i ASA-ovi nerazdvojno povezani.
- (426) Naposljetku, Komisija napominje da je jasno iz analize godišnjeg izvješća društva So.Ge.A.AL iz 2000. da je društvo Ryanair tražilo marketinšku potporu kao uvjet za obavljanje usluga na liniji prema Londonu u trenutku kada je sklopljen ASA iz 2000. To je tumačenje potvrđeno činjenicom da je društvo So.Ge.A.AL smatralo troškove marketinške potpore operativnim troškovima linije Ryanaira, a ne ulaganjem u razvoj trgovačke marke, kao što su tvrdili društvo Ryanair i AMS.
- (427) Zaključno, ugovori o marketingu koje su sklopila društva So.Ge.A.AL i AMS neodvojivo su povezani s ASA-ovima koje su potpisali društva Ryanair i So.Ge.A.AL. Iz razmatranja u uvodnim izjavama 421. do 426. može se zaključiti da bez ASA-ova ugovori o marketinškim uslugama ne bi bili sklopljeni. Iz tih razloga Komisija zaključuje da su ASA-ovi i ugovori o marketinškim uslugama neodvojivi i stoga smatra nužnim analizirati svaki ugovor o marketinškim uslugama zajedno s ASA-om koji je sklopljen istodobno kako bi mogla utvrditi čini li takva transakcija državnu potporu.

12.2.1.2.3. O koristima koje bi subjekt u tržišnom gospodarstvu mogao očekivati od ugovora o marketinškim uslugama i cijeni koju bi bio voljan platiti za te usluge

- (428) U svrhe primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu u ovom se slučaju postupanje društava RAS i So.Ge.A.AL mora usporediti s postupanjem razumnog subjekta u tržišnom gospodarstvu kojem je povjereno upravljanje zračnom lukom Alghero i koji postupa u skladu s izgledima profitabilnosti. U okviru procjene treba zanemariti sve pozitivne posljedice na gospodarstvo u regiji u kojoj se nalazi zračna luka jer je Sud objasnio da je relevantno pitanje za primjenu testa subjekta u tržišnom gospodarstvu „bi li privatni dioničar u sličnim okolnostima, uzimajući u obzir predvidljivost ostvarivanja povrata i ako se stave sa strane sva socijalna, regionalna i sektorska pitanja, prihvatio predmetni kapital” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Kod analize predmetnih mjera nužno je preispitati koristi koje bi od marketinških usluga mogao ostvariti taj hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu potaknut izgledima za ostvarivanje dobiti. U toj bi se analizi trebao uzeti u obzir opći učinak takvih usluga na turizam i gospodarske rezultate regije. Treba uzeti u obzir samo učinak tih usluga na profitabilnost zračne luke jer bi hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu zanimalo jedino to.

⁽¹⁰⁵⁾ Predmet 40/85 Belgija protiv Komisije [1986.] ECR I-2321.

- (430) Marketinškim uslugama može se u načelu promicati putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenim ugovorima o marketinškim uslugama i ASA-ima, jer je svrha marketinških usluga promicati te zračne linije. Iako će učinak većinom osjetiti predmetni zračni prijevoznik, mogao bi koristiti i upravitelju zračne luke. Osim toga, povećanje putničkog prometa može uzrokovati povećanje prihoda koje upravitelj zračne luke ostvaruje temeljem određenih pristojbi zračnih luka te povećanje prihoda od nezrakoplovnih usluga, posebno od parkirališta, restorana i ostalih djelatnosti koje se nalaze u zračnoj luci i čiji promet u potpunosti ili djelomično pripada upravitelju zračne luke.
- (431) Stoga, subjekt u tržišnom gospodarstvu koji bi upravljao zračnom lukom Alghero umjesto društava So.Ge.A.AL i RAS uzeo bi taj mogući učinak u obzir kada bi razmatrao mogućnost sklapanja ugovora o marketinškim uslugama i odgovarajućih ASA-ova. Subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo bi u obzir učinak predmetne zračne linije na buduće prihode i troškove procjenjujući, u ovom slučaju, povećanje broja putnika pomoću tih linija, u čemu bi se odrazio mogući pozitivni učinak marketinških usluga u obliku većeg očekivanog omjera opterećenja (ili faktora opterećenja) ⁽¹⁰⁶⁾ za te zračne linije. Osim toga, ovaj bi se učinak ocjenjivao za cijelo razdoblje rada predmetnih zračnih linija, kako je navedeno u ugovoru o uslugama zračne luke i u ugovoru o marketinškim uslugama.
- (432) Komisija se slaže s društvom Ryanair po tome pitanju, odnosno, da ugovorima o marketinškim uslugama ne nastaju samo troškovi za upravitelja zračne luke već se može očekivati da će donijeti i koristi.
- (433) Pored toga, mora se utvrditi mogu li se razumno očekivati i izmjeriti druge koristi kao što je imidž trgovačke marke za hipotetskog subjekta u tržišnom gospodarstvu koji obavlja usluge prijevoza u zračnoj luci Alghero, pored koristi pozitivnog učinka na putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenim ugovorom o marketinškim uslugama tijekom pružanja tih linija, kako je utvrđeno u ugovoru o marketinškim uslugama ili u ugovoru o uslugama zračne luke.
- (434) Društvo Ryanair podržava tu tvrdnju, posebno u svojoj studiji od 17. siječnja 2014. Studija se temelji na teoriji da će se marketinškim uslugama koje je kupio upravitelj zračne luke pridonijeti poboljšanju imidža zračne luke i, uslijed toga, održivo povećati broj putnika koji upotrebljavaju tu zračnu luku, a ne sam broj putnika na zračnim linijama obuhvaćenima ugovorom o marketinškim uslugama i ugovorom o uslugama zračne luke tijekom vremena pružanja usluga utvrđenog u tim ugovorima. Društvo Ryanair posebno je tvrdilo u svojoj studiji da će te marketinške usluge imati održive pozitivne učinke na putnički promet u zračnoj luci čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama. To stajalište dijeli Italija i koristi marketinških usluga uzeti su u obzir u rekonstruiranoj *ex ante* analizi profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair kako je sažeto u Tablici 8. u nastavku.
- (435) Prvo treba napomenuti da ništa ne upućuje na to da su, u trenutku kada su sklopljeni ugovori o marketinškim uslugama obuhvaćeni formalnim istražnim postupkom, upravitelj zračne luke ili društvo RAS ikad razmatrali, a još manje odredili, moguće korisne učinke ugovora o marketinškim uslugama na druge zračne linije pored onih obuhvaćenih ugovorima ili mogućnost da će se takvi učinci nastaviti nakon isteka ugovora.
- (436) Osim toga, održiva priroda takvih učinaka ne može se ocjenjivati na temelju dostupnih informacija. Moguće je da su se oglašavanjem zračne luke Alghero i regije Sardinije na *web*-mjestu društva Ryanair potakli ljudi koji posjećuju to *web*-mjesto da kupuju karte Ryanaira do zračne luke Alghero sve dok je oglas stajao na *web*-mjestu ili neposredno nakon toga. Međutim, ne postoji velika vjerojatnost da je učinak tog oglašavanja na posjetitelje trajao ili utjecao na kupnju zrakoplovnih karata duže od nekoliko tjedana nakon postavljanja na *web*-mjesto društva Ryanair. Veća je vjerojatnost da će promidžbena kampanja imati održivi učinak kada promidžbene aktivnosti uključuju jedan ili više medija kojima su potrošači redovito izloženi u određenom vremenskom razdoblju. Na primjer, promidžbena kampanja na općim televizijskim i radijskim postajama, popularna *web*-mjesto i/ili različiti promidžbeni plakati postavljeni izvan javnih mjesta ili u njima mogli bi imati održivi učinak ako su potrošači redovito izloženi tim medijima. Međutim, nije vjerojatno da će promidžbene aktivnosti koje su ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair imati dugotrajni učinak nakon okončanja promidžbe.
- (437) Zapravo je vrlo vjerojatno da većina ljudi ne posjećuje *web*-mjesto društva Ryanair dovoljno često da bi se samo na temelju oglašavanja sjetili predmetne regije. Ta tvrdnja utemeljena je na dva čimbenika. Prvo, u skladu s

⁽¹⁰⁶⁾ Omjer opterećenja ili faktor opterećenja definirani su kao udio popunjenih mjesta u zrakoplovu koji obavlja usluge prijevoza na predmetnoj zračnoj liniji.

uvjetima ugovora o marketinškim uslugama, promidžba grada Alghero i regije Sardinije na početnoj stranici *web*-mjestu prijevoznika Ryanair bila je ograničena na jedan odlomak od 150 riječi pod „Najvažnijih pet stvari za učiniti” na stranici odredišta Alghera i na poveznicu na *web*-mjestu www.ryanair.com koja vodi na *web*-mjesto koje je pripremio društvo So.Ge.A.AL. Komisija smatra da se zbog vrste promidžbenih aktivnosti (jednostavna poveznica s ograničenom marketinškom vrijednošću) ozbiljno smanjio učinak tih aktivnosti po istek promidžbe, posebno jer su te aktivnosti bile ograničene samo na *web*-mjesto društva Ryanair i nisu ih podržavali drugi mediji. Drugo, marketinške aktivnosti utvrđene u ugovorima sklopljenima s društvom AMS većinom su se odnosile na *web*-mjesto odredišta zračne luke Alghero. Vrlo je vjerojatno da većina ljudi tu stranicu ne posjećuje često, ako i kada oni to učine, to je vjerojatno samo zato što su već zainteresirani za odredište.

- (438) Prema tome, čak i ako se marketinškim uslugama povećao putnički promet na zračnim linijama obuhvaćenima ugovorima o marketinškim uslugama tijekom razdoblja njihove provedbe, vrlo je vjerojatno da je taj učinak bio nula ili je bio zanemariv nakon tog razdoblja.
- (439) Iz studija društva Ryanair od 17. i 31. siječnja 2014. može se zaključiti da je stvaranje koristi koje nadilaze zračne linije obuhvaćene tim ugovorima ili koje traju nakon razdoblja obavljanja prijevoza na tim linijama, kako je utvrđeno u ugovorima o marketinškim uslugama i ugovorima o uslugama zračnih luka, vrlo nesigurno i da se ne može odrediti sa onim stupnjem pouzdanosti kojeg bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu smatrao razumnim.
- (440) Stoga je, primjerice, prema studiji od 17. siječnja 2014. „buduća dodatna dobit nakon predviđenog isteka ugovora o usluzi zračne luke sama po sebi nesigurna”. Osim toga, u studiji su navedena dva načina ocjenjivanja *a priori* pozitivnih učinaka ugovora o marketinškim uslugama: metodologija „novčanog toka” i metodologija „kapitalizacije”.
- (441) Metodologija „novčanog toka” uključuje ocjenjivanje koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračne luke ocjenjivanjem budućih prihoda koje bi upravitelj zračne luke mogao stvoriti uslugama marketinga i ugovorom o usluzi zračne luke, umanjjenih za odgovarajuće troškove. U metodologiji „kapitalizacije” poboljšanje imidža trgovačke marke zračne luke putem marketinških usluga smatra se nematerijalnom imovinom koja je stečena po cijeni propisanoj u ugovorima o marketinškim uslugama.
- (442) Međutim, u studiji od 17. siječnja 2014. istaknute su glavne poteškoće prikazane pristupom „kapitalizacije” i prikazano je da rezultati proizvedeni tom metodom mogu biti nepouzdana; navodi se da bi bolji bio pristup „novčanog toka”. U studiji je posebno utvrđeno da bi se „pristupom kapitalizacije trebao uzeti u obzir samo udio rashoda za marketing koji se može pripisati osnovi nematerijalne imovine zračne luke. Međutim, moglo bi biti teško utvrditi udio rashoda za marketing usmjerenih prema stvaranju očekivanih budućih prihoda zračne luke (odnosno, ulaganje u osnovu nematerijalne imovine zračne luke) u odnosu na stvaranje tekućih prihoda zračne luke.” Također se ističe da je „u cilju provedbe pristupa utemeljenog na kapitalizaciji, nužno procijeniti prosječno vrijeme na koje će zračna luka moći zadržati korisnika zahvaljujući marketinškoj kampanji društva AMS. U praksi bi bilo teško procijeniti prosječno razdoblje zadržavanja korisnika nakon kapanje društva AMS zbog nedovoljne količine podataka.”
- (443) U studiji od 31. siječnja 2014. predlaže se praktična primjena pristupa „novčanog toka”. U skladu s tim pristupom, koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračnih luka koje traju čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama izražavaju se kao „terminalna vrijednost” koja se izračunava na dan isteka ugovora. Terminalna vrijednost izračunava se iz dodatne dobiti zračne luke (bez plaćanja društvu AMS) ostvarene u posljednjoj godini trajanja ASA, koja je prilagođena kako bi se uzela u obzir stopa rasta tržišta zračnog prijevoza u Europi i čimbenik vjerojatnosti čija je svrha odražavati sposobnost ugovora o uslugama zračne luke i marketingu da pridonese dobiti zračne luke nakon isteka. Isti način izračuna terminalne vrijednosti predložila je Italija u izvješću o MEOP-u iz 2014. (vidjeti uvodnu izjavu 471.).

- (444) Prema studiji od 31. siječnja 2014., sposobnost ostvarivanja dugotrajnih koristi ovisi o različitim čimbenicima, „uključujući veću uočljivost i snažniju trgovačku marku te o vanjskim čimbenicima mreže i putnicima koji se vraćaju”, iako ti čimbenici nisu opisani.
- (445) U studiji od 31. siječnja 2014. upućuje se na čimbenik vjerojatnosti od 30 %, koji se u njoj smatra razumnim. Međutim, u studiji nisu dostavljeni ozbiljni dokazi za taj čimbenik ni kvantitativno ni kvalitativno. Ona se ne temelji na činjenicama koje se odnose na aktivnosti društva Ryanair, tržišta zračnog prometa ili usluga zračne luke kojima bi se potvrdila ta stopa od 30 %. Nije utvrđena veza između te stope i čimbenika koji se usput spominju (uočljivost, snažna trgovačka marka, vanjski čimbenici mreže i putnici koji se vraćaju) i za koje se očekuje da će produljiti koristi ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama nakon datuma isteka. Naposljetku, ona se ni na koji način ne zasniva na posebnom sadržaju marketinških usluga koje su predviđene u različitim ugovorima s društvom AMS kada se analizira u kojoj bi mjeri te usluge mogle utjecati na čimbenike navedene u uvodnoj izjavi 444.
- (446) Nadalje, njome se ne dokazuje da postoji vjerojatnost da će se dobit koju je upravitelj zračne luke ostvario temeljem tih ugovora u završnoj godini njegove primjene nastaviti u budućnosti po isteku ASA i ugovora o marketinškim uslugama. Nadalje, nisu dostavljeni dokazi da je stopa rasta tržišta zračnog prometa u Europi korisni pokazatelj za mjerenje učinka ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketinškim uslugama za određenu zračnu luku.
- (447) Nije vjerojatno da bi razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu uzeo u obzir terminalnu vrijednost izračunanu metodom koju su predložili Ryanair i Italija kada bi donosio odluku o tome hoće li sklopiti ugovor. Studijom od 31. siječnja 2014. stoga je prikazano da bi pristup „novčanog toka” doveo samo do nesigurnih i nepouzdanih rezultata, kao i metoda „kapitalizacije”.
- (448) Nadalje, marketinške usluge jasno su usmjerene na osobe koje će vjerojatno upotrebljavati liniju obuhvaćenu ugovorom o marketinškim uslugama. Ako se ta linija ne obnovi nakon isteka ugovora o uslugama zračne luke, malo je vjerojatno će promidžbene usluge i dalje imati pozitivan učinak na putnički promet u zračnoj luci nakon datuma isteka. Upravitelju zračne luke teško je ocijeniti vjerojatnost hoće li zračni prijevoznik nastaviti obavljati usluge prijevoza na određenoj liniji nakon isteka razdoblja na koje se on obvezao u ugovoru o uslugama zračne luke. Niskotarifni zračni prijevoznici posebno su pokazali da, kada je riječ o otvaranju i zatvaranju linija, reagiraju na tržišne uvjete koji se često mijenjaju. Na primjer, u ovom je slučaju Italija tvrdila da je društvo Germanwings odlučilo prestati s radom iz zračne luke Alghero nakon samo godinu dana i stoga je njegov ugovor s društvom So.Ge.A.AL raskinut prije isteka (prijevoznik je sklopio trogodišnji ugovor sa zračnom lukom) jer nije moglo ostvariti dovoljno prometa za postizanje točke rentabilnosti. Iz dokumenata u spisu također se može zaključiti da je društvo Ryanair najmanje jednom (2009.) ponovno ocijenilo svoje poslovanje iz zračne luke Alghero. Prema tome, kod sklapanja transakcije kao što je ona koja se razmatra u ovom slučaju, razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi se oslonio na zračnog prijevoznika koji produljuje obavljanje usluga prijevoza na predmetnoj liniji nakon isteka ugovora.
- (449) Na kraju, ali ne i najmanje važno, Komisija napominje da pristup utemeljen na terminalnoj vrijednosti, koji je Italija slijedila u rekonstrukciji *ex ante* analize profitabilnosti ugovora iz 2006. – 2010. Italija nije primijenila kada je razmatrala profitabilnost ugovora sklopljenih s drugim zračnim prijevoznicima u zračnoj luci, iako su sklopljeni ugovori o marketingu s upraviteljem zračne luke. Argumenti Italije u pogledu toga zasnivaju se na činjenici da je broj mogućih posjetitelja *web*-mjestima zračnih prijevoznika koji nisu Ryanair znatno niži od posjetitelja *web*-mjestu ryanair.com. S obzirom na tu daleko manju popularnost, ne bi bilo relevantno odrediti terminalnu vrijednost u analizi profitabilnosti ugovora s drugim zračnim lukama. Komisija svejedno napominje da je ugovore o marketingu iz 2006. društvo So.Ge.A.AL potpisalo s Ryanairom, a ne društvom AMS. Terminalna vrijednost nije se uzela u obzir za buduće koristi nastale nakon isteka trajanja ugovora o marketingu koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvom Ryanair 2002. i 2003.
- (450) Zaključno, jasno je iz uvodnih izjava 428. do 449. da bi jedina korist koju bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama, i koje bi izmjerio kada bi donosio odluku o sklapanju takvog ugovora, zajedno s ugovorom o uslugama zračne luke, bila da bi marketinške usluge imale

pozitivan učinak na broj putnika koji se koriste linijama obuhvaćenima predmetnim ugovorima za vrijeme rada tih linija, kako je utvrđeno u ugovorima. Komisija smatra da su sve druge moguće koristi previše nesigurne da bi se mogle mjeriti i uzeti u obzir.

12.2.1.2.4. Ocjena dodatnih troškova i prihoda

- (451) U odnosu na razmatranja u uvodnim izjavama 398. do 450., u svrhe primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu, Komisija mora i. analizirati svaki ASA zasebno s govorima o marketingu, ako ih ima, uključujući kada je takav ugovor potpisan s društvom AMS i ii. utvrditi dodatne troškove i prihode koji su se mogli razumno očekivati od svake zajedničke transakcije, uzimajući u obzir učinak ugovora o marketingu na očekivanje faktore opterećenja.

Ugovori s društvom Ryanair

- (452) ASA-ovi koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvom Ryanair prikazani su u Tablici 7.

Tablica 7.

ASA-ovi koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvom Ryanair

Ugovor (datum potpisivanja)	Predviđeno trajanje ugovora
ASA iz 2000. (22. lipnja 2000.)	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.
ASA iz 2002. (25. siječnja 2002.)	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.
ASA iz 2003. (1. rujna 2003.)	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.
ASA iz 2006. (3. travnja 2006.)	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.
ASA iz 2010. (20. listopada 2010.)	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.

- (453) Italija tvrdi da je društvo So.Ge.A.AL izradilo nekoliko poslovnih planova koji se odnose na ukupni razvoj zračne luke u različitim točkama u vremenu između 2000. i 2010. Ti poslovni planovi uključuju neka predviđanja o broju putnika i prihodima te neke informacije o troškovima. Međutim, niti jedan od tih poslovnih planova nije specifičan za određeni ugovor potpisan između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero ili društva AMS. Nadalje, njima nije obuhvaćeno cijelo razdoblje ugovora društva So.Ge.A.AL s tim zračnim prijevoznicima.
- (454) Kako je prethodno navedeno, Italija je izradila rekonstruirane *ex ante* analize profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom razdoblju, odnosno 2000. – 2010., što je sažeto prikazano u Tablici 8. Na temelju tih analiza, društvo So.Ge.A.AL moglo bi razumno očekivati će ugovori s društvom Ryanair biti profitabilni za zračnu luku u trenutku kada su sklopljeni.
- (455) Poslovni plan društva So.Ge.A.AL iz 2000. upotrebljavao se u rekonstruiranoj analizi očekivane profitabilnosti ugovora o uslugama zračne luke 2000., 2002 i 2003., dok su se poslovni planovi iz 2004. i 2009. upotrebljavali u rekonstruiranoj analizi ASA-ova iz 2006. i 2010.

- (456) Međutim, iz poslovnih planova društva So.Ge.A.AL nije bilo moguće predvidjeti sve dodatne prihode i troškove povezane sa svakim ugovorom s društvom Ryanair. Za te kategorije prihoda i troškova koje se nisu mogle predvidjeti iz poslovnih planova, Italija je svoju analizu dodatne dobiti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvom Ryanair utemeljila na odredbama ASA-ova i ugovora o marketingu.
- (457) U Tablici 8. prikazani su NPV-ovi novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair na temelju izvješća o MEOP-u iz 2014. Činjenica da su svi ti NPV-ovi pozitivni potvrdila bi da za upravitelja zračne luke bilo razumno sklopiti ugovore s društvom Ryanair.

Tablica 8.

Neto sadašnja je vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair – Izvješće o MEOP-u iz 2014. ⁽¹⁾

Ugovor	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (milijuni EUR) ⁽²⁾
ASA iz 2000.	[4 – 8] (*)
ASA iz 2002.	[3 – 6]
ASA iz 2003.	[9 – 12]
ASA iz 2006.	[6 – 9]
ASA iz 2010.	[9 – 12]

⁽¹⁾ Analiza uključuje terminalnu vrijednost kojom će se uzeti u obzir buduće koristi za društvo So.Ge.A.AL koje proizlaze nakon isteka ugovora iz 2006. i 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 471.) i isključuje razdoblje ukoliko su se retrospektivno primjenjivali ugovori iz 2006. i 2010. (vidjeti uvodnu izjavu 485.).

⁽²⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

(*) Obuhvaćeno obvezom poslovne tajne.

- (458) Pretpostavke uzete u svrhe rekonstruirane analize profitabilnosti opisane su u uvodnim izjavama 459. – 471.

i. Prihod od zrakoplovnih usluga

- (459) Italija je uzela u obzir različite kategorije prihoda od zrakoplovnih usluga, posebno prihode od pristojbi kao što su pristojbe za slijetanje, zemaljske usluge i izdavanje karata. Kada je bilo moguće, upotrebljavale su se pristojbe propisane u ASA-ovima. Za te pristojbe koje nisu navedene u ASA-ovima, pretpostavke su se temeljile na podacima o računima koje je dostavilo društvo Ryanair. Međutim, Italija je objasnila da su podaci navedeni na računima društva Ryanair o pristojbama u skladu s objavljenim pristojbama društva So.Ge.A.AL za sve usluge zračne luke, osim zemaljskih usluga. Društvu Ryanair odobren je popust za pristojbe za zemaljske usluge kao odraz opsega poslovanja zračnog prijevoznika u zračnoj luci, što je uključeno u ASA-ove.
- (460) U svrhe izračuna dodatnih prihoda od zrakoplovnih usluga, društvo So.Ge.A.AL nadopunilo je podatke o putnicima i prometu društva Ryanair iz ASA-ova s podacima iz poslovnih planova.
- (461) U ASA-ovima iz 2000., 2002. i 2003. nisu navedena predviđanja prometa. Prema tome, predviđanja prometa na kojima se temelje analize ASA-ova iz 2000., 2002. i 2003. izvedene su iz poslovnog plana društva So.Ge.A.AL iz 2000. u kojem su se nalazila predviđanja prometa društva Ryanair u zračnoj luci. Iako u ASA-ovima iz 2006. i 2010. nisu predviđeni određeni ciljevi prometa za društvo Ryanair, Italija je objasnila da ti ciljevi ne odražavaju ukupni promet društva Ryanair u zračnoj luci koji je očekivalo društvo So.Ge.A.AL. Društvo So.Ge.A.AL smatralo je da ciljevi predstavljaju minimalne ugovorne obveze društva Ryanair. Stoga su se za ASA-ove za 2006.

i 2010. predviđanja prometa temeljila na poslovnim planovima društva So.Ge.A.AL u najbližoj točki u vremenu prije potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010. (odnosno, projekcije prometa temeljile su se na poslovnim planovima društva So.Ge.A.AL iz 2004. i 2009.).

- (462) Budući da poslovni planovi društva So.Ge.A.AL ne obuhvaćaju cijelo trajanje njihovih ugovora sa zračnim prijevoznicima, kako bi se analiza profitabilnosti proširila na cijelo trajanje ugovora društva Ryanair, predviđanja rasta zračnog prometa (povratnih letova) i odlazaka putnika izrađena su za razdoblja koja nisu obuhvaćena poslovnim planovima u dva koraka. Prvo, broj operacija prihvatima i otpreme Ryanair predviđen je ažuriranjem broja operacija prihvatima i otpreme za posljednju godinu sadržanu u poslovnom planu uz pretpostavku godišnjeg rasta broja povratnih letova od 19 %. Ovaj se čimbenik rasta temelji na prosječnom očekivanom rastu iz poslovnog plana iz 2000. u razdoblju između 2004. i 2006. Drugo, broj odlaznih putnika u preostalom razdoblju izveden je iz godišnjeg kapaciteta sjedala koji se izvodi na temelju broja operacija prihvatima i otpreme uz pretpostavku faktora opterećenosti od 82 %, odnosno, prosječnog faktora opterećenosti mreže Ryanaira u trenutku kada su potpisani ugovori.

ii. Prihod od neizrakoplovnih usluga

- (463) Pretpostavka o prihodima od neizrakoplovnih usluga utemeljena je na poslovnim planovima koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL u najbližoj točki u vremenu prije potpisivanja svakog ASA, kako je navedeno u Tablici 9.

Tablica 9.

Pretpostavke o očekivanom prihodu od neizrakoplovnih usluga

Ugovor	Prihod od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku (u EUR)	Izvor
ASA iz 2000.	1,96 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2002.	2,17 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2003.	2,17 – 2,38	Poslovni plan iz 2000.
ASA iz 2006.	4,31 – 4,64	Poslovni plan iz 2004.
ASA iz 2010.	6,02 – 6,47	Poslovni plan iz 2009.

- (464) Za razdoblje svakog ASA koji nije obuhvaćen poslovnim planovima, posljednje dostupno predviđanje prihoda od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku preneseno je svake godine do isteka ugovora. Na primjer, u poslovnom planu iz 2000. posljednja godina za koju je dostupno predviđanje jest 2006. Prema poslovnom planu, prihodi od neizrakoplovnih usluga 2006. po odlaznom putniku iznosili su 2,38 EUR. Za svaku preostalu godinu iz ASA iz 2006. pretpostavljena je ista razina prihoda od neizrakoplovnih usluga po odlaznom putniku.

iii. Dodatni troškovi

- (465) Budući da nema podataka o očekivanim dodatnim troškovima povezanim s pružanjem usluga društvu Ryanair u trenutku kada je svaki od ASA-ova potpisan, Italija je procijenila dodatne troškove na temelju odnosa između operativnih troškova zračne luke i broja putnika.
- (466) Na temelju regresijske analize utvrđeno je da se operativni troškovi mijenjaju s promjenama broja putnika kako bi se mogli procijeniti dodatni troškovi koje bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati u trenutku potpisivanja ASA-ova s društvom Ryanair. U prvom je koraku provedena regresijska analiza kako bi se mogao

utvrditi učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci na operativne troškove zračne luke. U drugom koraku je procjena dodatnih operativnih troškova kao rezultat ugovora s društvom Ryanair izvedena iz rezultata u prvom koraku u kombinaciji s predviđanjima broja putnika društva Ryanair.

(467) Uzete su u obzir sljedeće sastavnice troškova:

- (a) dodatni troškovi zaposlenika;
- (b) dodatni troškovi proizvoda i usluga, sigurnosti, inventara i materijala;
- (c) plaćanja poticaja za uvođenje novih linija, marketing i/ili naknade za uspjeh društvima Ryanair ili AMS;
- (d) troškovi koncesija.

(468) *Troškovi osoblja*: U poslovni planu društva So.Ge.A.AL iz 2000. uključeni su troškovi dodatnog osoblja uslijed ugovora s društvom Ryanair do 2006. Stoga, u svrhe ocjenjivanja ASA-ova iz 2000., 2002. i 2003., iz poslovnog plana društva So.Ge.A.AL iz 2000. dobiveni su dodatni troškovi zaposlenika. Međutim, u poslovnim planovima iz 2004. i 2006. nisu navedeni podaci o dodatnim troškovima. Kako bi se procijenili dodatni troškovi zaposlenika nakon 2006. u odnosu na ugovore društva Ryanair, izvršena je statistička analiza na temelju podataka o ukupnim troškovima zaposlenika zračne luke kako bi se mogao utvrditi udio troškova koji se mijenjao zajedno s promjenama broja putnika ⁽¹⁰⁷⁾. Zatim je procjena dodatnih troškova osoblja izvedena iz rezultata regresijske analize u kombinaciji s procijenjenim brojem putnika društva Ryanair.

(469) *Ostali troškovi*: Slično tome, provedena je regresijska analiza u svrhu procjene dodatnih troškova robe i materijala ⁽¹⁰⁸⁾, usluga ⁽¹⁰⁹⁾, sigurnosti, inventara jer ti troškovi nisu navedeni u poslovnim planovima. Poticaji za nove linije, marketing i/ili naknade za uspjeh koje se plaćaju društvu Ryanair uključeni su kao trošak za zračnu luku. Dodatni troškovi koncesija ⁽¹¹⁰⁾ temeljili su se na jediničnim troškovima na razini zračnog prijevoznika pomnoženima s predviđanjima prometa za društvo Ryanair.

(470) Italija tvrdi da cilj društva So.Ge.A.AL nije bio pokriti troškove novog putničkog terminala iz pristojbi koje plaća društvo Ryanair. Drugim riječima, troškovi ulaganja povezani s novim terminalom ne mogu se pripisati ugovorima društva Ryanair i stoga nisu dio dodatnih troškova.

(471) Plaćanja za marketing društvu AMS uzeta su u obzir kao troškovi zračne luke. Istodobno je kao prihod zračne luke dodana terminalna vrijednost kako bi se uzelo u obzir koristi ugovora o marketinškim uslugama i ugovora o uslugama zračnih luka koje, prema mišljenju Italije, traju čak i nakon isteka ugovora o marketinškim uslugama. Terminala vrijednost izračunava se na temelju istog pristupa koji je slijedilo društvo Ryanair i koji je opisan u uvodnim izjavama 443. – 446.

(472) U tablici 10. prikazana je neto sadašnja vrijednost ⁽¹¹¹⁾ novčanih tokova koja bi se očekivala od ugovora društva Ryanair na temelju pretpostavki navedenih u uvodnim izjavama 459. do 471.

⁽¹⁰⁷⁾ Podaci o dodatnim troškovima koji su se koristili u regresijskoj analizi odnose se na razdoblje prije sklapanja ugovora iz 2006. i 2010. koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je upravitelj zračne luke sklopio predmetne ugovore. Međutim, budući da su podaci o troškovima dostupni samo za razdoblje 1998. – 2010., da se sličan pristup slijedio za ugovore iz 2000., 2002. i 2003. postojale bi samo dvije, tri ili četiri točke za provođenje regresijske analize, što je nedovoljno za ostvarivanje pouzdanih rezultata. Za te se ugovore regresijska analiza stoga temelji na podacima o troškovima za razdoblje 1998. – 2010.

⁽¹⁰⁸⁾ Troškovi materijala, oglašavanja, papira, goriva, karata za ulazak u zrakoplov, obavijesti za pomoć, oznaka za prtljagu, uniformi za zaposlenike.

⁽¹⁰⁹⁾ Troškovi osiguranja vozila, održavanja i popravka opreme i vozila, ostali troškovi vozila, radijske frekvencije, održavanje opreme za prijavu za let.

⁽¹¹⁰⁾ Od 2003. godišnje naknade za koncesije koje plaćaju upravitelji zračne luke utvrđuju se na temelju podataka o prometu koje svake godine objavljuje Ministarstvo infrastrukture i prometa – ENAC. Vidjeti u tom smislu uvodnu izjavu 156. ove Odluke.

⁽¹¹¹⁾ Neto sadašnja vrijednost očekivanih novčanih tokova (uplata i isplata) određuje se kao diskontirani zbroj pojedinačnih očekivanih novčanih tokova tijekom relevantnog razdoblja. Neto sadašnja vrijednost ekonomski je pokazatelj koji je poduzećima potreban za ocjenu održivosti projekta.

Tablica 10.

Neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair – Izvješće o MEOP-u iz 2014.

Ugovor (datum potpisivanja)	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (mili- juni EUR) ⁽¹⁾
ASA iz 2000. (22. lipnja 2000.)	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.	[4 – 8]
ASA iz 2002. (25. siječnja 2002.)	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.	[3 – 6]
ASA iz 2003. (1. rujna 2003.)	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.	[9 – 12]
ASA iz 2006. (3. travnja 2006.)	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.	[6 – 9]
ASA iz 2010. (20. listopada 2010.)	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.	[9 – 12]

⁽¹⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

- (473) Komisija primjećuje da je u svrhe analize profitabilnosti ASA-ova iz 2006. i 2010. Italija uzela u obzir razdoblje od deset godina za ASA iz 2006. i razdoblje od devet godina za ASA iz 2010., a ne razdoblje tijekom kojeg se ugovor trebao izvorno primjenjivati, odnosno pet i četiri godine. Međutim, Italija je Komisiji dostavila i rezultate analize profitabilnosti uzevši u obzir izvorno trajanje ASA-ova iz 2006. i 2010. strogo definirano u tim ugovorima.
- (474) Braneci svoje stajalište, Italija je tvrdila da je u trenutku potpisivanja ugovora s društvom Ryanair društvo So.Ge.A.AL imalo razumna očekivanja da će oni biti obnovljeni pod sličnim uvjetima. Na temelju izričite odredbe u ASA-u iz 2006. da se ugovor može produljiti za dodatnih pet godina do 1. siječnja 2016., društvo So.Ge.A.AL očekivalo je da će se taj ugovor obnoviti pod sličnim uvjetima. Slično tome, očekivalo se da će ASA iz 2010. obuhvaćati razdoblje između 1. siječnja 2010. i 31. prosinca 2013. uz mogućnost produljenja ASA za dodatnih pet godina do 31. prosinca 2018.
- (475) Komisija ne može prihvatiti ovu tvrdnju.
- (476) Prvo, ni u ugovoru iz 2006. niti u ugovoru iz 2010. nije predviđeno njihovo automatsko produljenje po isteku cijelog trajanja ugovora.
- (477) U ASA-u iz 2006. propisano je da će društvo So.Ge.A.AL, po isteku roka trajanja ugovora, pregovarati o prikladnom paketu za usluge zračne luke s društvom Ryanair za razdoblje od dodatnih pet godina, pod uvjetom da su ispunjeni određeni uvjeti, odnosno da prijevoznik u cijelosti ispuni svoju obvezu u pogledu svojih marketinških usluga i da društvo So.Ge.A.AL dobije koncesiju za upravljanje zračnom lukom nakon 1. siječnja 2011. Komisija smatra da se samo na temelju te odredbe društvo So.Ge.A.AL nije moglo 2006. osloniti na produljenje, barem ne pod sličnim uvjetima, jer je ono bilo hipotetsko i ovisilo je posebno o volji društva Ryanair da prihvati uvjete. Navedenom odredbom društvo Ryanair ne obvezuje se na sklapanje novog ugovora s upraviteljem zračne luke, niti se njome jamči da će bilo koja od stranaka poštovati predmetne uvjete, posebno s obzirom na veliku nesigurnost u pogledu dodjele opće koncesije upravitelju zračne luke u to vrijeme.

- (478) Komisija smatra da u ASA-u iz 2010. ima još manje sigurnosti u pogledu njegovog mogućeg produljenja. Članak 2. – „Trajanje” glasi: „ugovor se može produljiti na dodatnih pet godina pod uvjetima i rokovima koji su u njemu predviđeni ili u skladu s izmjenama stranaka, pod uvjetom da stranke postignu suglasnost u pisanom obliku najmanje šest mjeseci prije isteka izvornog roka. [...] O svakoj naknadnoj obnovi ugovora stanke pregovaraju najmanje šest mjeseci prije isteka dodatnog roka.” Stoga je očito da bi bilo kakvo produljenje ugovora ovisilo o pregovorima između stranaka i da društvo So.Ge.A.AL ne bi moglo predvidjeti produljenje u trenutku kada je potpisan ASA iz 2010.
- (479) Drugo, Komisija primjećuje da u spisu postoje dokazi da su 2009. zbog napetosti između društava So.Ge.A.AL i Ryanair bili ugroženi ugovorni odnosi s prijevoznikom. Društvo Ryanair u tom je trenutku uvjetovalo nastavak poslovanja u zračnoj luci Alghero sklapanjem dodatnog ugovora. Iz zapisnika sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 7. srpnja 2009., 9. rujna 2009. i 23. veljače 2010. koje je dostavila Italija očito je da upravitelj zračne luke u konačnici odlučio potpisati novi ASA s društvom Ryanair na pet godina jer u prethodnom ugovoru nisu bile propisane kazne za prijevremeni raskid ugovora. Posebno:
- društvo Ryanair pritiskalo je sklapanje dodatnog ugovora zbog kojeg će se „sigurno povećati vrijednost doprinosa za zajednički marketing.” Ako takav ugovor ne bude odmah potpisan, prijevoznik će prestati pružati sve usluge iz zračne luke Alghero ⁽¹¹²⁾,
 - raspravljalo se o dokumentu u kojem je opisan razvoj dogovora s društvom Ryanair i postojeće stanje odnosa sa zračnim prijevoznikom te je navedeno kakve će Ryanair poduzeti daljnje korake, što je uključivalo ukidanje ili smanjenje učestalosti letova unutar EU-a i njihovo zamjenjivanje nacionalnim linijama ⁽¹¹³⁾,
 - odbor je postavio pitanje pregovaračke marže s prijevoznikom, ako je ima, u odnosu na ugovorne odnose s društvom Ryanair, „budući da dioničari nisu odboru dali zadaću da raskine ugovor sa zračnim prijevoznikom” ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) Također se može zaključiti iz zapisnika sa skupštine dioničara društva So.Ge.A.AL od 26. listopada 2001. da je trgovačko društvo razmatralo raskid ASA iz 2000. prije isteka i da su se oko toga vodile dugotrajne rasprave među dioničarima.
- (481) Komisija na osnovu toga zaključuje da u trenutku kada su sklopljeni ASA-ovi s društvom Ryanair iz 2006. i 2010. društvo So.Ge.A.AL nije moglo očekivati da će ti ugovori biti produljeni ili barem nije moglo očekivati da će biti produljeni pod istim ugovornim uvjetima.
- (482) Komisija također napominje da se na temelju podataka koje je dostavila Italija može zaključiti da ugovor s drugim zračnim prijevoznikom koji je predmet istrage, Germanwingsom, nije trajao od kraja i da je prijevoznik obavljao usluge prijevoza iz zračne luke tijekom 2007. Italija je tijekom istrage objasnila da je prijevoznik odlučio prestati obavljati usluge iz zračne luke Alghero jer nije mogao ostvariti dovoljno prometa za postizanje praga rentabilnosti iz financijske perspektive.
- (483) Komisija stoga zaključuje da bi u svrhe analize profitabilnosti ASA-ova iz 2006. i 2010. trebalo uzeti samo razdoblje propisano ASA-ovima, odnosno pet godina za ASA iz 2006. i četiri godine za ASA iz 2010. (NPV-ovi u Tablici 10. izračunati su na temelju izvornog trajanja ugovora, kako je predviđeno u ASA-ovima).
- (484) Osim toga, Komisija napominje da su se ASA-ovi iz 2006. i 2010. i ugovori o marketinškim uslugama potpisani između društva So.Ge.A.AL, Ryanair i AMS primjenjivali retroaktivno, kako slijedi:
- (a) ASA iz 2006. i ugovor o marketinškim uslugama potpisani su 3. travnja 2006., ali su se retroaktivno primjenjivali od 1. siječnja 2006.;
 - (b) ASA iz 2010. i ugovor o marketinškim uslugama potpisani su 20. listopada 2010., ali su se retroaktivno primjenjivali od 1. siječnja 2010.

⁽¹¹²⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 7. srpnja 2009.

⁽¹¹³⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 9. rujna 2009.

⁽¹¹⁴⁾ Zapisnik sa sastanka upravnog odbora društva So.Ge.A.AL od 23. veljače 2010.

- (485) Komisija isto napominje da društvo So.Ge.A.AL tvrdi da su se uvjeti ugovora o kojima se raspravljalo s društvima Ryanair i AMS u razdobljima na koja su se retroaktivno primjenjivali ugovori iz 2006. i 2010. (tj. od siječnja 2006. do travnja 2006 u slučaju ugovora iz 2006., i od siječnja 2010. do listopada 2010 u slučaju ugovora iz 2010.) bili slični uvjetima iz ugovora koji su u konačnici potpisani u travnju 2006. i listopadu 2010. Drugim riječima, ugovorima potpisanim u travnju 2006. i listopadu 2010. jednostavno su formalizirani prethodno dogovoreni uvjeti, prije razdoblja u kojem su se ti ugovori retroaktivno primjenjivali. Na osnovu toga Komisija smatra da je razmatranje svakog ugovora nakon predviđenog trajanja u skladu s *ex ante* pristupom i da bi stoga u analizi profitabilnosti ugovora iz 2006. i 2010. trebalo zanemariti razdoblje na koje su se ugovori primjenjivali retroaktivno.
- (486) Međutim, na temelju navedenih razloga, Komisija smatra da bi koristi koje bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao od ugovora o marketinškim uslugama bile strogo ograničene na uvjete poslovanja prijevoznika u zračnoj luci, kako je propisano u ugovoru o uslugama zračne luke. Na osnovu toga Komisija smatra da bi iz analize trebalo isključiti terminalnu vrijednost kojom se nastoje prikazati buduće koristi od marketinških usluga nakon razdoblja primjene tih ugovora. Komisija također napominje da Italija nije uzela u obzir terminalnu vrijednost kao odraz koristi izvedenih nakon isteka roka primjene ugovora koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings (vidjeti uvodnu izjavu 528.).
- (487) Nadalje, Komisija smatra da je pristup Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih zrakoplovnih i ne-zrakoplovnih prihoda (ne dovodeći u pitanje procjenu terminalne vrijednosti iz prethodne izjave) utemeljen. Iako smatra da bi se pretpostavke u vezi s predviđanjima rasta prometa u načelu trebale temeljiti isključivo na učestalosti linija i očekivanom broju putnika predviđenom u ASA-ovima i na faktoru opterećenja koji bi društvo So.Ge.A.AL moglo razumno očekivati u trenutku sklapanja ASA-ova s društvom Ryanair, budući da je u trenutku potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010. društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će promet Ryanaira premašiti minimalne ciljeve utvrđene u ugovorima, Komisija se slaže da očekivanja društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani ugovori, kako je propisano u poslovnim planovima, predstavljaju najtočniji izvor predviđanja društva So.Ge.A.AL o rastu prometa Ryanaira u trenutku potpisivanja ASA-ova iz 2006. i 2010.
- (488) Komisija smatra da su očekivanja koja društvo So.Ge.A.AL ima o faktoru opterećenja društva Ryanair, u trenutku potpisivanja ugovora, razumna jer su bila utemeljena na njegovom iskustvu i znanju o poslovnom modelu zračnog prijevoznika.
- (489) Komisija napominje da, prema Italiji, cilj društva So.Ge.A.AL nije bio pokriti troškove novog putničkog terminala iz pristojbi koje plaća društvo Ryanair. U tom se pogledu zaista čini da je da je za razvoj turizma općenito bilo potrebno širenje kapaciteta terminala zračne luke Alghero kako bi se mogao zadovoljiti predviđeni rast prometa. Prije ulaganja u zračnu luku Alghero, unatoč znatnom potencijalu, razvoj sektora turizma onemogućen je zbog nedovoljne međunarodne povezanosti. Zračna luka Alghero ostvarila je ograničena kapaciteta 2003. i 2004. i stoga su bila potrebna ulaganja kako bi zračna luka mogla prihvatiti više putnika. U poslovnom planu društva So. Ge.A.AL iz 2004. predviđeno je da će se ukupan broj putnika u zračnoj luci 2008. povećati za otprilike 30 % u usporedbi s razinama prije širenja kapaciteta zračne luke 2004. Iako je jasno iz poslovnih planova koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL u različitim trenucima u razdoblju koje je predmet istrage da se upravitelj zračne luke oslanjao na niskotarifne zračne prijevoznike kao glavnog pokretača rasta (i da će trgovačko društvo ponovno postati održivo kada mu bude dodijeljena opća koncesija), taj cilj nije bio povezan s odnosom s nekim određenim zračnim prijevoznikom. Niti u jednom od ASA-ova s društvom Ryanair nisu spomenuta ulaganja koja će provoditi upravitelj zračne luke. U tom smislu Komisija napominje da je ulaganje u širenje terminala odobrio CIPE 1997. i stoga davno prije nego što je društvo Ryanair započelo s radom u zračnoj luci Alghero. Zahtjev ENAC-u za dodjelu opće koncesije bio je dio strategije društva So.Ge.A.AL u cilju jačanja sektora turizma privlačenjem niskotarifnih prijevoznika. Za provođenje te strategije bilo je potrebno širenje kapaciteta terminala kako bi se omogućio predviđeni rast prometa, „opća” koncesija za osiguranje učinkovitog i djelotvornog rada zračne luke i ugovori s niskotarifnim prijevoznicima. Na osnovu toga, Komisija prihvaća da se troškovi ulaganja povezani s novim terminalom ne mogu pripisati ugovorima društva Ryanair i stoga nisu dio dodatnih troškova.
- (490) Komisija dalje napominje da je Italija procijenila predviđene dodatne troškove nakon pristupa odozdo prema gore. Provedena je regresijska analize kako bi se moglo utvrditi mijenjaju li se operativni troškovi s promjenama broja putnika kako bi se mogli procijeniti dodatni troškovi koje bi društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati u trenutku potpisivanja ASA-ova s društvom Ryanair. U prvom je koraku provedena regresijska analiza kako bi se

mogao utvrditi učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci na operativne troškove zračne luke. U drugom koraku je procjena dodatnih operativnih troškova kao rezultat ugovora s društvom Ryanair izvedena iz rezultata u prvom koraku u kombinaciji s predviđanjima broja putnika društva Ryanair.

- (491) U odnosu na ASA-ove iz 2006. i 2010., podaci o dodatnim troškovima koje je Italija upotrijebila u regresijskoj analizi prethode sklapanju ugovora koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je upravitelj zračne luke sklopio predmetne ugovore. Međutim, budući da su podaci o troškovima dostupni samo za razdoblje 1998. – 2010., da se sličan pristup slijedio za ugovore iz 2000, 2002. i 2003. postojale bi samo dvije, tri ili četiri točke za provođenje regresijske analize. Komisija se slaže da to ne bi bilo dovoljno za dobivanje pouzdanih rezultata. Bez dovoljno *ex ante* podataka na temelju kojih se može obnoviti rekonstruirati profitabilnosti na temelju podataka koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani predmetni ugovori, Komisija iznimno (vidjeti uvodnu izjavu 284.) smatra da je za te ugovore regresija utemeljena na podacima o rezultatima za cijelo razdoblje 1998. – 2010. prihvatljiva zamjena za ono što bi bila razumna očekivanja subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (492) Na temelju prethodno opisanih pretpostavki, Komisija je rekonstruirala *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora s društvom Ryanair na temelju dodatnih troškova i prihoda koji bi se mogli razumno očekivati od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji djeluje umjesto društva So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja svakog od tih ugovora u predmetnom slučaju. Jasno je iz različitih poslovnih planova koje je izradilo društvo So.Ge.A.AL da je upravitelj zračne luke predvidio rast prometa na temelju strategije jačanja sektora turizma privlačenjem međunarodnog niskotarifnog prometa, za koji se smatra da ostvaruje znatno veći promet putnika od domaćih aktivnosti ⁽¹⁵⁾.
- (493) U Tablici u nastavku prikazani su NPV-ovi novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair na temelju prethodno opisanih pretpostavki.

Tablica 11.

Neto sadašnje vrijednosti novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Ryanair

Ugovor	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (mili-juni EUR) ⁽¹⁾
ASA iz 2000.	22. lipnja 2000. – 21. lipnja 2010.	[4 – 8]
ASA iz 2002.	1. siječnja 2002. – 31. prosinca 2012.	[3 – 6]
ASA iz 2003.	1. rujna 2003. – 1. rujna 2014.	[9 – 12]
ASA iz 2006.	1. siječnja 2006. – 31. prosinca 2010.	[3 – 6]
ASA iz 2010.	1. siječnja 2010. – 31. prosinca 2013.	[2 – 4]

⁽¹⁾ Referentne stope Komisije primjenjivale su se na diskontiranje očekivanih novčanih tokova.

- (494) Budući da je očekivani diskontirani rezultat pozitivan za svaki od ugovora s društvom Ryanair, Komisija je primila dovoljno dokaza da se za svaki od ASA-ova s društvom Ryanair očekivalo da će biti profitabilan u trenutku kada je sklopljen i stoga društvo So.Ge.A.AL sklapanjem predmetnih ugovora nije dodijelilo gospodarsku prednost društvu Ryanair i stoga oni ne čine državnu potporu.

⁽¹⁵⁾ Iako je ta strategija rodila plodom i društvo So.Ge.A.AL uspjelo je ostvariti značajan rast količine prometa u skladu sa svojim očekivanjima, upravitelj zračne luke nije uspio povezati rast prometa s povećanjem profitabilnosti unatoč financijskoj potpori javnih tijela. To je većinom bio posljedica znatnih kašnjenja u dodjeli „opće” koncesije.

Ugovori s drugim zračnim prijevoznicima pored društva Ryanair

Ugovori s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings

- (495) Komisija je istražila ugovore društva So.Ge.A.AL o zemaljskim uslugama i marketingu s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings, koji su opisani u Tablici 12.:

Tablica 12.

Ugovori s društvima Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings

<i>Alitalia</i>		
30.11.2010.	Ugovor o zemaljskim uslugama	1.12.2010. – 1.12.2015.
20.10.2010.	Ugovor o marketingu	7.6.2010. – 30.9.2010.
<i>Volare</i>		
29.11.2007.	Ugovor o zemaljskim uslugama	28.10.2007. – 31.10.2010.
29.11.2007.	Ugovor o marketingu	28.10.2007. – 31.10.2010.
<i>Meridiana</i>		
28.4.2010.	Ugovor o zemaljskim uslugama	4.2010 – 4.2011
20.10.2010.	Ugovor o marketingu	6.2010 – 10.2010
<i>Germanwings</i>		
19.3.2007.	Ugovor o zemaljskim uslugama	25.3.2007. – 31.10.2009.
25.3.2007.	Ugovor o marketingu	2007 – 2009

i. O zajedničkoj ocjeni ugovora o zemaljskim uslugama i ugovora o marketingu

- (496) Komisija prvo napominje da u svakom slučaju postoje snažne naznake da se o ugovorima pregovaralo i da su sklopljeni kao dio jedne transakcije i stoga će se ocjenjivati kao jedna mjera. Posebno:
- u ugovoru o marketingu s društvom Meridiana, koji se retroaktivno primjenjivao u razdoblju od lipnja – listopada 2010. propisano je u članku 1. – „Svrha ugovora” sljedeće: „Društvo Meridiana obvezuje se obavljati usluge prijevoza na navedenim linijama [Milano, Verona, Bari] u skladu s prethodno definiranim operativnim programima i stoga provoditi program za komunikacije i marketing u dogovoru s društvom So.Ge.A.AL.” Nadalje, u ugovoru je propisana mogućnost obnove ugovora ako društvo Meridiana zadovolji određene ciljeve u pogledu broja putnika;
 - u skladu s ugovorom o marketingu, koji se retroaktivno primjenjivao u razdoblju od lipnja do rujna 2010., Alitalia je trebala definirati program za komunikacije i marketing čiji je cilj bio promidžba regije, između ostalog i pokretanjem novih linija (Barcelona, Pariz i Bruxelles);
 - ugovori o zemaljskim uslugama i marketingu s društvom Volare potpisani su na isti datum. U ugovoru o marketingu s društvom Volare propisano je sljedeće: „Ovaj dodatni ugovor predstavlja znatan dio standardnog ugovora o zemaljskim uslugama. Zato će ostati na snazi do raskida standardnog ugovora o zemaljskim uslugama, iz bilo kojeg razloga, i u tom se trenutku raskida i ovaj dodatni ugovor i prestaju sva prava i obveze utvrđene ovim ugovorom.” U ugovoru o marketingu također su utvrđeni ciljevi broja putnika koje prijevoznik preuzima obvezu ostvariti;

- (d) u ugovoru o marketingu s društvom Germanwings „propisani su ciljevi koje će ostvariti društvo Germanwings u skladu sa zahtjevima AHO-a[Alghera]. Stranke potvrđuju da će parametri koji se upotrebljavaju za objektivnu izjavu o ostvarenju navedenih ciljeva biti predstavljeni godišnjim brojem putnika i letova društva koje obavlja društvo Germanwings iz AHO-a [Alghero] i prema njemu.” U ugovoru su propisane naknade za uspjeh i jednokratni doprinos koji će platiti društvo So.Ge.A.AL.
- (497) Stoga Komisija smatra da postoji jasna veza između ugovora o uslugama zračne luke i ugovora o marketingu jer se potonji zasnivaju na sklapanju ugovora o uslugama zračne luke i uslugama koje pružaju prijevoznici.
- ii. O pristupu koji treba slijediti za ocjenjivanje dodatnih troškova i prihoda
- (498) Društvo So.Ge.A.AL. nije prije sklapanja tih ugovora sa zračnim prijevoznicima provelo nikakvu *ex ante* analizu njihove profitabilnosti. Kako je prethodno navedeno, Italija je dopisom od 25. ožujka 2014. dostavila Komisiji rekonstruiranu *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora sklopljenih s društvima Air One/Alitalia, Meridiana, Volare, Germanwings utemeljenu na podacima koji bi bili dostupni subjektu u tržišnom gospodarstvu koji djeluje u ime društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su sklopljeni predmetni ugovori i na promjenama koje su se u tom trenutku mogle predvidjeti.
- (499) Italija tvrdi da se u pristupu provedbi rekonstruirane analize odražava metodologija koju bio prihvatio subjekt u tržišnom gospodarstvu i rezultati procjene profitabilnosti tih ugovora pokazali bi da se od tih ugovora također očekuje da će biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL. na *ex ante* osnovi.
- (500) Analiza se temelji na pristupu koji je utvrđen u uvodnim izjavama 501. do 524.
- (501) *Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga* dobiven je primjenom relevantnih pristojbi zračnih luka za koje se očekuje da će ih platiti svaki zračni prijevoznik, u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa za zračnog prijevoznika za sve osim zemaljskih usluga. Prihod od zrakoplovnih zemaljskih usluga temelji se na pristojbama koje je društvo So.Ge.A.AL ispregovaralo sa svakim zračnim prijevoznikom. Predviđanja rasta prometa temelje se na razini prometa zračnog prijevoznika u godini prije potpisivanja ugovora ili na ciljevima rasta prometa predviđenima u relevantnim ugovorima.
- (502) *Dodatni prihod od nezrakoplovnih usluga* temelji se na očekivanjima društva So.Ge.A.AL u trenutku kada su potpisani ugovori iz 2007. i 2010. sa zračnim prijevoznicima u pogledu prihoda od nezrakoplovnih usluga u iznosu od otprilike 5,00 – 6,00 EUR po odlaznom putniku kao rezultat razvoja novog terminala (vidjeti isto Tablicu 9.).
- (503) *Dodatni operativni troškovi* dobiveni su uzimanjem u obzir kategorija dodatnih troškova koje je društvo So.Ge.A.AL očekivalo u trenutku potpisivanja svakog ugovora s prijevoznicima Air One/Alitalia, Volare, Meridiana i Germanwings i uključivali su sljedeće: dodatne troškove osoblja, dodatne troškove zemaljskih usluga, dodatne troškove koncesija i jednokratna plaćanja za marketing za nove linije i naknade za uspjeh.
- (504) Regresijska analiza provedena je na broju putnika i troškovima na razini zračne luke kako bi se utvrdio učinak promjene u broju putnika u zračnoj luci Alghero na ukupne troškove zračne luke.
- (505) U svrhe analize profitabilnosti ugovora s prijevoznicima Alitalia i Meridiana iz 2010., Italija je provela regresijsku analizu podataka o troškovima u razdoblju prije potpisivanja ugovora, odnosno 1998. – 2009., koja bi bila dostupna društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je sklopilo predmetne ugovore.
- (506) Međutim, Italija tvrdi da je broj dostupnih podatkovnih bodova prije potpisivanja ugovora iz 2007. s prijevoznicima Germanwings i Volare (1998. – 2006.) vrlo nizak. Rezultat procjena dodatnih troškova osoblja iznosi 2,7 EUR i materijala 9,3 EUR po odlaznom putniku, što se smatra neuobičajeno visokim. Dodavanje ili brisanje jednog podatkovnog boda u ovom slučaju ima veliki učinak na rezultate. Na osnovu toga analizom profitabilnosti dobiva se negativni NPV za Germanwings, a NPV ugovora s Alitaliom ostaje pozitivan. Italija tvrdi da procjene iz regresija troškova postaju stabilnije s povećanjem broja podatkovnih bodova i stoga bi ugovore s prijevoznicima Germanwings i Volare iz 2007. regresijska analiza trebala obuhvaćati cijelo razdoblje 1998. – 2010.

- (507) U drugom koraku procjene dodatnih troškova uslijed posebnih ugovora između društva So.Ge.A.AL i zračnih prijevoznika izvedene su na temelju rezultata prvog koraka u kombinaciji s predviđanjima broja putnika svakog zračnog prijevoznika.
- (a) Očekivani dodatni troškovi zemaljskih usluga, robe, usluga i materijala za vrijeme trajanja svakog ugovora temelje se na prosječnim troškovima zemaljskih usluga po ATM-u i prosječnim troškovima robe, usluga i materijala po putniku na razini zračne luke u godini neposredno prije potpisivanja ugovora. Ti jedinični troškovi povećani za iznos očekivane inflacije svake godine i pomnoženi su s odgovarajućim predviđanjima rasta prometa za svakog zračnog prijevoznika;
- (b) Troškovi koncesija razlikuju se ovisno o broju putnika. Dodatni troškovi koncesija temelje se na prosječnim troškovima koncesija po putniku na razini zračne luke tijekom godine prije potpisivanja svakog ugovora pomnoženima s predviđanjima prometa za odgovarajućeg zračnog prijevoznika i uvećanima za iznos inflacije.
- (508) Faktori opterećenja pretpostavljeni u analizi profitabilnosti ugovora sklopljenih s društvima Alitalia, Germanwings, Volare i Meridiana temelje se na prethodnom znanju i iskustvu društva So.Ge.A.AL i iskustvu rada i poslovnog odjela svakog zračnog prijevoznika ⁽¹¹⁶⁾, kako je opisano u Tablici 13.

Tablica 13.

Pretpostavke o faktorima opterećenja

Zračni prijevoznik	Faktor opterećenja
Air One/Alitalia	nije dostupno
Germanwings	60.
Volare	50.
Meridiana	65.

— Air One/Alitalia

- (509) Predviđanja rasta prometa za društvo Air One/Alitalia za vrijeme trajanja ugovora o zemaljskim uslugama izvedena su na sljedeći način:
- (a) predviđanja rasta prometa povezana s početkom tri međunarodne linije prema Barceloni, Bruxellesu i Parizu i iz tih gradova temelje se na ugovoru o marketingu. Pretpostavljao se da će Air One/Alitalia obavljati tri leta tjedno na svakoj liniji;
- (b) predviđanja rasta prometa za domaće letove temelje se na broju letova koje je obavio Air One/Alitalia 2009. uvećanom na temelju pretpostavke da će se domaći promet povećati za 1 % godišnje.

⁽¹¹⁶⁾ Za društva Germanwings i Meridiana faktor opterećenja naveden je u ugovorima s društvom So.Ge.A.AL. Za društvo Volare, faktor opterećenja temelji se na prethodnom znanju društva So.Ge.A.AL o poslovanju zračnog prijevoznika. Budući da je društvo Volare obavljalo usluge prijevoza na nizu domaćih linija, pretpostavljen je niži faktor opterećenja. U slučaju društva Alitalia, predviđanja nisu izvedena iz određene pretpostavke u pogledu faktora opterećenja jer je društvo Alitalia imalo različite modele zrakoplova (s najvećim brojem sjedala po zrakoplovu između 90 i 180) ovisno o danu u tjednu i sezoni. Predviđanja prometa izvedena su na temelju prethodnog iskustva i znanja o radu zračnih prijevoznika.

- (510) Na temelju predviđanja rasta prometa izvedeni su očekivani dodatni prihodi i očekivani dodatni troškovi. Očekivani dodatni prihodi od zrakoplovnih usluga temelje se na predviđanjima rasta prometa i objavljenim pristojbama zračnih luka za sve usluge osim zemaljskih usluga. Pristojbe za zemaljske usluge temelje se na ugovoru o zemaljskim uslugama iz 2010. Očekivani prihod od neznakoplovnih usluga dobiven je kako je opisano u uvodnoj izjavi 502.
- (511) Očekivani dodatni troškovi izvedeni su na temelju pretpostavki opisanih u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratno plaćanje za marketing društva So.Ge.A.AL u cilju poticanja društva Air One/Alitalia na pokretanje međunarodnih linija iz zračne luke Alghero.
- (512) Na temelju tih pretpostavki, NPV novčanih tokova očekivanih od ugovora iz 2010. s društvima Air One/Alitalia, koji je izračunala Italija, prikazan je u Tablici 14.

Tablica 14.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Air One/Alitalia iz 2010. (milijuni EUR)

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Dodatna dobit	[0 – 1]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]	[3 – 6]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[10 – 14]					

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,45 %.

— Volare

- (513) Predviđanja rasta prometa za društvo Volare temelje se na ATM-ovima utvrđenima u ugovoru o marketingu, odnosno 28 letova 2007., 207 letova 2008. i 2009. i 180 letova 2010.
- (514) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru o zemaljskim uslugama u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od neznakoplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (515) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa na temelju pretpostavki opisanih u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratnu uplatu od [...] EUR za prvu godinu rada.
- (516) U izračunu NPV-a prikazanog u Tablici 15., regresijska analiza temeljila se na podacima o troškovima koji prethode potpisivanju ugovora, odnosno 1998. – 2006.

Tablica 15.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Volare iz 2007. (tisuće EUR)

Godina	2007.	2008.	2009.	2010.
Dodatna dobit	[13 – 18]	[50 – 100]	[100 – 125]	[100 – 125]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[250 – 300]			

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6,42 %.

— Meridiana

- (517) Predviđanja rasta prometa za društvo Meridiana kojima se potvrđuju pretpostavke o očekivanim dodatnim prihodima i dodatnim troškovima temelje se na broju ATM-ova na linijama prema Milanu, Veroni i Bariju i iz tih gradova, kako je navedeno u ugovoru o marketingu iz 2010.
- (518) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru o zemaljskim uslugama u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od nezaplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (519) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa kako je opisano u uvodnim izjavama 503. – 508. i uključuju jednokratnu uplatu od [...] EUR.
- (520) Komisija napominje da se ugovor o marketingu s društvom Meridiana trebao primjenjivati godinu dana, u razdoblju između lipnja 2010. i listopada 2010. i u njemu je propisano da se može produljiti kako bi obuhvatio 2011. i 2012. godinu ako broj putnika koje je preveo zračni prijevoznik premašuje određene donje pragove. Italija je objasnila da je u trenutku potpisivanja ugovora društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će društvo Meridiana ostvariti potrebnu najnižu razinu putničkog prometa i stoga da će obnoviti ugovor o marketingu (i zemaljskim uslugama) s društvom So.Ge.A.AL pod sličnim uvjetima.
- (521) Na temelju tih pretpostavki, NPV novčanih tokova očekivanih od ugovora iz 2010. s društvom Meridiana prikazan je u Tablici 16. Kako je prikazano u Tablici 16., u svrhe analize profitabilnosti, Italija je uzela u obzir razdoblje 2010. – 2013.

Tablica 16.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Meridiana iz 2010. za razdoblje 2010. – 2013. (tisuće EUR)

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.
Dodatna dobit	– [150 – 200]	[400 – 450]	[400 – 450]	[400 – 450]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[950 – 1 100]			

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,24 %.

— Germanwings

- (522) Predviđanja rasta prometa za društvo Germanwings temelje se na ciljnim ATM-ovima predviđenima u ugovoru iz 2007. i potvrđuju očekivanja društva So.Ge.A.AL u pogledu dodatnih prihoda i dodatnih troškova u trenutku potpisivanja ugovora.
- (523) Dodatni prihod od zrakoplovnih usluga utemeljen je na objavljenim pristojbama zračnih luka i ugovoru iz 2007. u kombinaciji s predviđanjima rasta prometa. Dodatni prihod od nezaplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.
- (524) Dodatni troškovi temeljili su se na prosječnim jediničnim pristojbama i predviđanjima rasta prometa i uključuju jednokratno plaćanje u iznosu od [...] EUR u prvoj godini i naknade za uspjeh (u analizi se pretpostavlja da bi društvo Germanwings ispunilo ciljeve broja putnika). U izračunu NPV-a prikazanog u Tablici 17., regresijska analiza temeljila se na podacima o troškovima koji prethode potpisivanju ugovora, odnosno 1998. – 2006.

Tablica 17.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Germanwings iz 2007. (tisuće EUR)

Godina	2007.	2008.	2009.
Dodatna dobit	- [130 – 150]	- [20 – 30]	- [5 – 10]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	- [150 – 200]		

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6,42 %.

iii. Ocjena

- (525) Komisija se slaže s pouzdanošću pristupa Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih prihoda od zrakoplovnih i nezaakoplovnih usluga.
- (526) Isto vrijedi i za izračun dodatnih troškova, koji uključuju plaćanja za marketing. Međutim, Komisija smatra da bi se regresijska analiza trebala temeljiti na podacima koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku sklapanja ugovora i stoga bi se trebala provoditi samo za razdoblje koje prethodi potpisivanju tih ugovora, odnosno 1998. – 2006. za ugovore s društvima Germanwings i Volare te 1998. – 2009. za ugovore s društvima Alitalia i Meridiana.
- (527) Za razliku od ugovora iz 2000., 2002. i 2003. s društvom Ryanair, za koje je Komisija prihvatila da se ne može provoditi smisljena regresijska analiza na temelju *ex ante* podataka o troškovima i stoga su se podaci o troškovima za razdoblje 1998. – 2008. upotrebljavali kao približna vrijednost za ono što bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu očekivao u trenutku sklapanja tih ugovora (vidjeti uvodnu izjavu 491.), u slučaju ugovora iz 2007. s društvom Germanwings i ugovora iz 2010. s društvom Meridiana, više podatkovnih bodova dostupno je za provođenje regresijske analize *ex ante* podataka o troškovima, koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada je ono sklopilo predmetne ugovore. Osim toga, Komisija također napominje da je Italija zauzela sličan pristup analizi ugovora s društvom Ryanair iz 2006. koji prethode potpisivanju ugovora s društvom Germanwings iz 2007.
- (528) Nadalje, Komisija također prima na znanje da Italija nije uzela u obzir terminalnu vrijednost kako bi uzela u obzir koristi nastale nakon isteka roka primjene ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings. Taj je pristup u skladu s obrazloženjem Komisije iz uvodnih izjava 445. – 450.
- (529) Komisija također napominje da su se, slično kao i ASA-ovi s društvom Ryanair iz 2006. i 2010., ugovori o marketingu s društvima Meridiana i Alitalia primjenjivali retroaktivno između lipnja 2010. i listopada 2010. Društvo So.Ge.A.AL objasnilo je da je u tom razdoblju društvo So.Ge.A.AL razgovaralo o uvjetima koji su slični ugovoru koji je kasnije potpisan s društvima Meridiana i Alitalia 20. listopada 2010. Komisija se stoga slaže da je taj pristup u skladu s pristupom subjekta u tržišnom gospodarstvu.
- (530) Naposljetku, Komisija napominje da je u ugovoru o marketingu s društvom Meridiana (koji se primjenjivao u razdoblju između lipnja 2010. i listopada 2010.) propisano da se može produljiti kako bi obuhvatio 2011. i 2012. godinu ako broj putnika koje je preveo zračni prijevoznik premašuje određene minimalne pragove predviđene u tom ugovoru. Italija je objasnila da je u trenutku potpisivanja ugovora društvo So.Ge.A.AL očekivalo da će društvo Meridiana ostvariti potrebnu najnižu razinu putničkog prometa i stoga da će obnoviti ugovor o marketingu (i zemaljskim uslugama) s društvom So.Ge.A.AL pod sličnim uvjetima.
- (531) Komisija ne može prihvatiti tu tvrdnju. Prvo, u ugovoru o zemaljskim uslugama s društvom Meridiana nije propisana posebna odredba o mogućoj obnovi. Takva je odredba uključena tek u ugovor o marketingu. Iako se Komisija slaže da bi moguće produljenje ugovora o marketingu pod pretpostavkom da je društvo Meridiana zadovoljilo ciljeve količine prometa uzrokovalo slično produljenje ugovora o zemaljskim uslugama s prijevoznikom, činjenica je da u trenutku potpisivanja ugovora o zemaljskim uslugama društvo Meridiana nije imalo pravnu obvezu nastaviti obavljati usluge prijevoza iz zračne luke po isteku izvornog trajanja ugovora, odnosno travnja 2011. Osim toga, ugovor o marketingu potpisan je 20. listopada 2010., odnosno više od šest

mjeseci nakon potpisivanja ugovora o zemaljskim uslugama. Komisija smatra da se u travnju 2010., kada je potpisan ugovor o zemaljskim uslugama, društvo So.Ge.A.AL nije moglo oslanjati na obnovu niti jednog ugovora pod sličnim uvjetima, a i sama obnova bila je hipotetska. Komisija stoga smatra da bi se u analizi profitabilnosti trebalo uzeti u obzir samo izvorno trajanje ugovora od godine dana.

- (532) Komisija istodobno prima na znanje pristup Italije kojim ona nastoji opravdati očekivanja društva So.Ge.A.AL u pogledu obnove ugovora o zemaljskim uslugama samo na temelju mogućnosti produljenja ugovora o marketinškim uslugama (radije nego ugovora o zemaljskim uslugama). Komisija smatra da je zbog tog pristupa teško prihvatiti tvrdnju društava Ryanair i AMS tijekom istrage da se ugovori o marketingu i uslugama zračnih luka mogu jednostavno odvojiti.
- (533) Komisija je rekonstruirala analizu na temelju razmatranja u uvodnim izjavama 525. do 532. Dobiveni NPV-ovi za te ugovore u trenutku kada su sklopljeni, tijekom razdoblja za koje su se trebali primjenjivati, prikazani su u Tablici 18.

Tablica 18.

Neto sadašnje vrijednosti ugovora između društva So.Ge.A.AL i društava Air One/Alitalia, Meridiana, Volare i Germanwings

Zračni prijevoznik	Predviđeno trajanje ugovora	Neto sadašnja vrijednost tijekom trajanja ugovora (tisuće EUR)
Volare	2007. – 2010.	[250 – 300]
Air One/Alitalia	2010. – 2015.	[12 500 – 13 000]
Meridiana	2010. – 2011.	– [150 – 200]
Germanwings	2007. – 2009.	– [150 – 200]

- (534) Budući da je očekivani diskontirani rezultat za ugovore s društvima Meridiana i Germanwings negativan, Komisija smatra da društvo So.Ge.A.AL nije postupalo kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je sklapalo te ugovore. Upravitelj zračne luke nije mogao očekivati da će pokriti najmanje dodatne troškove uzrokovane bilo kojim od tih ugovora. Budući da društvo So.Ge.A.AL stoga nije postupalo kao subjekt u tržišnom gospodarstvu, njegovom odlukom o sklapanju ugovora pod tim uvjetima dodijeljena je gospodarska prednost društvima Germanwings i Meridiana.
- (535) Pregled dodatnih troškova i prihoda koji su se mogli očekivati u trenutku kada su sklopljeni ugovori s društvima Meridiana i Germanwings sažet je u Tablici 19.

Tablica 19.

Dodatna profitabilnost ugovora s društvima Germanwings i Meridiana

Germanwings	2007.	2008.	2009.
Očekivani broj putnika	15 000	15 000	15 000
Očekivani dodatnih prihod od zrakoplovnih usluga	[...]	[...]	[...]
Očekivani dodatnih prihod od nezaletoplovnih usluga	[...]	[...]	[...]
Očekivani dodatni troškovi	[...]	[...]	[...]
Troškovi potpore za marketing	[...]	[...]	[...]
Očekivani nominalni rezultat	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Meridiana	2010.
Očekivani broj putnika	59 631
Očekivani dodatnih prihoda od zrakoplovnih usluga	[...]
Očekivani dodatnih prihoda od ne-zrakoplovnih usluga	[...]
Očekivani dodatni troškovi	[...]
Troškovi potpore za marketing	[...]
Očekivani nominalni rezultat	- 175 174

(536) S druge strane, očekivalo se da će se ugovorima s društvima Volare i Alitalia ostvariti pozitivan diskontirani rezultat. Stoga, sklapanjem tih ugovora, društvo So.Ge.A.AL nije dodijelilo gospodarsku prednost tim prijevoznicima.

iv. Zaključak

(537) Na temelju analize profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Alitalia i Volare, a koje je dostavila Italija, Komisija je zaključila da bi bilo razumno od subjekta u tržišnom gospodarstvu koji postupi u skladu s izgledima profitabilnosti da prihvati uvjete iz tih ugovora na datum kada su potpisani. Stoga ti ugovori ne uključuju potporu zračnim prijevoznicima.

(538) Međutim, na temelju ocjene u uvodnim izjavama 525. do 536., Komisija zaključuje da nije bilo razumno za društvo So.Ge.A.AL sklopiti ugovore s društvima Meridiana i Germanwings. Svaki od tih ugovora uključuje gospodarsku prednost predmetnom zračnom prijevozniku.

Ugovori s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée

(539) Kako je prethodno navedeno, dopisom od 10. lipnja 2014., Italija je Komisiji dostavila *ex ante* analizu profitabilnosti ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s drugim zračnim prijevoznicima koji su predmet istrage, odnosno s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée.

(540) Relevantni ugovori o zemaljskim uslugama potpisani između društva So.Ge.A.AL i društava Air Italy, Air Vallée i bmibaby sažeti su u Tablici 20.:

Tablica 20.

Ugovori s društvima bmibaby, Air Italy i Air Vallée

Zračni prijevoznik	Očekivano trajanje ugovora	Pristojba za zemaljske usluge po povratnom letu
Air Italy	1. lipnja 2008. – 31. prosinca 2010.	600
Air Vallée	9. kolovoza 2010. – 30. kolovoza 2010.	300
Bmbaby	29. svibnja 2010. – 30. rujna 2010.	700

(541) Metodologija koju je Italija primijenila na ispitivanje dodatne profitabilnosti ugovora sklopljenih između društava So.Ge.A.AL i Air Italy, Air Vallée i bmibaby detaljno je opisana u uvodnim izjavama 542. do 545.

(542) Dodatni prihodi od zrakoplovnih usluga uključuju prihode od pristojbi za slijetanje, naknade za zemaljske usluge, naknade za putnike, zemaljske usluge za zrakoplove i izdavanje karata. Sve pristojbe, osim onih za zemaljske usluge, temeljile su se na objavljenom cjeniku zračne luke. Dodatni prihod od ne-zrakoplovnih usluga procijenjen je u skladu s pristupom opisanim u uvodnoj izjavi 502.

- (543) Očekivani dodatni troškovi uključuju troškove koji se odnose na osoblje ⁽¹¹⁷⁾, zemaljske usluge, robu, usluge i materijale, te dodjelu troškova koncesije društva So.Ge.A.AL. Budući da se predmetni ugovori koje je društvo So. Ge.A.AL potpisalo s društvima Air Vallée i bmibaby nisu uključivali marketinške usluge, analiza se ne odnosi na plaćanja za marketing. Provedena je regresijska analiza broja putnika i troškova na razini zračne luke na temelju *ex ante* podatka koji bi bili dostupni društvu So.Ge.A.AL u trenutku kada su sklopljeni predmetni ugovori, odnosno 1998. – 2007. za ugovor s društvom Air Italy i 1998. – 2009. za ugovore s društvima Air Vallée i bmibaby.
- (544) U Tablici 21. sažet je dodatni očekivani prihod društva So.Ge.A.AL od ugovora s društvom Air Italy. NPV dodatne dobiti koju je društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati od ugovora s društvom Air Italy iznosi 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

Tablica 21.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvom Air Italy iz 2008. (EUR)

Godina	2008	2009	2010
Dodatna dobit	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]	[30 000 – 40 000]
Neto sadašnja vrijednost ⁽¹⁾ (tijekom trajanja ugovora)	[90 000 – 110 000]		

⁽¹⁾ Primjenom diskontirane stope od 6 %.

- (545) U Tablici 22. sažet je dodatni očekivani prihod društva So.Ge.A.AL od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby. NPV dodatne dobiti koju je društvo So.Ge.A.AL moglo očekivati od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby 3 399 i 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Italija tvrdi da su procjene NPV-a relativno niske jer se očekivalo da će ugovori sklopljeni između društava So.Ge.A.AL, Air Vallée i bmibaby obuhvaćati razdoblje od samo godine dana (ili manje od godine dana).

Tablica 22.

Neto sadašnja vrijednost novčanih tokova koji se očekuju od ugovora s društvima Air Vallée i bmibaby (EUR)

	Air Vallée	Bmibaby
Dodatna dobit	[3 000 – 3 500]	[25 000 – 26 000]

- (546) Komisija napominje da je pristup Italije procjeni broja putnika i izračunu očekivanih dodatnih prihoda od zrakoplovnih i nezrakoplovnih usluga i dodatnih troškova ugovora koje je društvo So.Ge.A.AL sklopilo s društvima Air Italy, Air Vallée i bmibaby jednak kao pristup koji je primijenjen na ugovore s drugim zračnim prijevoznicima. Komisija stoga zaključuje da se u trenutku potpisivanja tih ugovora očekivalo da će oni biti profitabilni za društvo So.Ge.A.AL.

12.2.1.3. Selektivnost

- (547) Gospodarska prednost utvrđena u uvodnoj izjavi 534. dodijeljena je na selektivnoj osnovi jer su od nje imala koristi samo društva Meridiana i Germanwings. Prednost proizlazi iz ugovora o uslugama zračne luke i ugovora

⁽¹¹⁷⁾ Zbog malih obveza u pogledu prometa, nije bilo potrebno dodatno osoblje za opsluživanje društava Air Vallée ili bmibaby.

⁽¹¹⁸⁾ Primjenom diskontirane stope od 5,55 %.

⁽¹¹⁹⁾ Primjenom diskontirane stope od 2,24 %.

o marketingu koje su pojedinačno ispregovarala dva zračna prijevoznika i koji nisu sklopljeni s drugim prijevoznicima koji obavljaju usluge prijevoza u zračnoj luci pod istim uvjetima. Komisija napominje da su svi ugovori koji su predmet istrage u ovom slučaju različiti i uzrokuju drugačije novčane tokove između društva So.Ge.A.AL i prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza iz zračne luke Alghero.

12.2.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu*

(548) Smatra se da se mjerom koju je dodijelila država narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje ako se njome poboljšava konkurentan položaj poduzetnika u odnosu na poduzetnike s kojima se natječe⁽¹²⁰⁾. U praktične svrhe, može se pretpostaviti da je tržišno natjecanje narušeno čim država dodijeli financijsku prednost poduzetniku u liberaliziranom sektoru u kojem postoji (barem potencijalno) tržišno natjecanje. Prema ustaljenoj praksi sudova Europske unije potpore u korist poduzetnika koji djeluju na tržištu mogu utjecati na trgovinu među državama članicama⁽¹²¹⁾.

(549) Od stupanja na snagu trećeg paketa o liberalizaciji zračnog prijevoza 1. siječnja 1993.⁽¹²²⁾ zračni prijevoznici mogu slobodno obavljati zračni prijevoz na linijama unutar Europe. Sud je primijetio sljedeće:

„ako poduzetnik posluje u sektoru u kojem [...] se natječu proizvođači iz različitih država članica, svaka potpora koju može primiti od javnih tijela mogla bi utjecati na trgovinu između država članica i narušiti tržišno natjecanje jer zbog njene trajne nazočnosti na tržištu konkurenti ne mogu povećati svoj tržišni udio i smanjuju se njihove prilike za povećanje izvoza”⁽¹²³⁾.

(550) Komisija je utvrdila da je društvo So.Ge.A.AL dodijelilo selektivnu prednost društvima Germanwings i Meridiana. Ti su zračni prijevoznici aktivni na liberaliziranom, konkurentnom tržištu i zahvaljujući prednosti koju su dobili mogli su poboljšati svoj konkurentni položaj na tržištu usluga zračnog prijevoza iz zračne luke Alghero i prema toj zračnoj luci na štetu drugih zračnih prijevoznika u Uniji. U svjetlu toga Komisija zaključuje da se prednošću dodijeljenom društvima Germanwings i Meridiana može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu između država članica.

12.2.1.5. *Zaključak o ugovorima sa zračnim prijevoznicima*

(551) Komisija stoga zaključuje da su mjere koje je donijelo društvo So.Ge.A.AL u skladu s ugovorom s društvom Meridiana iz 2010. i ugovorom s društvom Germanwings iz 2007. uključivale državnu potporu tim zračnim prijevoznicima u iznosu od otprilike 175 174 EUR i 140 482 EUR. Budući da je državna potpora iz svakog od tih ugovora provedena bez odobrenja Komisije, ona čini nezakonitu državnu potporu.

12.2.2. **Spojivost potpore zračnim prijevoznicima**

(552) U pogledu početnih potpora u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2014. navedeno je sljedeće:

„Komisija će primjenjivati načela navedena u ovim smjernicama na sve prijavljene mjere početnih potpora povodom kojih je pozvana donijeti odluku od 4. travnja 2014., čak i ako su mjere prijavljene prije toga datuma U skladu s obaviješću Komisije o utvrđivanju važećih pravila za procjenu nezakonitih državnih potpora Komisija će na nezakonite početne potpore zračnim prijevoznicima primjenjivati pravila koja su na snazi u trenutku dodjele potpora. U skladu s time, Komisija će primijeniti načela iz tih smjernica u slučaju nezakonitih početnih potpora zračnim prijevoznicima koje su dodijeljene prije 4. travnja 2014.”

⁽¹²⁰⁾ Predmet 730/79 *Philip Morris Holland BV protiv Komisije Europskih zajednica* [1980.] ECR 267, stavak 11. i spojeni predmeti T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 do 607/97, T-1/98, T-3/98 do T-6/98 i T-23/98 *Alzetta Mauro i ostali protiv Komisije Europskih zajednica* [2000.] ECR II-2325, stavak 80.

⁽¹²¹⁾ Predmet 730/79 *Philip Morris Holland BV protiv Komisije Europskih zajednica* [1980.], ECR 2671, stavci 11. i 12. i predmet T-214/95 *Het Vlaamse Gewest (Flemish Region) protiv Komisije Europskih zajednica* [1998.] ECR II-717, stavci 48. – 50.

⁽¹²²⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL L 240, 24.8.1992., str. 1.), Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8.) i Uredba Vijeća (EEZ) br. 2409/92 od 23. srpnja 1992. o cijenama prijevoza putnika i robe u zračnom prometu (SL L 240, 24.8.1992., str. 15.).

⁽¹²³⁾ Predmet C-305/89 *Italija protiv Komisije* [1991.] ECR I-1603, stavak 26.

(553) S druge strane, u Smjernicama za zračnih prijevoz iz 2005. propisano je sljedeće:

„Komisija će procijeniti usklađenost svih [...] potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njenog ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora [sada članak 108. stavak 3. Ugovora], na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u *Službenom listu Europske unije*.”

(554) Ugovori s društvima Meridiana i Germanwings sklopljeni su nakon objave Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. u Službenom listu 9. prosinca 2005., te smjernice čine primjenjivu pravnu osnovu za ocjenjivanje njihove spojivosti s unutarnjim tržištem.

12.2.2.1. Procjena spojivosti skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005.

(555) U točki 79. Smjernica za zračni prijevoz iz 2005. propisano je nekoliko uvjeta koji moraju biti zadovoljeni kako bi se početne potpore mogle smatrati spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora.

i. Potpora se plaća zračnim prijevoznicima s važećom operativnom licencom izdanom od strane države članice prema Uredbi (EEZ) br. 2407/92

(556) U tom slučaju korisnici su zračni prijevoznici definirani Uredbom (EZ) br. 1008/2008 ⁽¹²⁴⁾. Prvi uvjet naveden u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. stoga je ispunjen.

ii. Potpora se plaća za linije koje povezuju neku regionalnu zračnu luku u kategoriji C ili D s drugom zračnom lukom Europske unije

(557) Od 2005. zračna luka Alghero ispunjuje uvjete za regionalnu zračnu luku kategorije C u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Potpora je dodijeljena zračnim prijevoznicima koji otvaraju nove linije iz zračne luke Alghero do drugih zračnih luka u Uniji. Stoga je ispunjen drugi uvjet.

iii. Potpora će se primjenjivati samo na otvaranje novih linija ili na nove redove letenja, kako je niže definirano, što će dovesti do povećanja neto količine putnika. Ta potpora ne smije poticati promet da se jednostavno prebaci s jednog zračnog prijevoznika ili tvrtke na drugu. Osobito ne smije dovesti do premještanja prometa koje je neopravdano s obzirom na učestalost i održivost postojećih usluga koje polaze s druge zračne luke u istom gradu, istoj aglomeraciji ⁽¹²⁵⁾ ili istom sustavu zračne luke ⁽¹²⁶⁾, koje opslužuju istu ili sličnu destinaciju prema istim kriterijima

(558) Potpora je dodijeljena kako bi se potaklo zračne prijevoznike na pokretanje novih linija iz zračne luke Alghero u jedno ili više odredišta u Uniji čime bi se povećala neto količina putnika. U istom gradu ili gradskoj aglomeraciji ne postoji druga zračna luka. Osim toga, niti na jednoj od predmetnih linija nije postojala brza željeznica. Treći uvjet naveden u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. stoga je ispunjen.

iv. Linija koja prima potporu mora se u konačnici pokazati profitabilnom, odnosno mora barem pokriti svoje troškove, bez javnog financiranja. Iz tog razloga početne potpore moraju se potpuno smanjivati i moraju biti ograničenog trajanja

(559) Potpora društvima Germanwings i Meridiana bila je ograničena na trajanje ugovora sklopljenih s društvom So.Ge. A.AL, odnosno, na jednu i tri godine. Međutim, u ugovorima nije određen uvjet u skladu s kojim linije na kojima prijevoznici obavljaju usluge iz zračne luke Alghero moraju u konačnici biti profitabilne same po sebi. Komisija dalje napominje da je, iako se iznos potpore koju je dobilo društvo Germanwings potpuno smanjivao, kako je prikazano u Tablici 19., društvo Germanwings prestalo je s pružanjem usluga u zračnoj luci Alghero 2007. i stoga nikada nije obavljalo usluge bez javnog financiranja.

⁽¹²⁴⁾ Nakon stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1008/2008, Uredba (EEZ) br. 2407/92 stavljena je izvan snage i, u skladu s člankom 27. Uredbe (EZ) br. 1008/2008, upućivanja na Uredbu stavljenju izvan snage tumače se kao upućivanja na Uredbu (EZ) br. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ Uredba (EEZ) br. 2408/92.

⁽¹²⁶⁾ U skladu s člankom 2. točkom (m) Uredbe (EEZ) br. 2408/92.

v. Iznos potpore mora biti strogo povezan s prihvatljivim troškovima

(560) Prihvatljivi troškovi definirani su u Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. kao „dodatni početni troškovi nastali pokretanjem nove linije ili učestalosti [...] koje zračni prijevoznik neće morati snositi kada se uhoda.” Italija nije tvrdila da je financiranje društava Germanwings i Meridiana bilo ograničeno na pokrivanje prihvatljivih troškova i da se neće subvencionirati redoviti operativni troškovi. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

vi. Degresivna potpora može biti odobrena za maksimalni period od tri godine. Iznos potpore u bilo kojoj pojedinačnoj godini ne smije prelaziti 50 % ukupnih opravdanih troškova za tu godinu i ukupna potpora ne smije prelaziti prosjek od 30 % opravdanih troškova

(561) U predmetnim ugovorima sa zračnim prijevoznicima ne upućuje se na troškove zračnih prijevoznika i nije propisano da potpora mora biti ograničena na određeni postotak prihvatljivih troškova. Komisija stoga smatra da taj uvjet nije ispunjen.

vii. Razdoblje tijekom kojeg je odobrena potpora za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku mora biti osjetno manje od razdoblja tijekom kojeg se taj zračni prijevoznik obvezao djelovati s dotične zračne luke

(562) Komisija napominje da nije određen uvjet da linije koje su otvorili prijevoznici moraju biti održive nakon isteka razdoblja na koje se financira njihovo obavljanje usluga.

viii. Plaćanja potpore moraju biti povezana s neto razvojem broja putnika koji su prevezeni

(563) Komisija napominje da postoji jasna veza između broja prevezenih putnika i iznosa potpore. U ugovorima s društvima Germanwings i Meridiana posebno su propisane naknade za uspjeh koje će platiti društvo So.Ge.A.AL ako zračni prijevoznici zadovolje predviđene ciljeve u pogledu prometa.

ix. Svako javno tijelo koje planira dodijeliti potporu za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, bilo da je to putem zračne luke ili ne, mora pravovremeno svoje planove učiniti javnim i uz odgovarajući publicitet omogućiti svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge. Ta obavijest mora osobito uključivati opis linije, kao i objektivne kriterije u smislu iznosa i trajanja potpore

(564) Tijekom istrage Italija je tvrdila da je namjera zračne luke da sklopi ugovore sa zračnim prijevoznicima zainteresiranim za otvaranje novih zračnih linija iz zračne luke Alghero dovoljno oglašavana među mogućim zainteresiranim prijevoznicima. Međutim, za to nisu dostavljeni dokazi. Posebno nema naznake da je zračna luka Alghero pravovremeno i, s dovoljnim publicitetom, objavila svoju namjeru da odobri potporu zračnim prijevoznicima i uvjete odobravanja te potpore. Postupak odabira zračnih prijevoznika nije stoga bio dovoljno jasan da bi se njime moglo osigurati nediskriminacijsko postupanje prema podnositeljima zahtjeva zainteresiranih zračnih prijevoznika.

x. Kada podnosi svoj zahtjev, svaki zračni prijevoznik koji predlaže uslugu javnom tijelu koje nudi bespovratna sredstva za početak poslovanja mora dostaviti poslovni plan u kojem je prikazana održivost linije na određeno vrijeme nakon isteka potpore. Javno tijelo također bi trebalo provoditi analizu učinka nove linije na konkurentne linije prije odobravanja početnih potpora

(565) Italija i zainteresirane stranke nisu tijekom istrage dostavile dokaze da su zračni prijevoznici morali unaprijed dostaviti poslovni plan za predmetne linije kako bi dokazali održivost predmetne linije bez potpore nakon određenog razdoblja. Društvo So.Ge.A.AL nije tvrdilo da je izvršilo procjenu učinka predmetnih novih linija na druge linije. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

xi. Države moraju osigurati da se popis linija koje primaju potporu godišnje objavi za svaku zračnu luku, s tim da se u svakom pojedinačnom slučaju naznači izvor javnog financiranja, poduzetnik primatelj, iznos plaćene potpore i broj putnika o kojima se radi

(566) Nema naznaka da je zračna luka Alghero svake godine objavljivala popis zračnih linija kojima je dodijeljeno javno financiranje navodeći izvor financiranja, zračnog prijevoznika, iznos stvarno plaćene potpore i broj prevezenih putnika. Taj uvjet stoga nije ispunjen.

- xii. Gdje je to primjenjivo, moraju se osigurati žalbeni postupci na razini države članice kako bi se osiguralo da ne bude diskriminacije kod dodjeljivanja potpore
- (567) Italija nije tvrdila da su uspostavljeni žalbeni postupci za rješavanje pritužbi u vezi s dodjelom potpore zračnim prijevoznicima koji obavljaju zračni prijevoz iz zračne luke Alghero. Taj uvjet stoga nije ispunjen.
- xiii. Moraju se primjenjivati kazneni mehanizmi u slučaju da se prijevoznik ne uspije držati obećanja koja je dao vezano uz zračnu luku kad je potpora plaćena. Sustavom povrata potpore ili naplate jamstva koje je položio prijevoznik omogućit će se zračnoj luci da osigura da zračni prijevoznik ispuni svoje obveze
- (568) Komisija napominje da je u ugovorima sa zračnim prijevoznicima propisan sustav kazni u slučajevima da zračni prijevoznici ne ispune ciljeve prometa predviđene u ugovorima. Taj je uvjet stoga ispunjen.
- xiv. Potpora za započinjanje poslovanja ne može se kombinirati s drugim tipovima potpore odobrene za vođenje linije, kao što je potpora socijalne prirode odobrena za određene kategorije putnika i naknada obavljanja javnih usluga. Osim toga, takva se potpora ne može odobriti kad se pristup liniji rezervira za jednog jedinog prijevoznika prema članku 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, te osobito stavku 1. točki (d) tog članka. Isto tako, u skladu s pravilima proporcionalnosti, takva potpora ne može se kombinirati s drugom potporom odobrenom za pokrivanje istih troškova, uključujući potporu plaćenu u drugoj državi
- (569) Italija je potvrdila da predmetna potpora nije odobrena za započinjanje poslovanja linija na koje se primjenjuje obveza pružanja javne usluge u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008. Međutim, Italija nije potvrdila da se potpora nije kombinirala s drugom potporom za pokrivanje istih troškova.
- (570) Stoga se ne može zaključiti da potpora zračnim prijevoznicima čini spojivu potporu za započinjanje poslovanja u skladu sa Smjernicama za zračni prijevoz iz 2005. Državne potpore provedene za društva Meridiana i Germanwings stoga čine nezakonitu i nespojivu državnu potporu koja mora biti vraćena.

12.3. ZAKLJUČAK

- (571) Komisija stoga zaključuje sljedeće:
- (a) Italija je provela potporu za ulaganja zračnoj luci Alghero protivno članku 108. stavku 3. Ugovora. Potpora za ulaganja spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora;
- (b) Subvencije iz uvodne izjave 257. dodijeljene upravitelju zračne luke Alghero prije 12. prosinca 2000. nisu obuhvaćene područjem primjene ove Odluke;
- (c) Italija je provela operativnu potporu zračnoj luci Alghero protivno članku 108. stavku 3. Ugovora. Operativna potpora spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora;
- (d) Ugovori o uslugama zračne luke (ili zemaljskim uslugama) i ugovori o marketingu koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée i Air Italy ne čine državnu potporu;
- (e) Ugovori o zemaljskim uslugama i ugovorima o marketingu koje je sklopilo društvo So.Ge.A.AL s društvima Meridiana i Germanwings čine nezakonitu i nespojivu državnu potporu.

13. POVRAT

- (572) U skladu s UFEU-om i ustaljenom sudskom praksom Suda Komisija je ovlaštena odlučiti mora li dotična država ukinuti ili izmijeniti potporu za koju je ustanovila da nije spojiva s unutarnjim tržištem ⁽¹²⁷⁾. Sud je također

⁽¹²⁷⁾ Predmet C-70/72, *Komisija protiv Njemačke*, [1973.], ECR 813, stavak 13.

dosljedno smatrao da država ima obvezu ukinuti potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem kako bi mogla ponovno uspostaviti prethodnu situaciju ⁽¹²⁸⁾. U tom kontekstu Sud je naveo da će taj cilj biti ostvaren kad primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u obliku nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad konkurentima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije dodjele potpore ⁽¹²⁹⁾.

- (573) U skladu s tom sudskom praksom, u članku 14. Uredbe (EZ) br. 659/1999 ⁽¹³⁰⁾ propisano je da „kada je donesena negativna odluka o nezakonitoj potpori, Komisija odlučuje da predmetna država članica poduzima sve nužne mjere kako bi osigurala povrat potpore od korisnika”.
- (574) Stoga je državnu potporu iz Tablice 19. koja je provedena za društva Meridiana i Germanwings, ako je isplaćena, potrebno vratiti Italiji.
- (575) U odnosu na iznose koji moraju biti vraćeni, Komisija će razmotriti *ex ante* analizu očekivanih dodatnih troškova i prihoda ugovora iz Tablice 19. sa sljedećim dodatnim razmatranjima:
- (a) Za svaki predmetni ugovor ili kombinaciju ugovora, godišnji iznos potpore koji treba vratiti odgovara godišnjem negativnom dodatnom novčanom toku u vrijeme kada je donesena odluka o potpisivanju ugovora, za svaku godinu njegove primjene. Ti negativni novčani tokovi odgovaraju iznosu financiranja koji je potreban da bi neto sadašnja vrijednost ugovora bila pozitivna, odnosno da bi ugovor bio u skladu s tržištem.
- (b) Komisija smatra da je 2007. godina vremensko razdoblje koje treba uzeti u obzir za analizu profitabilnosti društva Germanwings. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 117., društvo Germanwings obavljalo je zračni prijevoz iz zračne luke Alghero tek 2007. Učinkovita prednost koju je ostvarilo trgovačko društvo zračnog prijevoznika ograničena je na učinkovito trajanje predmetnih ugovora jer, u trenutku kada je raskinut ugovor, društvo Germanwings nije ostvarilo veću prednost od zračne luke.
- (576) U Tablici 23. navedeni su okvirni iznosi povrata (negativni dodatni tokovi) s odgovarajućim smanjenjima za ugovor s društvom Germanwings koji nije istekao.

Tablica 23.

Informacije o okvirnim iznosima potpore koja je primljena, koju treba vratiti i koja je već vraćena

Identitet korisnika	Ukupni okvirni iznos primljene potpore (u EUR)	Ukupni okvirni iznos potpore koju treba vratiti (u EUR) (Glavnica)	Ukupan iznos koji je već vraćen (u EUR)	
			Glavna	Kamata na povrat
Germanwings	140 482	140 482		
Meridiana	175 174	175 174		

- (577) Da bi se mogla uzeti u obzir stvarna prednost koju su ostvarili zračni prijevoznici i njihova društva kćeri u skladu s ugovorima, moguće je prilagoditi iznose iz Tablice 23. u skladu s dokazima koje je dostavila Italija i koji su utemeljeni, s jedne strane, na i. razlici između stvarnih plaćanja kako su prikazana *ex post*, koja su izvršili zračni prijevoznici u pogledu pristojbi zračne luke i, s druge strane, na predviđenim novčanim tokovima (*ex ante*) u pogledu tih stavki prihoda koje su prikazane u Tablici 19. i ii. razlici između, s jedne strane, stvarnih plaćanja za marketing koja su prikazana *ex post* i plaćena zračnim prijevoznicima u skladu s ugovorima o marketingu i, s druge strane, troškovima marketinga koji su predviđeni *ex ante* i odgovaraju iznosima navedenima u Tablici 19.

⁽¹²⁸⁾ Spojeni predmeti C-278/92, C-279/92 i C-280/92 *Španjolska protiv Komisije* [1994.] ECR I-04103, stavak 75.

⁽¹²⁹⁾ Predmet C-75/97 *Belgija protiv Komisije*, [1999.] ECR I-3671, stavci 64. – 65.

⁽¹³⁰⁾ Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

(578) Osim toga, Italija tom iznosu mora dodati kamate za povrat koje se računaju od datuma kada je nezakonita potpora stavljena na raspolaganje korisniku do datuma povrata ⁽¹³¹⁾, u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ⁽¹³²⁾. Budući da su, u predmetnom slučaju, novčani tokovi koji odgovaraju iznosima potpore složeni i isplaćeni su na različite datume tijekom godine i oba ugovora traju po godinu dana, Komisija smatra da je za izračun povrata kamata prihvatljivo smatrati da je vrijeme plaćanja potpore društvima Germanwings i Meridiana datum (prijevremenog) raskida predmetnih ugovora,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Izravna bespovratna sredstva za infrastrukturu, dijelove i radove i opremu koja je Italija odobrila zračnoj luci Alghero čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

Članak 2.

1. Injekcije kapitala koje je Italija provela za zračnu luku Alghero čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

Članak 3.

Mjere koje je Italija provela za društva Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée i Air Italy ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 4.

1. Mjere koje je Italija provela za zračne prijevoznike Meridiana i Germanwings čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Italija je dodijelila državnu potporu protivno članku 108. stavku 3. Ugovora.
2. Državna potpora iz stavka 1. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 5.

1. Italija će osigurati povrat nespojive državne potpore iz članka 4. od svojih korisnika.
2. Na iznose koji se moraju vratiti obračunavaju se kamate od datuma kad su ti iznosi korisniku stavljani na raspolaganje do njihova stvarnog povrata.

⁽¹³¹⁾ Uredba (EZ) br. 659/1999, citirana, članak 14., stavak 2.

⁽¹³²⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

3. Kamatna stopa izračunava se na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe (EZ) br. 794/2004.
4. Italija otkazuje sva preostala plaćanja potpore iz članka 4., s učinkom od datuma donošenja ove Odluke.

Članak 6.

1. Povrat potpore iz članka 5. neposredan je i učinkovit.
2. Italija osigurava provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma obavijesti.

Članak 7.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Italija dostavlja sljedeće podatke:
 - (a) ukupan iznos potpore koji su korisnici primili;
 - (b) ukupan iznos (glavnica i kamata na iznos povrata državne potpore) koji svaki korisnik treba vratiti;
 - (c) detaljan opis mjera koje su već poduzete ili se planiraju poduzeti u cilju usklađivanja s ovom Odlukom;
 - (d) dokumente kojima se dokazuje da je korisnicima naređeno da vrate potporu.
2. Italija redovito obavješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih za provedbu ove Odluke sve dok se ne izvrši povrat potpore iz članka 4. Na jednostavan zahtjev Komisije, ona mora odmah predočiti informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu ispunjavanja uvjeta iz ove Odluke. Također je dužna dostaviti detaljne informacije o iznosima potpore i kamati na iznos povrata državne potpore koje je već povratila od primatelja.

Članak 8.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. listopada 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik
