

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/1861 A COMISIEI

din 29 iulie 2016

privind ajutorul de stat SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensație pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG)

[notificată cu numărul C(2016) 4862]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) La 30 noiembrie 2011, Italia a notificat o schemă de compensații destinate aeroporturilor din Sardinia pentru obligațiile de serviciu public (denumite în continuare „OSP-uri”) în scopul consolidării și dezvoltării transportului aerian. Notificarea a fost transmisă prin sistemul de notificare electronică al Comisiei.
- (2) Comisia a solicitat Italiei să furnizeze informații suplimentare cu privire la notificare prin scrisorile din 30 ianuarie 2012, 24 aprilie 2012 și 12 iulie 2012. Italia a răspuns la solicitări prin scrisorile din 24 februarie 2012, 30 mai 2012 și 9 august 2012.
- (3) Pe baza informațiilor primite, potrivit cărora este posibil ca Italia să fi pus în aplicare măsura înainte de luarea unei decizii de autorizare a acesteia de către Comisie, Comisia a decis să investigheze măsura în temeiul capitolului 3 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽²⁾ privind ajutorul de stat ilegal.
- (4) La 30 noiembrie 2012, Italia a solicitat Comisiei să indice calendarul pentru luarea deciziei și pentru anumite clarificări privind procedura. Comisia a răspuns prin scrisoarea trimisă Italiei la 7 decembrie 2012.
- (5) Prin scrisoarea din 23 ianuarie 2013, Comisia a informat Italia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat („decizia de inițiere a procedurii”) în ceea ce privește schema notificată.

⁽¹⁾ JO C 152, 30.5.2013, p. 30.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

- (6) Italia și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii la 21 martie 2013 (cu anexele primite la 22 martie 2013).
- (7) La 30 mai 2013, decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la presupusele măsuri de ajutor.
- (8) La 10 aprilie 2013, Comisia a primit observații privind cazul din partea companiei aeriene Ryanair Ltd., în calitate de parte interesată. Comisia a transmis observațiile respective Italiei prin scrisoarea din 3 mai 2013. Italia nu a prezentat niciun comentariu cu privire la observațiile din partea Ryanair.
- (9) Ulterior, Comisia a primit observații de la următoarele părți interesate:
- (a) Ryanair și o societate de consultanță care acționează în numele său, la 28 iunie 2013;
 - (b) GEASAR S.p.A., operatorul aeroportului Olbia, la 1 iulie 2013;
 - (c) SOGEAAL S.p.A., operatorul aeroportului Alghero, la 29 iulie 2013;
 - (d) SOGAER S.p.A., operatorul aeroportului Cagliari, la 30 iulie 2013 și la 2 august 2013;
 - (e) easyJet, la 30 iulie 2013.
- (10) La 31 iulie 2013, Comisia a înaintat Italiei versiunile neconfidențiale ale observațiilor din partea GEASAR și SOGEAAL, oferindu-i astfel acesteia oportunitatea de a răspunde. Comisia a transmis Italiei observațiile din partea SOGAER și Ryanair la 2 august și cele din partea easyJet la 7 august.
- (11) La 27 septembrie 2013, Italia a informat Comisia că nu are comentarii cu privire la observațiile din partea celor trei operatori aeroportuari. La 20 și 21 noiembrie 2013, Italia a transmis Comisiei comentariile sale cu privire la observațiile companiei aeriene Ryanair. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile companiei easyJet.
- (12) La 20 decembrie 2013, Ryanair a prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Italiei la 9 ianuarie 2014. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (13) La 17 ianuarie 2014 și 31 ianuarie 2014, Ryanair a prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Italiei la 12 ianuarie 2015. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (14) Prin scrisoarea din 25 februarie 2014, Comisia a informat Italia cu privire la adoptarea Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ⁽³⁾ la 20 februarie 2014 și cu privire la faptul că orientările vor deveni aplicabile în speță din momentul publicării lor în Jurnalul Oficial. Comisia a oferit Italiei posibilitatea de a prezenta observații cu privire la orientări și la aplicarea acestora, în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea în Jurnalul Oficial.
- (15) Prin scrisorile din 24 februarie 2014, Comisia a informat, de asemenea, părțile interesate cu privire la adoptarea Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației și cu privire la faptul că orientările vor deveni aplicabile în speță din momentul publicării lor în Jurnalul Oficial. Comisia a oferit părților interesate posibilitatea de a prezenta observații cu privire la orientări și la aplicarea acestora, în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea în Jurnalul Oficial.
- (16) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au fost publicate în Jurnalul Oficial la 4 aprilie 2014. Acestea au înlocuit orientările din 1994 privind sectorul aviației ⁽⁴⁾, precum și orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽⁵⁾.
- (17) La 15 aprilie 2014, a fost publicată o comunicare în Jurnalul Oficial prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea în speță a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în termen de o lună de la publicare ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

⁽⁴⁾ Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

⁽⁵⁾ Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

⁽⁶⁾ JO C 113, 15.4.2014, p. 30.

- (18) La 13 iunie 2014, SOGAER a prezentat observații cu privire la cazul de față în contextul adoptării noilor orientări. GEASAR și SOGEAAL și-au prezentat observațiile la 16 iunie 2014, iar easyJet, la 4 iulie 2014. Comisia a transmis Italiei observațiile primite din partea SOGAER, GEASAR, SOGEAAL și easyJet la 9 iulie 2014. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (19) La 12 și 26 septembrie 2014, Ryanair a prezentat observații suplimentare cu privire la cazul de față. Comisia a transmis observațiile respective Italiei la 28 octombrie 2014. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (20) La 26 ianuarie 2015, Ryanair și o societate de consultanță care acționează în numele său au prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Italiei la 4 februarie 2015. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (21) La 27 februarie 2015 și 2 martie 2015, Ryanair și o societate de consultanță care acționează în numele său au prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Italiei la 24 martie 2015. Italia nu a formulat comentarii cu privire la observațiile respective.
- (22) La 18 martie 2015, Comisia a solicitat Italiei să prezinte informații suplimentare cu privire la cazul de față. Italia a răspuns la 11, 18 și 19 mai 2015.
- (23) La 31 martie 2015, easyJet a prezentat observații suplimentare în completarea prezentării sale inițiale din 30 iulie 2013. La 1 și 14 mai 2015, easyJet și o societate de consultanță care acționează în numele său au prezentat observații suplimentare cu privire la cazul de față. La 1 iunie 2015, easyJet a prezentat observații suplimentare cu privire la caz. Toate observațiile respective au fost înaintate Italiei la 6 iulie 2015. La 17 septembrie 2015, Italia și-a prezentat comentariile cu privire la observațiile din partea easyJet și a societății de consultanță care acționează în numele său.
- (24) La 29 iunie 2015, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a răspuns parțial la 14 iulie 2015 și a trimis anexele la răspunsul respectiv la 10 septembrie 2015.
- (25) La 17 iulie 2015, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a răspuns la 11 septembrie 2015.
- (26) La 8 și 14 octombrie 2015, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a răspuns la 5 noiembrie 2015.
- (27) La 24 noiembrie 2015, Italia a transmis informații suplimentare cu privire la cazul de față.
- (28) La 24 noiembrie 2015, Comisia a solicitat clarificări suplimentare din partea Italiei. Italia a răspuns la 27 noiembrie 2015.
- (29) La 4 decembrie 2015, Ryanair și o societate de consultanță care acționează în numele său au furnizat informații suplimentare cu privire la cazul de față, care au fost înaintate Italiei la 8 decembrie 2015. Italia a răspuns la 16 decembrie 2015, indicând că nu are comentarii cu privire la documentele respective.
- (30) La 11, 16 și 17 decembrie 2015, Italia a prezentat observații suplimentare cu privire la cazul de față.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A AJUTORULUI

2.1. TITLUL ȘI OBIECTIVELE MĂSURII

- (31) Schema notificată prevede compensații pentru obligațiile de serviciu public în favoarea operatorilor aeroporturilor din Sardinia, în scopul consolidării și dezvoltării transportului aerian. Italia susține că respectivele obligații de serviciu public se referă la un serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”). Schema a fost instituită în temeiul articolului 3 din Legea regională a Sardiniei nr. 10 din 13 aprilie 2010 ⁽⁷⁾ (denumită în continuare „Legea 10/2010”).
- (32) Articolul menționat definește scopul schemei în cauză, care constă în consolidarea transportului aerian către și dinspre Sardinia prin extinderea operațiunilor de zbor, în ceea ce privește atât frecvența în perioadele de iarnă, cât și numărul de destinații noi deservite. În acest scop, aeroporturile din Sardinia trebuiau să direcționeze această finanțare publică către companiile aeriene drept compensație pentru obligația de serviciu public.

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

- (33) Obiectivul mai amplu al schemei îl reprezintă consolidarea economiei regionale prin intensificarea fluxurilor de turiști, în special în afara sezonului de vară.

2.2. AUTORITATEA CARE ACORDĂ FINANȚAREA

- (34) Regiunea Sardinia (denumită în continuare „regiunea”) este autoritatea care acordă finanțarea. Regiunea beneficiază de statutul special de regiune autonomă în Italia.

2.3. CADRUL JURIDIC

- (35) Articolul 3 din Legea 10/2010 prevede finanțarea sub formă de compensație pentru obligațiile de serviciu public în favoarea operatorilor aeroportuari din Sardinia pentru perioada 2010-2013. Legea 10/2010 este pusă în aplicare prin decizii adoptate de Consiliul Regional.
- (36) Decretul regional nr. 122/347 din 17 mai 2010 ⁽⁸⁾ prevede că sumele definite în Legea 10/2010 sunt suportate din bugetul regional.
- (37) Consiliul Regional din Sardinia a adoptat o serie de acte de punere în aplicare, care definesc condițiile și modalitățile de acces la finanțare în temeiul Legii 10/2010, după cum urmează:
- (a) Decizia regiunii Sardinia nr. 29/36 din 29 iulie 2010 ⁽⁹⁾ definește criteriile, natura și durata serviciului de transport pentru care ar putea fi acordată finanțarea și prevede liniile directoare pentru elaborarea și evaluarea planurilor de activități ale aeroporturilor („*programmi di attività*”).
- (b) Decizia regiunii Sardinia nr. 43/37 din 6 decembrie 2010 ⁽¹⁰⁾ aprobă planurile de activități prezentate de operatorii aeroportuari pentru 2010 și suma specifică care trebuie acordată fiecăruia dintre aceștia pentru anul 2010.
- (c) Decizia regiunii Sardinia nr. 52/117 din 23 decembrie 2011 ⁽¹¹⁾ stabilește sumele anuale care trebuie acordate de către regiune operatorilor aeroportuari, pentru perioada 2011-2013, pe baza planurilor de activități prezentate de operatorii aeroportuari în 2011.
- (38) Legea regională nr. 1 din 19 ianuarie 2011 ⁽¹²⁾ a redus contribuțiile care trebuie acordate aeroporturilor de către regiune, astfel cum sunt definite de Legea 10/2010, la 21 100 000 EUR pentru 2011 și 21 500 000 EUR pentru 2012 și 2013.
- (39) Legea regională nr. 12 din 30 iunie 2011 ⁽¹³⁾ instituie un mecanism de avansuri financiare care trebuie pus în funcțiune prin constituirea unui fond financiar *ad hoc* în interiorul SFIRS ⁽¹⁴⁾. SFIRS este societatea financiară internă a regiunii Sardinia, căreia, în calitate de intermediar financiar și filială operațională a regiunii, i s-a încredințat de către regiune înființarea și gestionarea fondului regional destinat pentru acordarea de avansuri financiare ca finanțare acordată de acționari purtătoare de dobândă ⁽¹⁵⁾. SFIRS este plasată sub controlul direct al regiunii și este gestionată de aceasta. Rolul său este de a gestiona planurile, politicile și programele stabilite de către regiune pentru dezvoltarea economică și socială a teritoriului. Consiliul său de administrație este numit de către regiune. Prin Actul de atribuire nr. 15 din 9 august 2011 ⁽¹⁶⁾ se încredințează SFIRS constituirea și gestionarea „fondului regional pentru aeroporturi” ⁽¹⁷⁾ („fondul regional”) destinat pentru acordarea de avansuri financiare la contribuțiile financiare ale regiunii. Decizia nr. 500 din 9 august 2011 ⁽¹⁸⁾ aprobă normele detaliate de punere în aplicare a fondului regional. Decizia nr. 22 din 30 ianuarie 2012 ⁽¹⁹⁾ completează normele prevăzute în Decizia nr. 500 din 9 august 2011.

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

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale nr. 29/36 del 29.7.2010 – Attuazione dell’art.3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale nr. 43/37 del 6.12.2010 – Legge regionale 13 aprile 2010, nr. 10, articolul 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione nr. 52/117 del 23.12.2011 – Legge regionale 13 aprile 2010, nr. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Attività di Programmi triennio 2011-2013.

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

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

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – intermediar financiar în temeiul articolelor 106 și 107 din Decretul legislativ nr. 385 din 1 septembrie 1993.

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

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

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto nr. 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti o seguito della legge regionale nr. 15/2012.

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

- (40) Legea regională nr. 15 din 7 august 2012 ⁽²⁰⁾ modifică legea regională din 30 iunie 2011. Decizia nr. 694 din 2 octombrie 2012 ⁽²¹⁾ pune în aplicare legea regională din 7 august 2012, completează și modifică normele de punere în aplicare a fondului regional, prin extinderea aplicării legii din 30 iunie 2011 pentru anii 2012 și 2013.
- (41) Decizia nr. 4/34 din 5 februarie 2014 ⁽²²⁾ modifică alocarea contribuțiilor regionale pentru anul 2013, luând în considerare reducerea contribuțiilor regionale decisă în contextul bugetului regiunii alocat pentru finanțarea activităților în temeiul Legii 10/2010 și costurile efective suportate de cei trei operatori aeroportuari.

2.4. SCHEMA

- (42) Scopul schemei notificate este de a dezvolta transportul aerian și de a reduce caracterul sezonier al legăturilor aeriene către și dinspre Sardinia, contribuind la realizarea obiectivului primordial de atragere a turismului și de consolidare a economiei regionale. În acest scop, Legea 10/2010 prevede finanțarea sub formă de compensații pentru obligațiile de serviciu public în favoarea operatorilor aeroporturilor din Sardinia pentru perioada 2010-2013.
- (43) Deciziile de punere în aplicare precizează că obiectivul Legii 10/2010 – de reducere a caracterului sezonier – constă în prelungirea perioadei în care se efectuează zboruri. Aceasta implică o creștere a frecvenței zborurilor în timpul așa-zisului intrasezon (și anume, lunile care preced și urmează sezonul estival – aprilie, mai, septembrie și octombrie) sau în timpul sezonului de iarnă, precum și deschiderea de noi rute către și dinspre locuri care nu sunt încă conectate cu Sardinia. Raționamentul care stă la baza schemei este de a promova o politică regională de transport aerian care consolidează coeziunea economică, socială și teritorială a comunităților vizate prin abordarea dezavantajelor legate de accesibilitate cu care se confruntă Sardinia ca insulă.
- (44) Deciziile la care se face referire în secțiunea 2.3 prevăd următoarele trei activități:
- (a) Creșterea traficului aerian de către companiile aeriene („activitatea 1”). Companiile aeriene și operatorii aeroportuari trebuie să definească, în „planuri de activități” detaliate, strategiile de creștere a traficului aerian și de favorizare a fluxurilor turistice în extra-sezon, prin definirea rutelor de interes strategic, a frecvențelor, a capacității disponibile și a obiectivelor de trafic ulterioare. În cazul în care obiectivele respective sunt îndeplinite, se acordă compensație financiară; în cazul în care obiectivele nu sunt îndeplinite, se aplică penalizări.
- (b) Promovarea Sardiniei ca destinație turistică de către companiile aeriene („activitatea 2”). În „planurile de activități” menționate mai sus, companiile aeriene și operatorii aeroportuari ar trebui să definească, de asemenea, activitățile specifice de marketing și publicitate care vizează creșterea numărului de pasageri și promovarea zonei pe care o deservește aeroportul.
- (c) Activități promoționale suplimentare încredințate de către operatorii aeroportuari unor furnizori terți de servicii, alții decât companiile aeriene ⁽²³⁾, în numele regiunii („activitatea 3”).
- (45) După ce regiunea aprobă planurile de activități, evaluând activitățile propuse pe baza impactului lor economic asupra aeroportului și asupra activității economice din Sardinia în ansamblu, aceasta distribuie în consecință resursele financiare disponibile pentru fiecare an și pentru fiecare aeroport.
- (46) Compensația pentru operatorii aeroportuari este calculată pe baza costurilor estimate suportate de companiile aeriene pentru operarea rutelor strategice de zbor, naționale sau internaționale, precum și pentru îndeplinirea obiectivelor privind numărul de pasageri pe an. Odată ce au fost definite obiectivele privind numărul de pasageri, operatorii aeroportuari selectează transportatorii aerieni pentru operarea serviciilor în cauză. Transportatorii selectați primesc compensația care acoperă diferența dintre costurile de exploatare și veniturile reale sau presupuse din biletele pasagerilor.
- (47) Documentul de notificare din partea Italiei menționează că regiunea ar trebui să aprobe procedura de licitație organizată de către operatorii aeroportuari pentru a selecta companiile aeriene interesate. Comisia nu a fost

⁽²⁰⁾ Legge regionale 7 agosto 2012, nr. 15, articolul 2.

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

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

⁽²³⁾ Agenții de publicitate sau de turism, de exemplu.

informată cu privire la nicio licitație organizată de către operatorii aeroportuari. Potrivit Italiei, companiile aeriene au fost selectate pe baza celor mai atractive oferte comerciale prezentate operatorilor aeroportuari în urma publicării anunțurilor pe site-urile lor web. În ceea ce privește aeroporturile, schema de ajutor este concepută pentru a coordona dezvoltarea sistemului de aeroporturi regionale prin plasarea aeroporturilor regionale într-o poziție complementară unele față de altele ⁽²⁴⁾.

2.5. ACTIVITĂȚILE DE MARKETING DESFĂȘURATE DE COMPANIILE AERIENE

- (48) Legea 10/2010 prevede că, în cadrul activității 2, operatorii aeroportuari trebuie să încheie contracte de marketing cu companiile aeriene pentru promovarea Sardiniei ca destinație turistică. Prin urmare, planurile de activități trebuie să definească strategii specifice de marketing și publicitate în vederea creșterii numărului de pasageri și a promovării zonei pe care o deservește aeroportul.
- (49) Operatorii aeroportuari au încheiat două tipuri diferite de contracte, în funcție de compania aeriană: fie un contract unic care include atât servicii aeroportuare, cât și servicii de marketing, fie două contracte distincte, ca în cazul Ryanair, unde există un contract de servicii aeroportuare cu Ryanair și un contract de servicii de marketing încheiat cu societatea sa de marketing deținută integral, AMS (Airport Marketing Services). Contractele combină și corelează măsurile de creștere a traficului și măsurile de marketing și se bazează pe un sistem de prime în funcție de succesul măsurilor de creștere a traficului. În temeiul contractelor, transportatorul trebuie să opereze un program definit de zboruri și, în același timp, să dezvolte un plan de marketing și publicitate.
- (50) Marketingul se bazează pe o pagină dedicată cu privire la destinația aeroportuară pe site-ul web al transportatorului, care în unele cazuri include un ghid de călătorie. Marketingul are ca scop promovarea atracțiilor turistice și de afaceri din regiune și maximizarea procentului de călători de intrare provenind din străinătate.

2.6. AEROPORTURILE VIZATE

- (51) În 2010, în Sardinia existau cinci aeroporturi:
- (a) Alghero, al cărui operator aeroportuar este SO.GE.A.AL S.p.A. („SOGEAAL”)
 - (b) Cagliari-Elmas, al cărui operator aeroportuar este So.G.Aer. S.p.A. („SOGAER”)
 - (c) Olbia, al cărui operator aeroportuar este GEASAR S.p.A. („GEASAR”)
 - (d) Tortoli, al cărui operator aeroportuar este GE.AR.TO. S.p.A. („GEARTO”)
 - (e) Oristano, al cărui operator aeroportuar este SO.GE.A.OR. S.p.A. („SOGEAOR”)
- (52) Toate acestea sunt societăți cu răspundere limitată. SOGEAAL și SOGAER sunt proprietăți publice. GEASAR este controlată de transportatorul aerian Meridiana.
- (53) Italia a confirmat faptul că, deși Legea 10/2010 se referă la toate aeroporturile din Sardinia, cele două aeroporturi mici de pe insulă, Oristano și Tortoli-Arbatax [care au mai puțin de 200 000 de pasageri pe an ⁽²⁵⁾], nu au primit nicio finanțare în temeiul Legii 10/2010.
- (54) Alghero este situat în nord-vestul Sardiniei, Olbia în nord-est și Cagliari în sud. Distanțele și durata călătoriilor pe cale rutieră între aeroporturile respective sunt următoarele ⁽²⁶⁾:

Cagliari-Alghero 247 km – 2h40

Cagliari-Olbia 273 km – 2h51

Olbia-Alghero 136 km – 1h53

⁽²⁴⁾ Deliberazione nr. 29/36 din 29 iulie 2010, p. 1.

⁽²⁵⁾ Aeroportul din Oristano, suspendat în 2011, a avut aproximativ 7 000 de pasageri în 2010 și aproximativ 1 300 în 2011. Aeroportul Tortoli-Arbatax a avut aproximativ 13 500 de pasageri în 2010 și aproximativ 2 800 de pasageri în 2011.

⁽²⁶⁾ Sursă: Google Maps.

2.6.1. AEROPORTUL DIN CAGLIARI

- (55) Operatorul aeroportuar SOGAER este proprietate publică, întrucât Camera de Comerț din Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) deține majoritatea acțiunilor, astfel cum se indică în tabelul 1. Regiunea nu controlează Camera de Comerț din Cagliari ⁽²⁷⁾, care este finanțată autonom datorită unei taxe anuale plătite de membrii societăți. Camera de Comerț este o entitate publică autonomă responsabilă de furnizarea de servicii diverse pentru membrii societăți ⁽²⁸⁾.

Tabelul 1

Structura acționarilor în cazul SOGAER ⁽¹⁾

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

(1) Principalul acționar al aeroportului are intenția de a vinde 40 % din acțiunile sale în viitorul apropiat (*sursa*: Raportul anual pe 2013).

- (56) În 2014, aeroportul a avut un trafic de 3 639 627 de pasageri ⁽²⁹⁾. Acesta este situat în partea de sud a insulei și constituie principalul aeroport în ceea ce privește traficul. Începând din 2007, SOGAER a deținut întreaga concesiune pentru gestionarea aeroportului. Aeroportul operează zboruri interne și internaționale, iar principalele companii aeriene prezente în cadrul aeroportului sunt Ryanair, MeridianaFly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea și AirBerlin. În perioada 2007-2009, 69 % din traficul de călători în cadrul aeroportului s-a înregistrat între lunile aprilie și octombrie.
- (57) La 31 decembrie 2013, SOGAER a înregistrat o cifră de afaceri de 26,8 milioane EUR și un rezultat net pozitiv de 1,7 milioane EUR. Activele totale s-au ridicat la 125,5 milioane EUR.

2.6.2. AEROPORTUL DIN ALGHERO

- (58) Operatorul aeroportului Alghero, SOGEAAL, este deținut în proporție de 80,20 % de regiunea Sardinia și în proporție de 19,80 % de SFIRS SpA. (societate internă deținută de regiune) ⁽³⁰⁾. SOGEAAL și-a început activitatea în anul 1995 printr-o concesiune parțială și temporară, care a fost transformată în concesiune totală în 2007 ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ *Surse*: Italia în comunicarea sa către Comisie din 5 mai 2016.

⁽²⁸⁾ Legea nr. 580 din 29 decembrie 1993 reglementează statutul camerelor de comerț din Italia.

⁽²⁹⁾ *Surse*: Wikipedia.

⁽³⁰⁾ Această structură de acționari a SOGEAAL reflectă schimbările care au avut loc în cursul anului 2010. Aeroportul este în prezent în curs de privatizare.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Aeroportul este situat în partea de nord-vest a insulei. Potrivit Italiei, zona pe care o deservește acesta acoperă aproximativ 35 % din teritoriul insulei și include 450 000-600 000 de locuitori din cadrul provinciilor Sassari, Oristano și Nuoro. În ceea ce privește traficul comercial de pasageri, aeroportul Alghero este al treilea din Sardinia, cu un număr total de 1 639 374 de pasageri în 2014 ⁽³²⁾.
- (60) Trei tipuri de companii aeriene operează în cadrul aeroportului: cele tradiționale precum Alitalia, Meridiana, Iberia și Lufthansa, cele low-cost precum easyJet și Ryanair, precum și companii de zboruri charter, cum ar fi Tui Fly și Jet Time. În perioada 2007-2009, 75 % din traficul de călători în cadrul aeroportului s-a înregistrat între lunile aprilie și octombrie.
- (61) La 31 decembrie 2013, SOGEAAL a înregistrat o cifră de afaceri de 15,9 milioane EUR și un rezultat net negativ de 1,5 milioane EUR. Activele totale s-au ridicat la 42,0 milioane EUR.

2.6.3. AEROPORTUL OLBIA

- (62) Operatorul aeroportului din Olbia, GEASAR, are în majoritate un acționariat privat ⁽³³⁾, astfel cum se indică în tabelul 2.

Tabelul 2

Structura de acționari ai GEASAR

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

- (63) GEASAR și-a început activitatea în 1989 cu o concesiune parțială pentru administrarea aeroportului Olbia. Olbia este situată în partea de nord-est a insulei Sardinia. Aeroportul găzduiește companii aeriene tradiționale, cum ar fi Alitalia și Lufthansa, companii aeriene low-cost precum easyJet și Vueling, precum și companii de zboruri charter, de exemplu Smartwings și Mistral Air.
- (64) Aeroportul a înregistrat 2 127 718 pasageri în 2014 ⁽³⁴⁾. Acesta este dedicat, în principal, traficului comercial de călători, intern și internațional. Aeroportul are vocație turistică, întrucât deservește *Costa Smeralda* care este extrem de vizitată. Prin urmare, traficul este concentrat, în principal, în perioada cuprinsă între lunile mai și octombrie: în perioada 2007-2009, 84 % din traficul de călători în cadrul aeroportului s-a înregistrat între lunile aprilie și octombrie.
- (65) La 31 decembrie 2013, GEASAR a înregistrat o cifră de afaceri de 27,0 milioane EUR și un rezultat net pozitiv de 2,8 milioane EUR. Activele totale s-au ridicat la 57,3 milioane EUR.

2.7. MECANISMUL ȘI STRUCTURA FINANȚĂRII INSTITUITE DE REGIUNEA SARDINIA

2.7.1. SUMA GLOBALĂ A CONTRIBUȚIILOR ANGAJATE DE REGIUNEA SARDINIA

- (66) Inițial, articolul 3 din Legea 10/2010 a autorizat regiunea să acorde operatorilor aeroportuari 19 700 000 EUR pentru 2010 și 24 500 000 EUR pentru fiecare din anii ulterioari 2011, 2012 și 2013.

⁽³²⁾ *Surse*: Site-ul web oficial al aeroportului.

⁽³³⁾ Societa per azioni constituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ *Surse*: Wikipedia.

- (67) Pe parcursul perioadei, ținând seama de resursele proprii și de planurile de activitate prezentate de aeroporturi, regiunea a redus treptat sumele angajate inițial pentru finanțarea schemei de ajutor, astfel cum se indică în tabelul 3.

Tabelul 3

Compensație angajată în favoarea aeroporturilor din Sardinia – 2010-2013

(EUR)

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

- (68) Decizia nr. 4/34 din 5 februarie 2014 a modificat contribuția regională pentru 2013 prevăzând o sumă totală de 17 500 000 EUR pentru 2013 pentru cei trei operatori aeroportuari, astfel cum se indică în tabelul 4.

Tabelul 4

Compensație angajată în favoarea aeroporturilor din Sardinia – 2013 (în conformitate cu Decizia nr. 4/34 din 5 februarie 2014)

(EUR)

	Anul 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Total	17 500 000

- (69) Contribuțiile finale care rezultă din diferitele modificări, acordate efectiv de regiunea Sardinia celor trei aeroporturi, sunt prevăzute în tabelul 5 ⁽³⁵⁾.

Tabelul 5

Compensație finală angajată în favoarea aeroporturilor din Sardinia – 2010-2013

(EUR)

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

⁽³⁵⁾ Astfel cum se explică în considerentul 53, compensațiile financiare au fost prevăzute inițial pentru toate aeroporturile din Sardinia, inclusiv aeroportul din Oristano, dar au fost ulterior anulate.

- (70) Măsura ia forma unor subvenții directe din partea regiunii către operatorii aeroportuari din Sardinia, care vor transfera ulterior sumele în cauză companiilor aeriene și altor entități implicate. Subvențiile sunt finanțate direct din bugetul regional. Operatorii aeroportuari trebuie să mențină conturi separate pentru a păstra evidența sumelor primite.

2.7.2. PLANURILE DE ACTIVITĂȚI ȘI RUTELE DE INTERES STRATEGIC

- (71) Operatorii aeroporturilor din Sardinia au obligația să elaboreze proiecte de planuri de activități și să le prezinte regiunii spre aprobare. Planurile de activități trebuie să includă activități care constau în dezvoltarea unor legături aeriene directe, cu destinații naționale și europene către și dinspre aeroporturile din Sardinia, care să fie realizate prin încheierea de contracte cu companii aeriene. În acest scop, planul trebuie să indice inițiativele, dintre cele enumerate ⁽³⁶⁾, care sunt considerate fezabile de către operatorii aeroportuari din perspectiva obiectivelor de a consolida transportul aerian și de a reduce caracterul sezonier al acestuia, stabilite prin Legea 10/2010.
- (72) Planurile trebuie să identifice rutele de interes strategic (interne și internaționale) și obiectivele anuale privind frecvența zborurilor, coeficientul de încărcare, noile rute, numărul de pasageri și activitatea de marketing.
- (73) Planurile de activitate trebuie să respecte următoarele principii:
- (a) Rutele de interes strategic nu se pot suprapune cu rute deja operate în cadrul unui regim OSP ⁽³⁷⁾ în baza Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁸⁾.
 - (b) Contribuția financiară pentru fiecare dintre rutele subvenționate ar trebui să scadă în timp.
 - (c) Acordul financiar încheiat cu companiile aeriene ar trebui să includă un plan de promovare a teritoriului local care ar trebui să fie în concordanță cu strategia de comunicare legată de turism a regiunii.
 - (d) În cazul în care valoarea totală a compensației solicitate de aeroporturi este mai mare decât suma totală autorizată de bugetul regional, se va acorda prioritate legăturilor internaționale față de rutele interne (cu excepția destinațiilor care deserveșc mai mult de 3 milioane de locuitori), rutelor care leagă principalele noduri, rutelor cu un mare potențial de trafic, rutelor pentru care urmează să fie prestate servicii pe parcursul întregului an mai degrabă decât în funcție de sezon, precum și companiilor care decid să creeze o bază operațională în cadrul aeroportului local.
- (74) Exploatarea rutelor de interes strategic constituie serviciile de interes economic general pe care companiile aeriene ar trebui să le ofere în schimbul unei compensații (cu condiția ca obiectivele stabilite pentru traficul de călători să fie atinse). Planurile de activități ar trebui să fie susținute de previziuni economice și financiare adecvate care să ilustreze perspectiva rentabilității inițiativelor în cauză și să indice nevoile financiare asociate cu activitățile respective pentru fiecare an în cauză. Cerințele includ indicarea nivelului de resurse proprii investite de către operatorul aeroportuar, precum și a nivelului de investiții din partea terților care beneficiază de creșterea traficului.
- (75) Planurile de activități efective prezentate de Italia în cursul procedurii oficiale îndeplinesc cerințele menționate în considerentul 73. Acestea conțin informațiile obligatorii solicitate de regiune, cum ar fi o prezentare a ofertei de transport subvenționat, un calcul detaliat al compensației care trebuie acordată și beneficiile economice preconizate ale ajutorului public.
- (76) Odată ce planurile de activități sunt aprobate, regiunea decide, în consecință, să acorde resurse financiare anuale pentru fiecare aeroport, evaluând activitățile întreprinse pe baza măsurării impactului economic al acestora asupra activității economice din Sardinia.

⁽³⁶⁾ A se vedea considerentul 44.

⁽³⁷⁾ Începând din 2000, au fost impuse obligații de serviciu public pentru rutele interne dintre aeroporturile din Sardinia și cele din partea continentală a Italiei în temeiul normelor privind transportul aerian în Uniune.

⁽³⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

- (77) Finanțarea planurilor se desfășoară după cum urmează:
- (a) operatorul aeroportuar beneficiar va primi o prima tranșă ca plată în avans egală cu 20 % din suma totală prevăzută în planuri;
 - (b) 60 % din finanțarea totală se va acorda sub formă de plată intermediară la primirea unui raport trimestrial;
 - (c) plata ultimei tranșe se va realiza în termen de 60 de zile de la primirea documentației relevante, după verificarea de către regiune a activității desfășurate, a rezultatelor obținute și a cheltuielilor efectuate.
- (78) Planurile de activități au fost aprobate prin două decizii ale regiunii:
- (a) Prin Decizia nr. 43/37 din 6 decembrie 2010, regiunea Sardinia a aprobat planurile de activități pentru 2010 prezentate de operatorii din Cagliari, Olbia, Alghero și Oristano și sumele specifice acordate fiecăruia din aceștia ⁽³⁹⁾.
 - (b) Prin Decizia nr. 52/117 din 23 decembrie 2011, regiunea Sardinia a aprobat planurile de activități prezentate de operatorii din Cagliari, Olbia și Alghero pentru perioada 2011-2013. Obiectivele anuale în ceea ce privește pasagerii pentru fiecare aeroport și defalcarea compensației între cele trei aeroporturi sunt specificate. Decizia precizează faptul că planurile pentru 2011 trebuie considerate definitive din moment ce acestea vizează activități deja efectuate, în timp ce planurile pentru următorii doi ani, 2012 și 2013, pot suferi modificări.

2.7.3. PROCESUL DE MONITORIZARE

- (79) Operatorii aeroportuari au obligația să pregătească planurile de activități în conformitate cu dispozițiile Legii 10/2010 și ale diferitelor acte de punere în aplicare a acesteia. Aceștia trebuie să conlucreze cu companiile aeriene în parcursul pregătirii, iar planul final trebuie să fie aprobat de regiune. În cazul în care regiunea dezaproabă planul sau observă neconcordanțe cu dispozițiile Legii 10/2010, aceasta poate solicita modificarea planurilor de activități.
- (80) Regiunea solicită operatorilor aeroportuari să monitorizeze performanța companiilor aeriene și să aplice sancțiuni pentru nerespectarea obiectivelor definite *ex-ante*, în special în ceea ce privește frecvențele și pasagerii. Acest mecanism de sancționare trebuie să fie prevăzut în contractele cu companiile aeriene.
- (81) Deciziile Consiliului Regional de punere în aplicare a Legii 10/2010 prevăd un mecanism de monitorizare care trebuie instituit de regiune, pentru a evita supracompensația pentru costul anual estimat al activităților în cauză. Regiunea trebuie să definească acțiunile de control *ex ante*, să verifice și, în cele din urmă, să recupereze orice supracompensație, în special prin monitorizarea numărului efectiv de zboruri și de pasageri.
- (82) Regiunea monitorizează costurile reale suportate de către operatorii aeroportuari pentru punerea în aplicare a activităților în cauză, prin verificarea documentelor corespunzătoare și raportarea costurilor anuale (facturi de la companii aeriene către operatorii aeroportuari). Operatorii aeroportuari trebuie să raporteze regiunii finanțarea activităților, pe baza facturilor primite de la contractanți (companiile aeriene pentru activitățile 1 și 2 și alte companii pentru activitatea 3). Se verifică, de asemenea, ca ruta care face obiectul compensației să nu fie o rută care face obiectul obligațiilor de serviciu public în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
- (83) Finanțarea regională în temeiul Legii 10/2010 pot fi acordată numai în cadrul planurilor de activități menționate anterior, care trebuie să fie aprobate de către regiune. Întrucât planurile respective au fost elaborate înainte de desfășurarea activităților prevăzute de Legea 10/2010, pot exista unele variații în punerea lor în aplicare. Prin urmare, mecanismul instituit de regiune prevede ca aceasta să își adapteze contribuția finală la variațiile în punerea în aplicare a activităților sau în costurile suportate de aeroporturi ⁽⁴⁰⁾. În consecință, contribuția finală

⁽³⁹⁾ În ceea ce privește Tortoli-Arbatax, actul menționează că operatorul aeroportuar a depus planul doar pentru o perioadă de trei ani (nu pentru 2010).

⁽⁴⁰⁾ În comunicarea sa către Comisie din 11 septembrie 2015 (considerentul 14), Italia oferă exemplul GEASAR, care, în 2013, și-a redus activitățile de marketing, comparativ cu previziunile inițiale (în cadrul activității 2 finanțate de regiune). În consecință, regiunea și-a redus contribuția finală.

stabilită de regiune ia în considerare punerea efectivă în aplicare a planurilor de activități și coerența activităților pentru care se solicită finanțare cu obiectivele Legii 10/2010 și cu planul de marketing turistic al regiunii. În cazul în care sunt evidențiate discrepanțe, contribuția finală este adaptată de către regiune ⁽⁴¹⁾.

- (84) Documentele prezentate de Italia arată că operatorii aeroportuari au raportat într-adevăr regiunii finanțarea publică primită (inclusiv documente justificative precum facturile referitoare la costurile suportate) și au furnizat dovezi privind acțiunile de promovare și marketing. Regiunea a verificat informațiile respective și a plătit ultima tranșă operatorilor aeroportuari.

2.7.4. AVANSURI FINANCIARE ȘI ROLUL FONDULUI REGIONAL

- (85) Astfel cum s-a menționat deja în secțiunea 2.3, Legea regională din 30 iunie 2011 instituie fondul regional ⁽⁴²⁾ gestionat de SFIRS și finanțat de către regiune.
- (86) Mecanismul financiar instituit de regiune în temeiul Legii 10/2010 este următorul:
- (a) Resursele financiare legate de punerea în aplicare a celor trei activități sunt avansate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene din aeroporturile în cauză (în cazul activităților 1 și 2) și celorlalți furnizori de servicii implicați (în cazul activității 3).
- (b) În fiecare an, în urma cererilor de prefinanțare din partea operatorilor aeroportuari, regiunea decide că SFIRS – prin intermediul fondului regional – ar trebui să acorde aeroporturilor avansuri financiare. Ca urmare, fondul regional acordă operatorilor aeroportuari, la cerere, finanțare în schimbul unei remunerații (comisioane și dobânzi) sub formă de avans din suma alocată în temeiul Legii 10/2010. Avansul ar trebui să corespundă unui maxim de 85 % ⁽⁴³⁾ din contribuția angajată de regiune în favoarea operatorilor aeroportuari. La avansul financiar se aplică dobânzi (Euribor 6M + 2 % pentru 2010 și Euribor 6 M + 1,5 % pentru 2011-2013) și comisioane (1 % pentru 2010 și 0,50 % pentru 2011-2013), care sunt plătite de operatorii aeroportuari către SFIRS.
- (c) Ulterior, regiunea confirmă sumele finale care trebuie acordate operatorilor aeroportuari („contribuția” regiunii), în limitele resurselor disponibile și ținând seama de sumele plătite efectiv de către operatorii aeroportuari în contextul punerii în aplicare a celor trei activități. În acest scop, operatorii aeroportuari prezintă rapoarte corespunzătoare care: (i) indică rezultatele obținute și includ o analiză a impactului; (ii) precizează detaliat costurile suportate efectiv de aeroport pentru inițiativele puse în practică, furnizând în același timp documentele justificative necesare (facturi sau documente similare).
- (d) Din cuantumul contribuției regionale, fondul regional deduce o taxă reținută la sursă de 4 %, care este rambursată regiunii. Odată stabilită contribuția finală, fondul regional acordă partea restantă din finanțare ⁽⁴⁴⁾ operatorului aeroportuar. Fondul ar trebui să acorde partea restantă operatorului aeroportuar în termen de cel mult șase luni de la încheierea planurilor de activități.

2.8. FLUXURILE FINANCIARE

2.8.1. FLUXURILE FINANCIARE DE LA REGIUNE CĂTRE OPERATORII AEROPORTUARI

- (87) Deși regiunea s-a angajat să acorde o finanțare totală de 76 654 887 EUR pe parcursul perioadei 2010-2013 (a se vedea tabelul 5), aceasta a transferat efectiv 68 510 256 EUR către operatorii aeroportuari pentru finanțarea celor trei activități în conformitate cu Legea 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (a se vedea tabelul 6, coloana A): 35 516 988 EUR pentru SOGEAAL, 19 250 617 EUR pentru SOGAER și 13 742 651 EUR pentru GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Italia oferă în acest sens exemplul aeroportului Oristano, pentru care regiunea a refuzat o anumită rută prevăzută în planul de activități al aeroportului – Comunicarea Italiei din 5 mai 2015 adresată Comisiei, p. 5-6.

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

⁽⁴³⁾ Cu o valoare maximă de până la 90 % pentru 2011 – Cf. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Această sumă este echivalentă cu contribuția stabilită de către regiune, minus taxa reținută la sursă de 4 % și avansul financiar deja acordat operatorului aeroportuar.

⁽⁴⁵⁾ Italia a furnizat Comisiei tabele care indică suma finală angajată de regiune.

- (88) Avansurile financiare totale transferate de la fondul regional către operatorii aeroportuari se ridică la suma de 42 987 645 EUR (tabelul 6, coloana B). Comisiunile și dobânzile sunt calculate din avansul financiar și sunt deduse de către fond atunci când se efectuează plata avansului către operatorul aeroportuar. Taxa reținută la sursă reprezintă 4 % din contribuția angajată de regiune și se deduce de către fond din suma contribuției atunci când se plătește partea restantă din suma acordată de regiune aeroportului (după plata avansurilor financiare) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Prin urmare, suma netă care trebuie primită de către operatorul aeroportuar (tabelul 6, coloana C) poate fi calculată ca fiind contribuția regiunii minus cele trei cheltuieli financiare (comisioane, dobânzi și taxă reținută la sursă). Sumele comunicate de Italia ca fiind sumele nete primite efectiv de către operatorii aeroportuari (tabelul 6, coloana D) sunt ușor diferite față de sumele teoretice:
- (a) În cazul SOGEAAL, Italia a explicat că operatorul aeroportuar ar trebui să mai primească 167 661 EUR din partea regiunii în contul contribuției pentru 2013.
- (b) Contribuțiile regionale pentru SOGAER și GEASAR pentru anul 2013 (4 946 576 EUR și, respectiv, 3 795 930 EUR) au fost decise de către regiune la 19 iunie 2014 și, respectiv, 10 iunie 2014, dar nu au fost niciodată plătite ⁽⁴⁷⁾: Italia recunoaște că decizia regională constituie un angajament obligatoriu din punct de vedere juridic de a plăti sumele în cauză, care poate fi invocat în fața unei instanțe naționale. Cu toate acestea, Italia a hotărât să aștepte până la încheierea procedurilor privind ajutoarele de stat aflate în curs de desfășurare.

⁽⁴⁶⁾ Comisia constată că autoritățile italiene nu explică motivul pentru care avansurile financiare raportate în tabele depășesc uneori contribuția stabilită de către regiune. Cu toate acestea, diferențele nu sunt relevante pentru evaluarea măsurilor de ajutor din moment ce Comisia reține doar angajamentul bugetar (coloana A) și suma primită efectiv de către operatorii aeroportuari (coloana D) – a se vedea tabelul 14.

⁽⁴⁷⁾ „Disposti ma non erogati”.

Tabelul 6

Fluxurile financiare efective de la regiune către operatorii aeroportuari

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Contribuție stabilită de regiune (A)		Avans financiar (B)		Cheltuieli financiare			Suma care urmează a fi primită de către operatorul aeroportuar (C)	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Diferență (C)-(D)
	Sumă	Data angajamentului	Sumă	Data plății	Taxa reținută la sursă 4 %	Comisioane	Dobândă			
2010	8 517 963	7/11/2012	[... (*)	20/09/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	9 041 162	12/11/2012	[...]	8/02/2012 și 23/08/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	9 062 413	3/06/2013	[...]	22/10/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	8 895 449	27/10/2014	[...]	17/10/2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Secret comercial.

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Contribuție stabilită de regiune (A)		Avans financiar (B)		Cheltuieli financiare			Suma care urmează a fi primită de către operatorul aeroportuar (C)	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Diferență (C)-(D)
	Sumă	Data angajamentului	Sumă	Data plății	Taxa reținută la sursă 4 %	Comisioane	Dobândă			
2010	4 657 311	7/11/2012	[...]	10/09/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	4 777 320	7/11/2012	[...]	15/06/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	4 869 410	13/06/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013	4 946 576	19/06/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Perioada de activitate de referință	Contribuție stabilită de regiune (A)		Avans financiar (B)		Cheltuieli financiare			Suma care urmează a fi primită de către operatorul aeroportuar (C)	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Diferență (C)-(D)
	Sumă	Data angajamentului	Sumă	Data plății	Taxa reținută la sursă 4 %	Comisioane	Dobândă			
2010	3 972 223	7/11/2012	[...]	19/09/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011	2 945 363	7/11/2012	[...]	1/06/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012	3 029 135	12/06/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013	3 795 930	10/06/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2. FLUXURILE FINANCIARE DE LA OPERATORII AEROPORTUARI CĂTRE COMPANIILE AERIENE ȘI FURNIZORII TERȚI DE SERVICII ÎN VEDEREA FINANȚĂRII CELOR TREI ACTIVITĂȚI

- (90) Operatorii aeroportuari din Alghero, Cagliari și Olbia au finanțat atât companii aeriene, cât și furnizori terți de servicii pentru punerea în aplicare a activităților 1, 2 și 3 în perioada 2010-2013. Potrivit Italiei, compensația primită de către operatorii aeroportuari din regiune în perioada 2010-2013 pentru finanțarea activităților 1, 2 și 3 a fost transferată către companii aeriene și furnizori terți de servicii. Companiile aeriene au beneficiat de finanțare pentru activitățile 1 și 2 și au fost selectate pe baza „cele mai atractive oferte comerciale” ⁽⁴⁸⁾. Furnizorii terți de servicii responsabili de măsurile de marketing, cum ar fi agențiile de publicitate sau de turism, au primit finanțare pentru activitatea 3.
- (91) Tabelul 7 rezumă fluxurile financiare de la operatorii aeroportuari către companiile aeriene și furnizorii terți de servicii în vederea finanțării activităților 1, 2 și 3.

Tabelul 7

Fluxurile financiare de la operatorii aeroportuari către companiile aeriene și furnizorii terți de servicii în vederea finanțării activităților 1, 2 și 3

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	8 517 963
2011	[...]	[...]	9 041 162
2012	[...]	[...]	9 062 413
2013	[...]	[...]	8 895 449
Total	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410
2013	[...]	[...]	4 946 576
Total	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ A se vedea considerentul 47: cu toate că licitațiile erau prevăzute de cadrul juridic din Sardinia, nu a fost organizată nicio licitație pentru a selecționa companiile aeriene.

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Total	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

(¹) În comunicarea sa din 11 septembrie 2015, Italia declară o sumă de [...] EUR pentru finanțarea activității 3 în 2011. În comunicarea sa din 16 decembrie 2015 (raportul din partea Deloitte Financial Advisory S.r.l.), Italia menționează suma de [...] EUR, în loc de [...] EUR, fără nicio justificare pentru această diferență.

- (92) Tabelul 8 rezumă plățile efectuate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2.

Tabelul 8

Fluxurile financiare de la operatorii aeroportuari către companiile aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2

SOGEAAL – ALGHERO

(EUR)

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

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

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

(EUR)

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

GEASAR – OLBIA

(EUR)

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

2.8.3. CONCLUZII

- (93) Astfel cum se arată în tabelul 6, finanțarea acordată de regiune a fost transferată în totalitate operatorilor aeroportuari, care la rândul lor au furnizat mai mult decât finanțarea primită din partea regiunii pentru punerea în aplicare a activităților 1, 2 și 3 în temeiul planurilor de activități ale acestora. (Diferența dintre finanțarea acordată efectiv pentru punerea în aplicare a activităților 1, 2, 3 (coloana B din tabelul 9) și suma primită efectiv din partea regiunii de către operatorii aeroportuari pentru realizarea activităților respective (coloana C din tabelul 9) se ridică la 12 733 760 EUR).

Tabelul 9

Comparație între finanțarea furnizată de regiune și sumele acordate de operatorii aeroportuari pentru punerea în aplicare a celor trei activități în conformitate cu Legea 10/2010

(EUR)

	Contribuție stabilită de regiune (A)	Suma totală finanțată de aeroporturi pentru trei activități (B)	Diferență (A)-(B)	Sumă netă primită efectiv din partea regiunii de către operatorii aeroportuari (C)	Diferență (B)-(C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	- 200,625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Contribuție stabilită de regiune (A)	Suma totală finanțată de aeroporturi pentru trei activități (B)	Diferență (A)-(B)	Sumă netă primită efectiv din partea regiunii de către operatorii aeroportuari (C)	Diferență (B)-(C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	- 167	9 341 744	4 401 074
TOTAL	68 510 256	68 711 048	- 200,792	55 977 287	12 733 760

(94) În plus, în ceea ce privește companiile aeriene, astfel cum se indică în tabelul 8, finanțarea prevăzută de regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari în favoarea companiilor aeriene pentru activitățile 1 și 2 a fost transferată următoarelor societăți:

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

3. MOTIVE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII ȘI EVALUAREA INIȚIALĂ EFECTUATĂ DE COMISIE

- (95) Conform deciziei de inițiere a procedurii, domeniul de aplicare a procedurii oficiale de investigare cuprinde următoarele activități:
- (a) compensația financiară din partea regiunii pentru trei operatori aeroportuari (SOGAAL, GEASAR și SOGAER) în perioada 2010-2013 pentru finanțarea activităților 1, 2 și 3;
 - (b) compensații financiare furnizate de către cei trei operatori aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2 în perioada 2010-2013 ⁽⁴⁹⁾.
- (96) În decizia de inițiere a procedurii s-a constatat că, întrucât Comisia investigă un posibil ajutor ilegal acordat de operatorul aeroportuar din Alghero în cazul SA.23098 ⁽⁵⁰⁾, cazul de față se referă numai la măsurile de ajutor care nu au fost supuse examinării în cazul menționat ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Domeniul de aplicare a deciziei de inițiere a procedurii nu a inclus posibilul ajutor acordat de operatorii aeroportuari în favoarea altor furnizori de servicii decât companiile aeriene, pentru activitatea 3. Prin urmare, Comisia nu poate adopta o poziție cu privire la acest aspect.

⁽⁵⁰⁾ Decizia (UE) 2015/1584 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C-37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea Societă di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aerieni care operează pe aeroportul Alghero (JO L 250, 25.9.2015, p. 38).

⁽⁵¹⁾ A se vedea considerentele 48-52.

- (97) În ceea ce privește compensația financiară din partea regiunii în favoarea celor trei operatori aeroportuari, Comisia a ajuns la concluzia preliminară conform căreia plățile compensatorii acordate aeroporturilor din Sardinia constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și Italia nu a respectat obligația de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat cu privire la compensația respectivă.
- (98) Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea cu piața internă a schemei de compensații pentru operatorii aeroportuari. În special, Comisia a ajuns la concluzia preliminară conform căreia respectiva compensație nu ar putea fi considerată drept compensație pentru un SIEG autentic încredințat operatorilor aeroportuari.
- (99) În ceea ce privește compensația financiară furnizată de cei trei operatori aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2, Comisia a considerat că aceasta poate implica ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și că aceasta poate fi considerată ilegală în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, având în vedere că pare să fi fost acordată beneficiarului cu încălcarea obligației de standstill. În special, Comisia a considerat că regiunea și-a exercitat controlul asupra resurselor în cauză, care au fost angajate în mod clar în bugetul regional pentru, printre altele, subvenționarea unor rute de transport aerian către și dinspre aeroporturi. Prin urmare, Comisia a considerat că transferurile de la operatorii aeroportuari la companiile aeriene sunt imputabile statului și implică utilizarea unor resurse de stat. Comisia a considerat, de asemenea, că finanțarea primită de companiile aeriene reduce costurile pe care acestea ar trebui să le suporte din resurse proprii în cazul în care ar trebui să opereze același orar de zbor și a concluzionat că există un avantaj economic pentru companiile aeriene.
- (100) În plus, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea compensației financiare acordate companiilor aeriene care operează în aeroporturile Alghero, Cagliari și Olbia cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. În special, Comisia și-a exprimat îndoielile privind compatibilitatea în conformitate cu Decizia privind SIEG din 2011 ⁽⁵²⁾ coroborată cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, Cadrul privind SIEG din 2011 ⁽⁵³⁾ coroborat cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, precum și orientările din 2005 privind sectorul aviației.

4. OBSERVAȚIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA DECIZIA DE ÎNIȚIERE A PROCEDURII

4.1. LEGEA 10/2010

- (101) Italia justifică intervenția financiară în baza Legii 10/2010 pentru perioada 2010-2013 prin dezvoltarea transportului aerian între Sardinia și destinații naționale și europene în scopul de a crește fluxurile turistice, în special în afara sezonului de vară, care este de o importanță majoră pentru economia Sardiniei.
- (102) Legea atribuie operatorilor aeroportuari o responsabilitate specifică pentru atingerea obiectivului acestuia și pentru elaborarea condițiilor și criteriilor în acest scop. În special, operatorii aeroportuari trebuie să elaboreze „planuri de activități”, supuse aprobării regiunii, precizând acțiunile care urmează să fie întreprinse pentru a favoriza creșterea transportului aerian și reducerea caracterului său sezonier. „Planurile de activități” includ un plan financiar de afaceri, care prezintă rezultatele preconizate și resursele financiare necesare pentru atingerea obiectivului.
- (103) Planurile de activități trebuie să respecte următoarele condiții:
- (a) rutele vizate de plan trebuie să fie diferite de cele care fac deja obiectul unei compensații pentru obligația de serviciu public;
 - (b) promovarea corespunzătoare a insulei trebuie să fie prevăzută în cazul unor rute noi sau în cazul extinderii perioadei de operare a zborurilor.
- (104) Atunci când resursele financiare necesare depășesc bugetul regiunii, fondurile necesare ar trebui să fie alocate în funcție de criteriile definite în Decizia regiunii Sardinia nr. 29/36 din 29 iulie 2010 ⁽⁵⁴⁾ (prioritate pentru rutele internaționale, noduri importante deservite, plasare în extra-sezon, cea mai mare frecvență de zbor etc.).

⁽⁵²⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

⁽⁵³⁾ Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽⁵⁴⁾ A se vedea nota de subsol 4.

- (105) Legea 10/2010 prevede trei categorii de activități care urmează să fie finanțate de către regiune, astfel cum se menționează în considerentul 44 și următoarele.
- (106) Diversele activități pregătite de operatorii aeroportuari sunt descrise în detaliu în planurile de activități ale fiecărui aeroport, iar Italia a prezentat Comisiei tabele care sintetizează activitățile desfășurate și finanțările regionale relevante. Italia argumentează că activitățile au avut un impact pozitiv asupra regiunii, întrucât în perioada în cauză traficul aerian și fluxurile aferente de pasageri au crescut.
- (107) Italia precizează că principalii beneficiari ai finanțării regionale în temeiul Legii 10/2010 sunt companiile aeriene: într-adevăr, Legea 10/2010 prevede finanțarea, în toate aeroporturile din Sardinia, a companiilor aeriene care doresc să deschidă sau să dezvolte noi rute și prevede scăderea caracterului sezonier al rutelor existente în perioada 2010-2013.

4.2. AVANSURI FINANCIARE

- (108) Legea regională nr. 12 din 30 iunie 2011 ⁽⁵⁵⁾ stipulează că avansurile financiare prevăzute de Legea 10/2010 ar trebui să fie purtătoare de dobândă. În acest scop, la 9 august 2011 ⁽⁵⁶⁾, regiunea i-a încredințat SFIRS sarcina de a crea și de a gestiona un fond regional pentru administrarea avansurilor financiare respective.
- (109) Italia susține că avansurile în cauză sunt împrumuturi acordate în condiții de piață: conform normelor care guvernează fondul, împrumuturile financiare poartă o rată a dobânzii Euribor 6M, plus un spread de 2 % pentru 2010 și un spread de 1,5 % pentru 2011 și 2012. În plus, operatorii aeroportuari trebuie să plătească o taxă de administrare de 1 % din avansul financiar pentru 2010 și de 0,5 % pentru 2011. Italia este de opinie că aceste condiții de piață ale avansurilor financiare trebuie să fie evaluate utilizând Indicatorul Sintetic de Cost (ISC) ⁽⁵⁷⁾, care ia în considerare toate costurile legate de împrumuturi care vor fi percepute aeroportului. Italia a prezentat Comisiei un tabel detaliat privind ISC pentru fiecare avans financiar acordat. ISC legat de avansul financiar acordat SOGAER este mai mare decât ceilalți și este, de asemenea, mai mare decât condițiile de piață, întrucât avansul financiar a fost acordat în septembrie 2012, iar ISC a fost calculat pentru întregul an 2012.
- (110) Italia a furnizat informațiile prevăzute în tabelul 10 cu privire la avansurile financiare acordate celor trei operatori aeroportuari pentru anii 2010 și 2011 și concluzionează că avansurile financiare au fost acordate în condiții financiare care au fost în concordanță cu condițiile unor operațiuni similare de pe piață. Italia precizează că, pentru anii 2010 și 2011, împrumuturile urmăreau să compenseze operatorii aeroportuari pentru sumele pe care aceștia le-au transferat deja companiilor aeriene pentru desfășurarea activităților 1 și 2.

Tabelul 10

Avansuri financiare acordate celor trei operatori aeroportuari pentru 2010 și 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Date di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	01/07/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	25/09/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	27/09/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Date di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	02/01/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	05/07/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	20/07/2012	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁵⁾ A se vedea nota de subsol 8.

⁽⁵⁶⁾ Un atto di affidamento SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC – Indicatore sintetico di Costo.

4.3. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

- (111) Italia subliniază faptul că Decretul regional nr. 122/347 din 17 mai 2010 ⁽⁵⁸⁾ este instrumentul administrativ care permite ca fondurile alocate prin Legea 10/2010 să fie înscrise efectiv în bugetul regional.
- (112) Italia precizează că, deși Legea 10/2010 se referă la toate aeroporturile din Sardinia, operatorii aeroportuari care au fost interesați să beneficieze de activități sunt cei din Alghero, Cagliari și Olbia. La 22 septembrie 2010, operatorul aeroportuar din Oristano a prezentat un plan de activități, iar o finanțare în valoare de 300 000 EUR pentru 2010 a fost aprobată de către regiune. Cu toate acestea, operatorul aeroportuar din Oristano a fost lichidat în mai 2011, iar în prezent aeroportul este închis.
- (113) Italia a prezentat Comisiei tabele care rezumă activitățile întreprinse și finanțarea regională relevantă, precum și contractele încheiate între SFIRS și operatorii aeroportuari.
- (114) Italia susține ⁽⁵⁹⁾ că intervenția statului a fost necesară, întrucât aeroporturile nu ar fi fost în măsură să acopere costurile suportate pentru finanțarea activităților în temeiul Legii 10/2010. Cei trei operatori aeroportuari nu ar fi fost în măsură să pună în aplicare și să finanțeze activitățile prevăzute de Legea 10/2010, fie prin resurse proprii, fie prin finanțare din partea băncilor.
- (a) Aeroportul Cagliari: performanța economică a întreprinderii a fost negativă în perioada 2007-2009 și, în pofida unui EBITDA pozitiv ⁽⁶⁰⁾, activitatea comercială nu a acoperit costurile de amortizare, ceea ce a condus la un EBIT negativ ⁽⁶¹⁾. Societatea era caracterizată, la momentul respectiv, de un dezechilibru economic și financiar constant, care i-a pus în pericol bonitatea financiară. În 2008, o majorare de capital de 4,4 milioane EUR a fost necesară pentru a acoperi pierderile acumulate. Din cauza acestei situații financiare dificile, operatorul aeroportuar nu a fost în măsură să acopere costurile suportate pentru punerea în aplicare a activităților în conformitate cu Legea 10/2010 din resursele sale proprii. De asemenea, acesta nu a fost în măsură să contracteze finanțare externă suplimentară din partea instituțiilor financiare, care nu ar fi putut fi rambursată din cauza generării insuficiente de fluxuri financiare de lichidități. În perioada 2010-2013, marja operațională a operatorului aeroportuar a scăzut ușor cu 40 % în ceea ce privește EBIT, iar raportul financiar pe anul 2013 notează subcapitalizarea societății și o situație financiară care putea să devină critică dacă nu s-ar fi plătit finanțarea anticipată din partea regiunii pentru anul 2014 ⁽⁶²⁾.
- (b) Aeroportul Alghero: în perioada 2007-2009 s-au înregistrat dificultăți economice și financiare grave, cu un rezultat net negativ care a depășit capitalul acționarilor, motiv care a stat la baza recapitalizării întreprinderii în 2009. Schema de avansuri financiare gestionată de către regiune a vizat în principal SOGEAAL, pentru punerea în aplicare a acțiunilor prevăzute de Legea 10/2010 fără a impune presiuni suplimentare asupra societății. Profitul înainte de dobânzi, taxe, depreciere și amortizare al aeroportului a fost pozitiv doar în 2007, iar profitul înainte de dobânzi și impozite a fost negativ pe parcursul întregii perioade, depreciindu-se până la un nivel de - 11,3 milioane EUR în 2009. Capitalul propriu a fost în scădere continuă în cursul perioadei examinate, ajungând la o valoare negativă de - 4,8 milioane EUR în 2009. Prin urmare, societatea nu era în măsură să finanțeze activitățile respective din resursele sale proprii, nici să utilizeze în continuare finanțarea bancară externă din cauza incapacității sale de a rambursa potențiala datorie contractată. În perioada 2010-2013, s-a înregistrat o marjă operațională negativă continuă în ceea ce privește profitul înainte de dobânzi și impozite, care s-a modificat de la - 3,6 milioane EUR în 2010 la - 1,5 milioane EUR în 2013. Structura capitalului s-a deteriorat în cursul perioadei, întrucât capitalul propriu a scăzut cu mai mult de jumătate, atingând un nivel de 2,4 milioane EUR în 2013 pentru active totale de 41,9 milioane EUR ⁽⁶³⁾.
- (c) Aeroportul Olbia: în perioada 2007-2009, operatorul aeroportuar a înregistrat o încetinire economică semnificativă legată, în principal, de reducerea numărului de pasageri. EBITDA a scăzut cu 22,8 %, iar EBIT cu 41,3 % pe parcursul perioadei. În pofida rezultatelor nete pozitive, societatea nu a generat fluxuri de lichidități nete pozitive din cauza unei creșteri a capitalului de lucru și a unui program de investiții substanțiale în perioada 2007-2009 (13,2 milioane EUR). Gradul de îndatorare globală a crescut cu 2 milioane EUR în cursul perioadei, iar datoriile suplimentare către instituțiile financiare erau foarte

⁽⁵⁸⁾ A se vedea nota de subsol 3.

⁽⁵⁹⁾ Italia a furnizat Comisiei trei rapoarte care prezintă o analiză economică și financiară a aeroporturilor în ceea ce privește măsurile prevăzute de Legea 10/2010. Comisia își fundamentează analiza pe rapoartele respective.

⁽⁶⁰⁾ Profitul înainte de dobânzi, taxe, depreciere și amortizare.

⁽⁶¹⁾ Profitul înainte de dobânzi și impozite.

⁽⁶²⁾ Surse: Rapoartele financiare anuale ale SOGAER pentru perioada 2010-2013.

⁽⁶³⁾ Surse: Rapoartele financiare anuale ale SOGEAAL pentru perioada 2010-2013.

improbabile deoarece ar fi putut pune în pericol echilibrul financiar al societății ⁽⁶⁴⁾. În plus, situația financiară a operatorului aeroportuar însemna că acesta nu era în măsură să finanțeze activitățile din resursele sale proprii, din moment ce generarea de fluxuri financiare de lichidități nu era suficientă pentru a acoperi investițiile în capitalul de muncă și active imobilizate. O a treia opțiune ar fi putut fi o majorare a capitalului din partea acționarilor, în scopul de a garanta lichiditățile necesare pentru a finanța cele trei activități prevăzute de Legea 10/2010. Pentru a evalua dacă aceasta ar fi fost o opțiune valabilă, investiția necesară a fost evaluată din punctul de vedere al unui investitor în economia de piață. Analiza efectuată de GEASAR ⁽⁶⁵⁾, pe baza unei metodologii standard pentru evaluarea profitabilității unei investiții, arată că valoarea actualizată netă (VAN) și rata internă de rentabilitate economică (RIRE) calculate pe baza contractelor încheiate între operatorul aeroportuar și companiile aeriene erau negative, ceea ce exclude orice interes într-o posibilă majorare a capitalului din partea acționarilor. În perioada 2010-2013, s-a înregistrat o stagnare relativă în ceea ce privește EBITDA, la un nivel de 5,9 milioane EUR. Cu toate că marja EBIT și rezultatul net s-au îmbunătățit ușor în cursul perioadei, societatea a întâmpinat dificultăți în ceea ce privește generarea de fluxuri nete de lichidități, provocate de creșteri ale capitalului circulant și investițiilor ⁽⁶⁶⁾.

5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

5.1. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR

5.1.1. OBSERVAȚII PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

5.1.1.1. *Considerații generale*

- (115) Ryanair subliniază că aceasta operează zboruri doar către Alghero și Cagliari, nu și către alte aeroporturi din Sardinia. Societatea subliniază faptul că dreptul său de a prezenta observații este îngreunat de lipsa unei descrieri detaliate a presupusului ajutor acordat companiei Ryanair, în special cu privire la aeroportul Cagliari. Prin urmare, AMS și Ryanair nu sunt în măsură să prezinte observații care să abordeze pe deplin demersurile dintre Ryanair, AMS și aeroportul Cagliari.
- (116) Ryanair a mandatat o societate de consultanță să pregătească o analiză de referință detaliată privind principiul investitorului în economia de piață ⁽⁶⁷⁾, care demonstrează că tarifele plătite de Ryanair în aeroportul Cagliari sunt în concordanță cu cele plătite de Ryanair în aeroporturile private sau publice-private comparabile sau le depășesc și, prin urmare, sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață.
- (117) Ryanair susține că nu avea cunoștința de existența Legii regionale 10/2010 din Sardinia atunci când a încheiat acorduri cu Cagliari și Alghero. Potrivit Ryanair, AMS a negociat cu operatorii aeroportuari pe o bază comercială, cu trimitere la condițiile aplicabile în aeroporturi comparabile din Europa (în cazul Ryanair) și ținând seama de grila tarifară AMS relevantă care era aplicabilă la momentul respectiv (în cazul AMS).
- (118) Ryanair susține că aeroporturile din Sardinia au fost beneficiarii direcți ai presupusului ajutor, în timp ce companiile aeriene au fost beneficiari indirecti. Ryanair observă că ipoteza de la care pornește Comisia este aceea că ajutorul de stat a fost acordat aeroporturilor pe baza unei formule, dar că numai componentele formulei respective figurează în decizia de inițiere a procedurii, nu și formula însăși. Din cauza acestei lipse de informații, compania Ryanair nu își poate exercita dreptul de a prezenta observații în această privință.
- (119) În plus, chiar dacă aeroporturile au primit ajutor, Comisia nu poate să concluzioneze pur și simplu că acesta a fost transferat companiilor aeriene, fără nicio dovadă specifică în favoarea acestei ipoteze. Ryanair precizează că niciun element care ar putea consta în ajutor de stat nu a fost identificat de către Comisie în contractele încheiate între aeroportul Cagliari și Ryanair/AMS.
- (120) În cele din urmă, Ryanair contestă utilizarea orientărilor din 2005 privind sectorul aviației în decizia de inițiere a procedurii pentru a se stabili dacă s-a acordat ajutor aeroporturilor. În fapt, orientările din 2005 nu oferă un cadru de referință fiabil pentru evaluarea presupusului ajutor de stat pentru aeroporturi și companii aeriene low-cost.

⁽⁶⁴⁾ În acest scop, GEASAR furnizează Comisiei o simulare financiară care presupune o nouă datorie financiară adoptată de întreprindere pentru a finanța măsurile în conformitate cu Legea 10/2010 și constată o agravare a principalilor indicatori financiari ai societății.

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

⁽⁶⁶⁾ Surse: Rapoartele financiare anuale ale GEASAR pentru perioada 2010-2013.

⁽⁶⁷⁾ Market Economy Investor Principle (MEIP)

5.1.1.2. Acordurile companiei Ryanair cu aeroporturile

- (121) În ceea ce privește contractele cu aeroporturi, Ryanair subliniază că negociază cu aeroporturile pe bază pur comercială, aceasta fiind explicația pentru faptul că rezultatul negocierilor variază de la un aeroport la altul. Ryanair subliniază faptul că, atunci când evaluează acordurile companiei Ryanair cu aeroporturile, Comisia trebuie:
- (a) să ia în considerare toți factorii relevanți prin evaluarea contractelor cu aeroporturile, având în vedere implicațiile veniturilor provenite din activitățile non-aeronautice și ale externalităților de rețea;
 - (b) să se bazeze pe aeroporturi de referință;
 - (c) să țină seama de poziția pe piață a aeroporturilor regionale din Europa, care rămân mai mult expuse unei concurențe puternice din partea aeroporturilor învecinate, deși nu sunt concepute și gestionate aproape deloc pe o bază comercială;
 - (d) să ia în considerare planificarea pe termen lung a aeroporturilor: aeroporturile regionale nu răspund bine la aplicarea unui plan de afaceri standard pe cinci ani;
 - (e) să aplice abordarea bazată pe tarifyare unică, luând în considerare veniturile aeroportului provenite din activități aeronautice și activități non-aeronautice;
 - (f) să integreze externalitățile de rețea: un număr mai mare de utilizatori face un aeroport mai valoros pentru alți utilizatori potențiali și, prin urmare, mărește valoarea globală a acestuia;
 - (g) să ia în considerare faptul că acordurile încheiate de Ryanair cu aeroporturile nu sunt exclusive: în mod normal, aeroporturile care fac obiectul investigației au o capacitate de rezervă ridicată, astfel încât pot să găzduiască și alte companii aeriene.
- (122) În evaluarea taxelor plătite de Ryanair aeroporturilor pentru diferitele servicii pe care le primește aceasta, necesitățile semnificativ reduse ale companiei Ryanair în raport cu alte companii aeriene, datorită modelului său de afaceri, trebuie să fie luate în considerare, precum și veniturile substanțiale obținute din activități non-aeronautice generate de aeroporturi datorită companiei Ryanair.

5.1.1.3. Contracte de marketing

- (123) Ryanair subliniază că toate contractele de marketing încheiate de întreprinderea AMS cu aeroporturile sunt negociate și încheiate separat de contractele companiei aeriene Ryanair cu aceleași aeroporturi. În special, Ryanair și AMS precizează că nu există niciun avantaj pentru AMS, întrucât AMS încheie contracte de marketing cu aeroporturi publice și private. Prin urmare, părțile publice și private concurează pentru spațiul limitat disponibil pentru publicitate pe site-ul web Ryanair.com. În consecință, AMS nu beneficiază de niciun avantaj în sensul legislației privind ajutoarele de stat, întrucât principiul investitorului în economia de piață este respectat la încheierea acestor acorduri.
- (124) În plus, Ryanair susține că nu s-a reușit prezentarea de către Comisie a niciunui motiv de drept sau de fapt care să pună sub semnul întrebării justificarea comercială a deciziei operatorilor aeroportului Alghero și Cagliari de a-și face publicitate pe site-ul web Ryanair.com, în condițiile în care AMS își oferă serviciile la prețul pieței. Ca urmare, AMS nu este în măsură să își exercite dreptul la apărare.
- (125) Ryanair a prezentat, de asemenea, două studii suplimentare privind tendința în schimbare a veniturilor aeroportuare. De-a lungul anilor, aeroporturile și-au sporit în mod semnificativ veniturile provenite din servicii non-aeronautice. Potrivit Ryanair, publicitatea pe site-ul web Ryanair mărește proporția pasagerilor de intrare și, prin urmare, veniturile provenite din activități non-aeronautice.
- (126) Ryanair susține că activitățile de marketing și de publicitate pe site-urile tuturor companiilor aeriene au devenit o practică generală; acesta este, în special, cazul companiilor aeroportuare, care au început să promoveze marca lor pe internet, în special prin intermediul site-urilor internet ale companiilor aeriene.
- (127) Ryanair precizează că AMS nu face diferențe între clienții care sunt aeroporturi, autorități publice și alți clienți non-aeroportuari. Aeroporturi private sau controlate și alte părți private au încheiat contracte cu AMS pe baza unor condiții similare, nediscriminatorii.

5.1.1.4. Aspecte privind ajutorul de stat

- (128) Ryanair este de opinie că măsurile în cauză nu pot fi imputate statului: simpla aprobare de către autoritățile din Sardinia a planurilor de activități ale aeroportului nu este suficientă pentru ca o măsură să fie imputată statului.
- (129) Ryanair subliniază că selectarea companiilor aeriene în funcție de ofertele comerciale – prezentate operatorilor aeroportuari în urma publicării de anunțuri pe site-urile lor web – reprezintă în sine o procedură de licitație. În plus, nu este nevoie de o licitație atunci când contractul între aeroport și companie aeriană respectă principiul investitorului în economia de piață și nu există niciun SIEG/OSP aplicabil companiei aeriene, precum în cazul de față.
- (130) Ryanair exprimă îndoieli, de asemenea, cu privire la criteriile selective contestate de către Comisie, întrucât orice companie aeriană care dorea să încheie contracte cu aeroportul Alghero sau Cagliari ar fi putut face acest lucru.
- (131) Ryanair concluzionează afirmând că situația din Sardinia rezultă din caracterul inadecvat al normelor care reglementează rutele care fac obiectul obligațiilor de serviciu public pe rutele în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și aplicarea acestora de către autoritățile italiene. În consecință, aeroporturile italiene se confruntă cu următoarele opțiuni: (i) să deservească rute care fac obiectul obligațiilor de serviciu public exploatate de companii aeriene tradiționale, utilizând aeronave mici și transportând un număr mic de pasageri contra unor subvenții ridicate (care nu ar fi însă suficiente pentru a asigura prețuri scăzute ale biletelor); sau (ii) să intre în relații de afaceri cu transportatori low-cost, cu garanții privind numărul de pasageri, utilizarea de aeronave de mari dimensiuni, transportul unui număr mare de pasageri, nicio subvenție și prețuri scăzute ale biletelor. Confruntat cu o astfel de alegere, orice investitor în economia de piață ar fi ales cea de a doua opțiune.
- (132) Având în vedere aceste observații, Ryanair concluzionează că nici aceasta, nici AMS nu au fost beneficiari ai ajutorului de stat și că aeroporturile din Sardinia au acționat în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață.

5.1.2. EVALUARE ECONOMICĂ PE BAZA PRINCIPIULUI INVESTITORULUI ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ CU PRIVIRE LA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CAGLIARI ⁽⁶⁸⁾

- (133) Ryanair a mandatat o societate de consultanță pentru pregătirea unei analize de referință detaliate privind principiul investitorului în economia de piață, care demonstrează că tarifele plătite de Ryanair la aeroportul Cagliari sunt în concordanță cu cele plătite de Ryanair la aeroporturi private sau publice-private comparabile sau le depășesc și, prin urmare, sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață. Societatea de consultanță care a acționat în numele companiei Ryanair a transmis versiunea confidențială completă a raportului respectiv direct Comisiei.
- (134) Analiza arată că nivelul global al tarifelor plătite de Ryanair la aeroportul Cagliari este, în medie, mai ridicat decât nivelul comparabil al tarifelor plătite de compania aeriană în aceeași perioadă la aeroporturile de referință. Mai precis, tariful mediu plătit de Ryanair la aeroportul Cagliari este de 2,3 până la 2,4 ori mai mare decât cel plătit de Ryanair pe aeroporturi de referință, atât pe bază de pasager, cât și pe bază de rotație în perioada cuprinsă între 2006/2007 și 2012/2013.
- (135) Studiul a concluzionat că diferitele contracte examinate în cadrul procedurii sunt compatibile cu un nivel al tarifelor care ar fi fost oferite companiei aeriene Ryanair de către un investitor în economia de piață care deține un aeroport, în condiții similare.

5.1.3. IDENTIFICAREA UNEI VALORI DE REFERINȚĂ PE PIAȚĂ ÎN ANALIZA COMPARATIVĂ PENTRU TESTELE PRIVIND PRINCIPIUL INVESTITORULUI ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ ⁽⁶⁹⁾

- (136) Societatea de consultanță care acționează în numele companiei Ryanair consideră ca fiind eronată abordarea Comisiei de a accepta numai aeroporturi de referință din aceeași zonă deservită ca aeroportul care face obiectul anchetei.
- (137) Aceasta susține că prețurile de referință pe piață obținute de la aeroporturile de referință nu sunt afectate de ajutorul de stat acordat aeroporturilor din împrejurimi. Prin urmare, este posibil să se estimeze cu fermitate o valoare de referință a pieței pentru testele privind principiul investitorului în economia de piață, după cum urmează:
- (a) analizele de referință sunt utilizate la scară largă pentru testele privind principiul investitorului privat în economia de piață în afara domeniului de aplicare a ajutoarelor de stat;

⁽⁶⁸⁾ Raportul Oxera, din data de 28 iunie 2013.

⁽⁶⁹⁾ Cazuri de ajutoare de stat pentru Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair, la 9 aprilie 2013.

- (b) întreprinderile își influențează reciproc deciziile de stabilire a prețurilor numai în cazul în care produsele lor sunt substituibile sau complementare;
- (c) aeroporturile situate în aceeași arie teritorială nu sunt neapărat în concurență unele cu altele, iar aeroporturile de referință utilizate în rapoartele prezentate se confruntă cu o concurență limitată din partea aeroporturilor deținute de stat în zona deservită de acestea [$< 1/3$ din aeroporturile comerciale din zona deservită de aeroporturile de referință se află în totalitate în proprietatea statului și niciunul dintre aeroporturile situate în aceeași arie teritorială ca aeroporturile de referință nu a făcut obiectul unor preocupări legate de ajutoarele de stat în curs (începând cu aprilie 2013)];
- (d) inclusiv atunci când aeroporturile de referință se confruntă cu o concurență din partea aeroporturilor deținute de stat în aceeași zonă deservită, există motive să se considere că comportamentul acestora este în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață (de exemplu, în cazul în care sectorul privat deține o participație importantă sau în cazul în care aeroportul este administrat la nivel privat).
- (e) aeroporturile care respectă principiul investitorului în economia de piață nu vor stabili prețuri inferioare costului marginal.

5.1.4. PRINCIPIILE CARE STAU LA BAZA ANALIZEI RENTABILITĂȚII PENTRU TESTELE PRIVIND PRINCIPIUL INVESTITORULUI PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ ⁽⁷⁰⁾

- (138) Societatea de consultanță care acționează în numele companiei Ryanair susține că analiza rentabilității pe care aceasta a prezentat-o Comisiei urmează principiile care ar fi adoptate de un investitor rațional din sectorul privat și reflectă abordarea care rezultă din deciziile anterioare ale Comisiei. Într-adevăr, valoarea finală poate fi ajustată pe baza unei ipoteze prudente privind probabilitatea unei reînnoiri a contractului cu Ryanair sau a convenirii unor condiții similare cu alte companii. Rentabilitatea marginală a contractelor încheiate de Ryanair pentru aeroporturi ar trebui să fie evaluată pe baza unor estimări ale valorii actualizate nete sau a unor măsuri legate de rata internă de rentabilitate economică.

5.1.5. CREAREA MĂRCII: MOTIVELE ȘI MODUL ÎN CARE MĂRCILE MICI AR TREBUI SĂ INVESTEASCĂ ÎN MARKETING ⁽⁷¹⁾

- (139) Studiul urmărește stabilirea logicii comerciale care stă la baza deciziilor aeroporturilor regionale de a achiziționa spațiu publicitar de la AMS pe site-ul web Ryanair.com.
- (140) Întrucât există un număr mare de aeroporturi bine cunoscute și utilizate în mod obișnuit, concurenții mai puțin dezvoltati trebuie să depășească comportamentul static de cumpărare al consumatorilor prin găsirea unei modalități de a comunica în mod consecvent mesajul legat de marca lor unui public cât mai larg. Cu toate acestea, formele tradiționale de comunicare publicitară necesită cheltuieli care depășesc resursele avute la dispoziție.
- (141) În schimb, publicitatea prin intermediul AMS:
- (i) oferă posibilitatea de a ajunge la o audiență semnificativă, alcătuită din consumatori care au deja în vedere achiziționarea unei călătorii;
 - (ii) presupune costuri destul de scăzute (grilă tarifară la nivelul ratelor comerciale pentru comunicarea online);
 - (iii) permite comunicarea în timpul fazei de cumpărare;
 - (iv) face posibilă publicitatea creativă.

5.1.6. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR LA 20 DECEMBRIE 2013

- (142) La 20 decembrie 2013, Ryanair și-a prezentat observațiile referitoare la plățile către AMS, filiala de publicitate pe internet deținută integral de Ryanair.
- (143) Ryanair nu este de acord cu evaluarea Comisiei conform căreia plățile efectuate către AMS constituie costuri suportate de aeroport, întrucât această abordare nu ține seama de valoarea serviciilor furnizate aeroportului de către AMS. De asemenea, Ryanair consideră că achiziționarea unor servicii de marketing importante la prețul pieței ar trebui să fie analizată separat de un acord contractual conex între aeroport și compania aeriană în vederea analizei privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.
- (144) În sprijinul acestei afirmații, Ryanair prezintă o analiză, efectuată de o societate de consultanță care acționează în numele său, a prețurilor de referință practicate de AMS față de prețurile unor servicii comparabile oferite de alte site-uri de călătorii. Concluzia analizei este că prețurile practicate de AMS fie au fost mai mici decât media, fie s-au situat în intervalul median al prețurilor practicate de site-uri internet de referință.

⁽⁷⁰⁾ Principii care stau la baza analizei rentabilității în cadrul testelor privind principiul investitorului privat în economia de piață. Cazuri de ajutoare de stat pentru Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair, la 9 aprilie 2013.

⁽⁷¹⁾ Elaborată pentru Ryanair de către prof. D.P. McLoughlin, 10 aprilie 2013.

- (145) Potrivit Ryanair, aceasta arată că prețurile AMS sunt în concordanță cu prețurile pieței. Decizia luată de un aeroport public de a achiziționa serviciile AMS este, prin urmare, în conformitate cu criteriul operatorului în economia de piață.
- (146) Ryanair solicită Comisiei să își reevalueze abordarea adoptată pentru analiza contractelor încheiate de AMS. Ryanair consideră că respectivele contracte încheiate cu AMS ar trebui să fie analizate separat de contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și, prin urmare, ar trebui să fie supuse separat criteriului operatorului în economia de piață. În cazul în care Comisia insistă asupra includerii contractelor încheiate cu AMS și a contractelor de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair în cadrul unui test comun al operatorului economic privat în economia de piață, valoarea serviciilor furnizate aeroportului de către întreprinderea AMS nu ar trebui să fie neglijată.
- (147) Raportul realizat de societatea de consultanță care acționează în numele companiei Ryanair la 20 decembrie 2013 cu privire la prețurile practicate de AMS face trimitere la concluziile rapoartelor prezentate anterior de consilierii de marketing Mindshare (2004) și Zenobie Conseil (2011), precum și la raportul profesorului McLoughlin (2012), subliniind importanța publicității pentru mărcile mai puțin cunoscute. Rapoartele respective confirmă că Ryanair deține o marcă paneuropeană puternică, capabilă să aplice un preț premium pentru serviciile sale de publicitate.
- (148) În cadrul analizei, s-au comparat prețurile AMS cu prețurile pentru publicitate practicate de site-urile web ale unui eșantion de referință pentru perioada 2004-2005, atunci când oferta de publicitate a întreprinderii AMS a fost introdusă pentru prima oară, precum și pentru anul 2013. Rezultatele arată că site-ul ryanair.com are de două ori mai mulți vizitatorilor lunari decât cel mai popular site de turism, iar vizitatorii respectivi sunt mai susceptibili de a intra în alte tranzacții de comerț electronic. Aceste caracteristici unice, combinate cu un grad ridicat de sensibilizare în ceea ce privește marca, au permis companiei aeriene să perceapă prețuri premium.
- (149) În concluzie, pentru ambele perioade și în toate sectoarele, prețurile AMS s-au dovedit a fi mai mici sau în intervalul prețurilor practicate de site-urile web care au făcut obiectul comparației.
- (150) În sprijinul acestei afirmații, Ryanair a prezentat date referitoare la traficul pe pagina sa din Regatul Unit între lunile noiembrie 2012 și noiembrie 2013 și în perioada 2009-2012, precum și date privind serviciile AMS achiziționate de mai multe aeroporturi și contractele încheiate de AMS cu aeroporturile respective.
- (151) Anexa B.4 la observațiile prezentate de Ryanair la 20 decembrie 2013 constă în contractul AMS din 27 martie 2009. În special, contractul precizează că „Airport Marketing Services va furniza un pachet de servicii de marketing pentru perioada 29 martie 2009-28 martie 2010, în valoare totală de 1 600 000,00 EUR. Pentru perioada cuprinsă între 29 martie 2010 și 28 martie 2014, valoarea serviciilor de internet se va ridica la 2 000 000,00 EUR pe an și se va baza pe oferta de publicitate actuală a Airport Marketing Services. [...]”

5.1.7. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR LA 17 IANUARIE 2014

- (152) Ryanair a prezentat un raport întocmit de o societate de consultanță privind principiile care, în opinia companiei aeriene, ar trebui să se aplice unui test de rentabilitate al operatorului în economia de piață și care vizează atât contractele privind serviciile aeriene încheiate între Ryanair și aeroporturi, cât și contractele de marketing încheiate între AMS și aceleași aeroporturi. Ryanair subliniază că aceasta nu aduce atingere poziției sale potrivit căreia contractele AMS și contractele privind serviciile aeriene ar trebui să fie supuse unor teste separate ale operatorului în economia de piață.
- (153) În raport se afirmă că veniturile obținute de AMS ar trebui să fie incluse în partea de venituri într-o analiză de rentabilitate comună, în timp ce cheltuielile AMS sunt incluse în partea de costuri. În acest scop, raportul propune o metodă bazată pe fluxurile de lichidități care prevede tratarea cheltuielilor legate de AMS drept cheltuieli suplimentare de funcționare.
- (154) Raportul arată că activitățile de marketing contribuie la crearea și consolidarea valorii mărcii, ceea ce este probabil să genereze activitate și profituri pe durata contractelor de marketing și după expirarea acestora. Datorită unui acord cu Ryanair, alte companii aeriene sunt mai susceptibile să fie atrase către aeroport, intensificând fluxul de operatori comerciali și veniturile provenite din activitățile non-aeronautice ale aeroportului. În cazul în care Comisia efectuează o analiză comună a rentabilității, aceste beneficii vor trebui să fie luate în considerare prin tratarea cheltuielilor legate de AMS drept cheltuieli suplimentare de exploatare, profiturile suplimentare fiind calculate după deducerea plăților AMS. De asemenea, o valoare finală ar putea fi inclusă în profiturile suplimentare estimate pentru a ține seama de valoarea generată după expirarea contractului.

- (155) În sprijinul acestei abordări, raportul prezintă o sinteză a rezultatelor unor studii care demonstrează că publicitatea poate consolida valoarea unei mărci și poate îmbunătăți fidelitatea clienților. În special, publicitatea pe site-ul web ryanair.com sporește expunerea mărcii pentru un aeroport. Mai exact, aeroporturile regionale mai mici care intenționează să își mărească baza de trafic își pot construi valoarea de marcă prin încheierea unor contracte de publicitate cu AMS.
- (156) În cele din urmă, abordarea bazată pe fluxurile de lichidități este considerată a fi conformă cu deciziile Comisiei privind ajutoarele de stat și nestatale în domeniul concurenței, în special cazul BayernLB, în care Comisia a indicat că va utiliza modelul de evaluare a actualizării dividendelor pentru a estima fluxurile de lichidități și va atribui ulterior o valoare finală pe baza creșterii preconizate a dividendelor, precum și micșorarea marjei în cazul întreprinderii Telefónica, în care Comisia a inclus o valoare finală în analiza fluxurilor de lichidități actualizate.

5.1.8. RAPORTUL OXERA, 31 IANUARIE 2014: CUM AR TREBUI SĂ FIE TRATATE CONTRACTELE ÎNCHEIATE CU ÎNTRINDEREA AMS ÎN CADRUL ANALIZEI PROFITABILITĂȚII CA PARTE A TESTULUI OPERATORULUI ECONOMIC PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ? APLICARE ÎN PRACTICĂ

- (157) La 31 ianuarie 2014, Ryanair a transmis informații cu privire investigațiile efectuate de Comisie în legătură cu ajutoarele de stat în care compania este implicată în prezent. Pe baza studiilor comandate unei societăți de consultanță, Ryanair abordează aspectele practice ale includerii AMS în cadrul unei analize de rentabilitate comună AMS-ASA⁽⁷²⁾ ⁽⁷³⁾ și arată modul în care, în principiu, în interpretarea sa cu privire la abordarea Comisiei, contractele cu AMS ar putea fi incluse într-o analiză de rentabilitate comună AMS-ASA.
- (158) Metoda adoptată ia în considerare potențialul ASA și al contractelor cu AMS de a susține profiturile aeroportului după încheierea programată a acordurilor de servicii aeroportuare.
- (159) Ryanair susține că prezența sa pe un aeroport ar putea atrage alți pasageri sau alte companii aeriene să utilizeze aeroportul respectiv. Publicitatea și promovarea, ca rezultat al contractelor cu AMS, ar putea conduce la un trafic mai mare de pasageri Ryanair sau non-Ryanair, după expirarea programată a acordului de servicii aeroportuare cu Ryanair. În plus, acestea ar putea, de asemenea, să determine creșterea veniturilor obținute din activități non-aeronautice ale aeroportului. În opinia Ryanair, acesta este un rezultat logic, întrucât aproape toate întreprinderile din economie vor investi în marketing în vederea creșterii profitabilității prin diferențierea produsului. Având în vedere beneficiile tipice ale marketingului și efectele de rețea asociate creșterii economice în aeroporturi, ar fi eronat, prin urmare, să se presupună că singurele venituri marginale asociate cu activitatea de marketing a AMS vor proveni de la pasagerii Ryanair care utilizează aeroportul pe durata acordului privind servicii aeroportuare.

5.1.9. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR LA 12 SEPTEMBRIE 2014

- (160) Ryanair subliniază că examinarea acordului între aeroport și compania aeriană trebuie să implice o analiză a operatorului privat în economia de piață, astfel cum s-a recunoscut de altfel la punctul 3.5 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (161) De asemenea, Ryanair susține că „abordarea bazată de capacitate” pentru alocarea costurilor de investiție este corectă din punct de vedere juridic în cadrul analizei de rentabilitate *ex-ante*, dar și din punct de vedere economic. Într-adevăr, „abordarea comună efectivă” nu reflectă faptul că analizele de rentabilitate ale operatorului în economia de piață trebuie efectuate pe o bază *ex-ante*.

5.1.10. ALOCAREA COSTURILOR DE INVESTIȚIE ⁽⁷⁴⁾

- (162) Raportul societății de consultanță care acționează în numele companiei aeriene Ryanair, invocând punctul 64 din noile orientări în sectorul aviației arată că, în realitate, un terminal nou sau instalații noi nu sunt necesare numai pentru o anumită companie aeriană ci alte companii aeriene pot beneficia, de asemenea, de acestea. Acesta subliniază că nu este corect să se atribuie 100 % din costuri unei singure întreprinderi chiar dacă aceasta este singura care operează în aeroport, în timp ce calcularea costurilor pe baza ratei de utilizare a capacității create de investiții ar fi mai adecvată.

⁽⁷²⁾ Acorduri privind servicii aeroportuare.

⁽⁷³⁾ Analiza de rentabilitate comună AMS-ASA a fost efectuată pentru toate aeroporturile pentru care societatea de consultanță a reușit să obțină datele necesare.

⁽⁷⁴⁾ Raportul Oxera din 12 septembrie 2014.

- (163) Ryanair subliniază diferența critică în măsurarea utilizării în ceea ce privește capacitatea, mai degrabă decât cota de trafic. Este luat ca exemplu aeroportul Angoulême, unde Ryanair a reprezentat 95-97 % din trafic, însă doar 25-28 % din utilizarea capacității.
- (164) Societatea de consultanță oferă Comisiei mai multe astfel de exemple, inclusiv cazul Alghero ⁽⁷⁵⁾. În 2004, la aeroportul Alghero a fost deschis un nou terminal de pasageri, care a sporit în mod semnificativ capacitatea de pasageri a aeroportului, de la aproximativ 0,8 milioane la 2,5 milioane. Creșterea capacității terminalelor a fost reflectată în planurile de afaceri ale SOGEAAL prin sporirea numărului de rotații și a plecărilor pasagerilor începând cu anul 2004.
- (165) În concluzie, nota raportează că modul adecvat de a aloca costurile de investiții este în raport cu cota preconizată din capacitate reprezentată de un anumit contract cu o companie aeriană.

5.1.11. EVALUAREA IMPACTULUI MAI AMPLU AL CONTRACTELOR CU AMS ÎN CEEA CE PRIVEȘTE TRAFICUL AEROPORTULUI ⁽⁷⁶⁾

- (166) Societatea de consultanță care acționează în numele companiei Ryanair a examinat rentabilitatea marginală preconizată a contractelor din perspectiva aeroportului, analizând nu doar costurile aferente plăților AMS, ci și beneficiile în ceea ce privește creșterea atractivității aeroportului, precum și potențialul pentru un nivel mai ridicat al traficului de pasageri non-Ryanair și, în consecință, un nivel mai ridicat al veniturilor provenite din activități non-aeronautice.
- (167) Pentru a demonstra impactul mai amplu al contractelor încheiate cu întreprinderea AMS, societatea de consultanță a analizat exemplul aeroportului Alghero drept studiu de caz. Rezultatele analizei indică un impact pozitiv asupra SOGEAAL datorită contractelor de marketing încheiate cu AMS. În special, aeroportul a beneficiat de (i) o posibilă creștere a atractivității pentru alte companii aeriene, (ii) o scădere limitată a numărului de pasageri ca urmare a crizei financiare și (iii) un public potențial pentru publicitatea AMS de 50 de ori mai mare decât în cazul unor contracte similare cu Alitalia.
- (168) În cele din urmă, în raport se susține că, în absența unei analize empirice cu privire la impactul publicității pe site-ul web ryanair.com, este incorect să se concluzioneze că singurele avantaje ale publicității pe ryanair.com constau doar în creșterea nivelurilor de trafic ale Ryanair și că beneficiile care decurg din contractele cu AMS nu persistă după data de expirare a acestora.

5.1.12. ROLUL ANALIZEI DE REFERINȚĂ ÎN EVALUĂRILE BAZATE PE PRINCIPIUL OPERATORULUI ECONOMIC PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ ⁽⁷⁷⁾ ⁽⁷⁸⁾

- (169) Potrivit Ryanair, Comisia nu a întreprins nicio evaluare a eficienței costurilor aeroporturilor la efectuarea analizelor legate de rentabilitate. Prin urmare, se subliniază faptul că Ryanair nu este în măsură să știe dacă înțelegerea este estimată a fi profitabilă pentru aeroport.
- (170) Analiza efectuată de o societate de consultanță care acționează în numele companiei aeriene Ryanair subliniază importanța unei analize de referință pentru a înțelege costurile reale ale unui aeroport. Aceasta prezintă o serie de exemple de analize de referință utilizate de Comisie în ultimii ani și subliniază faptul că însăși Comisia afirmă că analiza de referință are o importanță deosebită în evaluările pe baza principiului operatorului privat în economia de piață.
- (171) În încheiere, Ryanair sugerează utilizarea analizei de referință cel puțin ca o verificare încrucișată pentru rezultatele analizei rentabilității.

5.1.13. EVALUARE PRIVIND RESPECTAREA PRINCIPIULUI OPERATORULUI ECONOMIC PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ: ANALIZA DE REFERINȚĂ CARE INCLUDE AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) Studiul furnizat de Ryanair demonstrează că rezultatele din 2012 și 2013 pentru aeroporturile din Lübeck și Cagliari nu se modifică după includerea plăților AMS în cadrul analizei de referință.

⁽⁷⁵⁾ A se vedea nota de subsol 52.

⁽⁷⁶⁾ Raportul Oxera din 26 septembrie 2014.

⁽⁷⁷⁾ Principiul operatorului economic privat în economia de piață (Market Economy Operator Principle, MEOP).

⁽⁷⁸⁾ Comunicare din partea companiei aeriene Ryanair din 26 ianuarie 2015.

⁽⁷⁹⁾ Comunicare din partea companiei aeriene Ryanair din 27 februarie 2015.

- (173) Acesta concluzionează că, în perioada avută în vedere (2007-2013), tarifele nete plătite de Ryanair la aeroportul din Cagliari au fost, în medie, mai mari decât valoarea medie pentru aeroporturile de referință. Acest lucru înseamnă că un operator economic privat în economia de piață ar fi fost susceptibil să ofere acorduri similare celor oferite de Ryanair. În special, se susține că rezultatul nu este sensibil la tratarea plăților AMS și este solid pentru diverse analize ale sensibilității.

5.1.14. EVALUARE PRIVIND RESPECTAREA PRINCIPIULUI OPERATORULUI ECONOMIC PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ: AEROPORTUL CAGLIARI, ANALIZA RENTABILITĂȚII ⁽⁸⁰⁾

- (174) Studiul urmărește să demonstreze, prin intermediul unei analize *ex ante*, că acordurile de servicii aeroportuare din ianuarie 2007, decembrie 2007 și decembrie 2009 au fost considerate profitabile de către operatorul SOGAER S.p.A. (operatorul aeroportului Cagliari) și ar fi fost considerate profitabile de către orice altă societate de administrare, în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (175) În special, analiza rentabilității bazată pe calculul VAN indică un rezultat pozitiv al indicelui pentru întreaga perioadă (2007 și 2009). Prin urmare, acordurile încheiate de aeroportul Cagliari par a fi conforme cu condițiile de piață.
- (176) Dovezile indică faptul că, în condiții similare, un operator economic privat în economia de piață al aeroportului Cagliari ar fi considerat profitabil să i se ofere acorduri similare celor care au fost convenite între Ryanair și aeroportul Cagliari.

5.1.15. IMPACTUL OPERAȚIUNILOR RYANAIR ASUPRA VENITURILOR AEROPORTURILOR PROVENITE DIN ACTIVITĂȚI NON-AERONAUTICE ⁽⁸¹⁾

- (177) Societatea de consultanță care acționează în numele companiei Ryanair a considerat că începerea operațiunilor companiei aeriene Ryanair a avut un impact pozitiv semnificativ asupra nivelului veniturilor per pasager obținute din activitățile non-aeronautice ale aeroportului. Pe această bază, în raport se afirmă că abordarea utilizată până în prezent în analiza rentabilității efectuată pe baza principiului operatorului privat în economia de piață de către societatea de consultanță, precum și în analiza efectuată de Comisie ⁽⁸²⁾ a fost conservatoare, întrucât nu a inclus creșterea respectivă în veniturile aeroportului.
- (178) Raportul conține o analiză empirică, realizată pe un eșantion de 57 de aeroporturi europene considerate cât mai asemănătoare posibil cu aeroporturile examinate în prezenta investigație. Rezultatul este că demararea operațiunilor Ryanair ⁽⁸³⁾ în 29 dintre aeroporturile respective a condus la o creștere de aproximativ 12,0-13,7 % a veniturilor provenite din activități non-aeronautice per pasager îmbarcat în termeni reali (fără a se ține seama de inflație), acest efect fiind semnificativ din punct de vedere statistic. Acest lucru se datorează probabil faptului că pasagerii Ryanair cheltuiesc mai mult decât pasagerii altor companiilor aeriene, în parte ca urmare a unor servicii de catering limitate furnizate la bordul transportatorilor low-cost, precum și ca urmare a faptului că începerea operațiunilor Ryanair a avut ca rezultat dezvoltarea terminalului – de exemplu, prin atragerea unor puncte suplimentare de vânzare cu amănuntul.
- (179) De asemenea, în raport se constată că acest efect s-a menținut pentru transportatorii low-cost, în mod general. Ca urmare a creșterii înregistrate în sectorul transportatorilor low-cost cu mărci puternice care prezintă niveluri semnificative de trafic de pasageri, debutul operațiunilor transportatorului low-cost pe un aeroport ar putea determina o dezvoltare semnificativă a aeroportului și, prin urmare, creșterea veniturilor provenite din activități non-aeronautice per pasager. Pe baza eșantionului de aeroporturi examinate, începerea operațiunilor de către transportatorii cu tarif complet nu are, dimpotrivă, niciun impact semnificativ asupra veniturilor aeroporturilor obținute din activități non-aeronautice per pasager.

⁽⁸⁰⁾ Raportul Oxera din 2 martie 2015.

⁽⁸¹⁾ Raportul Oxera elaborat pentru Ryanair, 4 decembrie 2015.

⁽⁸²⁾ Societatea de consultanță s-a referit la abordarea utilizată de Comisie în deciziile referitoare la aeroporturile Pau și Nîmes, când Comisia a calculat veniturile preconizate din activități non-aeronautice per pasager îmbarcat pe baza datelor observate în aeroport înainte de semnarea contractelor, cu ajustări pentru inflație.

Decizia (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109), în special considerentul 414.

Decizia (UE) 2016/633 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Nîmes-Uzès-Le Vigan, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited și a Airport Marketing Services Limited (JO L 113, 27.4.2016, p. 32), în special considerentul 436.

⁽⁸³⁾ Societatea de consultanță a considerat ca an de începere a operațiunilor companiei aeriene Ryanair anul în care Ryanair a demarat operațiuni „semnificative” pe un aeroport, definit ca primul an în care numărul de pasageri îmbarcați ai Ryanair a depășit cu 50 % numărul total maxim de pasageri îmbarcați ai Ryanair transportați pe parcursul unui an la același aeroport în perioada 1994-2012.

- (180) Conform raportului menționat, rezultatele pun în evidență caracterul conservator al abordării utilizate până în prezent în analiza rentabilității efectuată pe baza principiului operatorului privat în economia de piață, precum și în analiza Comisiei. Astfel de analize nu presupun nicio creștere accelerată a veniturilor aeroporturilor provenite din activități non-aeronautice per pasager și, prin urmare, nu includ beneficiile mai ample ale operațiunilor Ryanair din aeroporturi, ci doar estimările majorate ale veniturilor provenite din activități non-aeronautice per pasager îmbarcat cu o mult mai mică rată a inflației. Prin urmare, societatea de consultanță se aștepta ca rentabilitatea preconizată a contractelor încheiate de Ryanair pe aeroport să fie subestimată în analiza sa efectuată pe baza principiului operatorului privat în economia de piață și în analiza efectuată de Comisie.

5.2. OBSERVAȚII PREZENTATE DE EASYJET

5.2.1. OBSERVAȚII PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

5.2.1.1. *Operațiunile companiei easyJet în Sardinia*

- (181) În perioada 2010-2013, easyJet a operat zboruri din aeroporturile Cagliari și Olbia.

Contractul încheiat cu aeroportul Cagliari

- (182) Contractul încheiat cu operatorul aeroportului Cagliari a fost semnat la 14 decembrie 2010 și a fost valabil de la 29 martie 2010 până la 28 martie 2013 ⁽⁸⁴⁾. Valoarea totală a contractului cu aeroportului Cagliari a fost de [...] EUR: contractul prevede că operatorul aeroportuar de pe aeroportul Cagliari ar trebui să plătească companiei aeriene easyJet suma de [...] EUR pentru primul an, [...] EUR pentru al doilea an și [...] EUR pentru cel de-al treilea an.
- (183) Contractul încheiat cu aeroportul Cagliari clarifică faptul că, pentru a stimula economia regiunii și a obține un randament economic corespunzător, regiunea a decis să își majoreze investițiile de marketing în industria turismului și, prin urmare, le-a furnizat operatorilor aeroportuari, în fiecare an, o sumă care trebuia să fie cheltuită în acest scop. Compania easyJet s-a angajat să ofere activități de marketing, să opereze zboruri directe și să atingă obiectivele în ceea ce privește pasagerii astfel cum se prevede în contract.
- (184) Contractul include un plan media și de afaceri pe trei ani elaborat de easyJet și obiectivele privind numărul de pasageri care urmează să fie atinse de compania aeriană. Un studiu privind impactul economic – comandat unui consultant extern – este anexat la contract și măsoară randamentul investiției care rezultă din activitățile de marketing.
- (185) Nerespectarea de către easyJet a angajamentului privind operarea rutelor și frecvențele convenite i-ar da dreptul companiei SOGAER să nu plătească suma corespunzătoare. easyJet și-a luat angajamentul să plătească toate impozitele și taxele de aeroport standard către SOGAER. Neplata taxelor și impozitelor menționate anterior ar fi fost considerată o încălcare a propriilor obligații față de SOGAER, care ar fi avut dreptul să rezilieze contractul.
- (186) Articolul 5 din contractul încheiat cu aeroportul Cagliari prevede că furnizarea de sprijin financiar este condiționată de acordarea fondurilor relevante de către regiune.

Contractele încheiate cu aeroportul Olbia

- (187) Primul contract cu GEASAR a fost semnat la 17 martie 2011 și a acoperit perioada cuprinsă între 28 martie 2010 și 27 martie 2011 ([...] EUR plată unică). Al doilea contract a fost semnat la 25 ianuarie 2012 și a acoperit perioada cuprinsă între 27 martie 2011 și 30 martie 2013 ⁽⁸⁵⁾ (până la [...] EUR pentru sezonul estival 2011 – sezonul de iarnă 2011/2012 și până la [...] EUR pentru sezonul estival 2012 – sezonul de iarnă 2012/2013). Ultimul contract încheiat cu aeroportul Olbia a fost semnat la 1 martie 2013 și a acoperit perioada cuprinsă între 27 martie 2013 și 30 martie 2014 (până la [...] EUR).
- (188) Contractele nu menționează faptul că fondurile publice acordate în vederea dezvoltării transportului aerian provin de la regiune.

⁽⁸⁴⁾ Contractul cu aeroportul Cagliari se referă la operarea zborurilor pe următoarele rute: Stansted, Geneva, Basel, Schönefeld.

⁽⁸⁵⁾ Contractul cu aeroportul Olbia se referă la operarea zborurilor pe următoarele rute: Bristol, Basel, Geneva, Gatwick din Londra, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly și Madrid-Barajas.

- (189) Compania easyJet afirmă că obiectul contractului semnat la 25 ianuarie 2012 a fost de a intensifica în continuare operațiunile din cadrul aeroportului prin i) deschiderea unei noi legături între Olbia și Madrid în sezonul estival 2012, ii) creșterea frecvenței săptămânale de transport către și dinspre Berlin în sezonul de iarnă 2012/2013 și iii) dezvoltarea fluxurilor de trafic în tranzit, în special pe piețele internaționale, în timpul sezonului mediu și scăzut. Obiectivul contractului a fost de a elabora un program de marketing și publicitate cu participarea financiară a GEASAR.
- (190) Compania easyJet a pregătit un plan de afaceri, examinat de GEASAR, care a elaborat propriul plan de afaceri în scopul de a verifica viabilitatea financiară a contractului. Operatorul aeroportuar a verificat valoarea investiției pe baza rezultatelor propriului său plan de afaceri ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Elemente de ajutor de stat

- (191) Pentru a înțelege dacă măsura în cauză trebuie să fie considerată ajutor de stat, easyJet parcurge toate criteriile stabilite la articolul 107 alineatul (1) din tratat.

Resurse de stat

- (192) Compania easyJet arată că, deși contractul cu SOGAER se referă în mod specific la Legea regională a Sardiniei nr. 10/2010, în temeiul căreia regiunea ar acorda astfel de fonduri operatorului aeroportuar, nu există nicio dovadă că fondurile primite de easyJet din partea SOGAER și GEASAR au fost identice cu cele acordate în mod direct de regiune operatorilor aeroportuari.
- (193) În primul rând, easyJet susține că trimiterea la legea regională în contractul dintre SOGAER și easyJet nu demonstrează în sine existența unei legături directe între fondurile regionale ale Sardiniei și easyJet. În plus, faptul că trimiterea respectivă nu a fost făcută în contractul dintre GEASAR și easyJet demonstrează încă o dată faptul că Legea 10/2010 menționată în celălalt contract nu a fost decisivă în relația dintre operatorii aeroportuari și easyJet.
- (194) Potrivit easyJet, Comisia ar trebui să efectueze o evaluare specifică referitoare la contractele încheiate cu easyJet pentru a verifica dacă fondurile primite de easyJet de la operatorii aeroportuari au provenit efectiv de la regiune înainte de a ajunge la concluzia că măsura în cauză constituie ajutor de stat.

Denaturarea concurenței în cadrul pieței interne

- (195) Potrivit easyJet, compensația primită nu este suficientă pentru a afecta negativ concurența. Acest fapt este cauzat de doi factori principali: valoarea relativ scăzută a compensației și absența unor companii aeriene care să opereze pe aceleași rute, astfel cum se menționează în contracte.
- (196) easyJet este singura companie aeriană care operează toate rutele menționate în contractul cu SOGAER și aproape toate rutele menționate în contractul cu GEASAR. Operatorii aeroportuari au invitat alte linii aeriene să opereze pe aceleași rute prin publicarea pe site-urile lor web a invitației către companiile aeriene de a furniza planuri de afaceri de operare pe rutele dinspre/către Cagliari și Olbia, însă doar easyJet a răspuns la această oportunitate.
- (197) Întrucât easyJet este singura companie aeriană care operează pe rutele în cauză, niciun concurent nu poate fi afectat de ajutorul în cauză. Astfel, potrivit companiei easyJet, nu există o denaturare a concurenței.

Absența unui avantaj economic

- (198) Compania easyJet afirmă că măsura nu implică niciun avantaj economic în favoarea sa și își întemeiază argumentația pe principiul investitorului privat.
- (199) easyJet afirmă că SOGAER și GEASAR au reușit să evalueze pe o bază *ex ante* randamentul economic pozitiv al contractelor. Randamentul economic se bazează pe două elemente: (i) easyJet și-a luat angajamentul de a furniza

⁽⁸⁶⁾ Niciunul dintre planurile de afaceri nu a fost comunicat Comisiei.

activitățile de marketing, de a opera zborurile directe și de a atinge obiectivele privind numărul de pasageri prevăzute în contracte; (ii) easyJet a furnizat operatorului aeroportuar planuri de afaceri care acoperă durata contractelor, precum și planuri media, pentru a permite operatorului aeroportuar să verifice profitabilitatea; și (iii) operatorul aeroportuar a confirmat rentabilitatea investiției, rezultată din activitățile de marketing.

- (200) În ceea ce privește primul punct, easyJet clarifică faptul că atât în contractul încheiat cu aeroportul Cagliari, cât și în cel încheiat cu aeroportul Olbia, aceasta și-a luat angajamentul de a opera un orar minim de operațiuni și de frecvențe pentru rutele relevante.
- (201) În ceea ce privește al doilea punct, planurile de afaceri prezentate de easyJet descriu în detaliu oferta companiei easyJet, astfel încât operatorii aeroportuari să poată evalua rentabilitatea investițiilor. easyJet clarifică faptul că, pe baza informațiilor disponibile la momentul respectiv, ambii operatori aeroportuari au concluzionat că investițiile realizate au avut drept rezultat un randament economic semnificativ pentru aeroporturi.
- (202) SOGAER și-a bazat decizia de a opera cu easyJet pe rezultatul unui studiu de impact economic, certificat de către un consultant extern, care a verificat rentabilitatea investiției, concluzionând că era foarte probabil ca aceasta să aibă ca rezultat o semnificativă rentabilitate și dezvoltare economică pentru aeroport. GEASAR a declarat în contract că a examinat planul de afaceri al companiei easyJet, a evaluat ipotezele și rezultatele scontate și a elaborat propriul plan de afaceri, care confirmă interesul economic în operarea cu easyJet.
- (203) Contractele cu GEASAR și SOGAER au determinat creșterea semnificativă a numărului de pasageri la aeroporturile Cagliari și Olbia, furnizând astfel venituri stabile și crescute provenite din activități aeronautice și non-aeronautice.
- (204) Potrivit easyJet, contractele cu SOGAER și GEASAR se bazează pe termeni pur comerciali. Prin urmare, măsura în cauză nu poate fi considerată ajutor de stat, întrucât SOGAER și GEASAR au acționat ca investitori privați care urmăresc beneficii economice.

5.2.1.3. **Conformitatea cu criteriul Altmark și/sau cu articolul 106 alineatul (2) din tratat**

- (205) Compania easyJet afirmă că respectiva compensație acordată acesteia nu constituie ajutor de stat ilegal, întrucât aceasta îndeplinește cele patru criterii definite de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în hotărârea *Altmark* ⁽⁸⁷⁾ pentru a stabili dacă o compensație pentru obligația de serviciu public constituie ajutor de stat.
- (206) Măsura constituie o compensație pentru angajamentul de a opera rute internaționale strategice identificate în mod specific către/dinspre aeroporturile Cagliari și Olbia și de a oferi servicii de marketing și publicitate conexe, mai ales în perioada neprofitabilă extra-sezon. În plus, finanțarea în cadrul schemei este limitată la compensația (parțială) pentru costurile suportate efectiv de easyJet în îndeplinirea misiunii sale de serviciu public și permite eventual companiei easyJet să obțină un profit rezonabil.
- (207) easyJet consideră că prima condiție enunțată în hotărârea *Altmark* (încredințarea unei obligații de serviciu public bine definit) este îndeplinită, întrucât sarcina de operare a rutelor internaționale strategice a fost conferită companiei EasyJet de către stat, iar sarcina de serviciu public a fost definită cu exactitate. easyJet a încheiat contracte obligatorii cu SOGAER și GEASAR ca rezultat al Legii 10/2010 a Sardiniei și al unor acte de punere în aplicare ulterioare. Astfel de contracte impun obligații specifice pentru easyJet în scopul de a se asigura că principiul continuității teritoriale este respectat și că există un număr suficient de zboruri pentru a transporta călători către/dinspre Sardinia de asemenea în extra-sezon. Compensația examinată se referă la SIEG atribuit companiei easyJet de către regiune prin intermediul SOGAER și GEASAR.
- (208) Analiza celei de a doua condiții (parametrii de calculare a compensației sunt definiți în prealabil, în mod obiectiv și transparent), easyJet susține că respectivele contracte prin care i se încredințează sarcina de a furniza servicii de transport aerian pe rute strategice specifică suficient, în avans, compensația pentru îndeplinirea sarcinii, întrucât acestea indică o sumă fixă pe an, în special în legătură cu exploatarea rutelor în cauză pe tot parcursul anului.

⁽⁸⁷⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, *Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) În ceea ce privește cea de a treia condiție (compensația primită nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile și a realiza un profit rezonabil), easyJet afirmă că furnizarea serviciilor de transport aerian specificate în contractele cu SOGAER și GEASAR presupune costuri de exploatare și fixe majore pentru easyJet. [...] easyJet confirmă faptul că, fără ajutorul primit din partea aeroporturilor, nu ar fi operat niciodată o rută de pe aeroporturi din Sardinia, cu excepția sezonului de vârf.
- (210) Compania easyJet afirmă că cea de a patra condiție Altmark este îndeplinită, de asemenea (compensația primită nu depășește costurile unei întreprinderi bine gestionate, care este echipată cu mijloace corespunzătoare pentru a presta serviciul public). easyJet arată că aceasta poate fi considerată o întreprindere tipică, bine gestionată și echipată cu mijloace corespunzătoare pentru a presta serviciul public. Ceea ce easyJet dorește să sublinieze este că aceasta reprezintă una dintre companiile aeriene europene cele mai bine gestionate și este în măsură să ofere clienților tarife scăzute deoarece plasează accentul pe eficiență și se bazează pe utilizarea ridicată a flotei și utilizarea intensivă a tehnologiei informației, care împreună determină o scădere a costurilor per pasager.
- (211) În cazul în care Comisia ar considera că nu sunt îndeplinite condițiile Altmark, easyJet este de opinie că toate condițiile prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din tratat sunt îndeplinite și că activitățile au fost necesare pentru prestarea de servicii de interes economic general. Prin urmare, activitățile ar putea fi justificate în continuare ca fiind compatibile în baza excepției prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din tratat.

5.2.1.4. *Testul comparativ*

- (212) Potrivit companiei easyJet, chiar dacă schema nu se încadrează în domeniul de aplicare a regulamentelor și orientărilor, rezultatul pozitiv al testului comparativ face ca aceasta să fie pe deplin legală, indiferent de cuantumul ajutorului sau de dimensiunea beneficiarului. Se consideră că ajutorul are efecte negative nejustificate în cazul în care acesta:
- (a) este acordat întreprinderilor care ocupă o poziție dominantă sau ineficientă în sectoarele aflate în declin;
 - (b) înlocuiește investițiile private sau eforturile de cercetare;
 - (c) face discriminări împotriva anumitor societăți sau tehnologii.
- (213) Niciuna dintre denaturările concurenței asociate în mod obișnuit cu ajutoarele de stat problematice nu se regăsește în cazul de față: (i) beneficiarii nu au captat cote de piață în detrimentul unor concurenți potențial mai eficienți; (ii) concurenții străini nu au fost discriminați în avantajul „campionilor naționali”; (iii) consumatorii nu au avut de pierdut din cauza lipsei accesului la produse mai ieftine sau de mai bună calitate.
- (214) Compania easyJet afirmă că schema în cauză îndeplinește cerințele de necesitate și proporționalitate. Schema este necesară deoarece în caz contrar easyJet nu ar exploata rutele pe tot parcursul anului. Schema este proporțională deoarece contribuția reprezintă doar o mică parte din costurile de exploatare ale companiei easyJet.

5.2.1.5. *Concluzii*

- (215) Compania easyJet concluzionează că nu a beneficiat de ajutor de stat ilegal nici de la aeroporturile din Sardinia, nici de la autoritățile din Sardinia, în cursul perioadei examinate.

5.2.2. OBSERVAȚII PREZENTATE CU PRIVIRE LA APLICAREA ORIENTĂRILOR DIN 2014 PRIVIND SECTORUL AVIAȚIEI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MĂSURILE ÎN CAUZĂ

- (216) Compania easyJet afirmă că a demonstrat deja că nu a primit niciun ajutor de stat ilegal din mai multe motive, care nu sunt afectate de noile orientări. easyJet subliniază că există două metode, prevăzute în secțiunea 3.5 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, pentru a determina dacă contractele dintre aeroporturi și companiile aeriene respectă criteriul operatorului privat în economia de piață și, prin urmare, nu presupun acordarea de ajutor de stat.
- (217) Prima este metoda de referință, dar Comisia respinge această metodă din cauza prezenței substanțiale a subvențiilor de stat pe piața aeroportuară.

- (218) Metoda alternativă propusă constă în a verifica dacă acordul comercial în cauză contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului dintr-o perspectivă *ex ante* (secțiunea 3.5.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației). Compania easyJet precizează: „Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității marginale este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu companii aeriene individuale”. În opinia societății, această evaluare ar trebui, în principiu, să se bazeze pe un plan de afaceri, luând în considerare informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la momentul în care a fost încheiat acordul.
- (219) easyJet subliniază că, astfel cum se explică în observațiile prezentate la 30 iulie 2013, SOGAER și GEASAR erau în măsură să anticipeze pe o bază *ex ante* randamentul economic pozitiv al contractelor.
- (220) easyJet notează că un randament economic pozitiv se bazează pe următorii factori: (i) easyJet și-a luat angajamentul de a furniza activitățile de marketing, de a opera zborurile directe și de a atinge obiectivele privind numărul de pasageri prevăzute în contracte; (ii) easyJet a furnizat operatorului aeroportuar planurile de afaceri care acoperă durata contractelor, precum și planurile media, pentru a permite operatorului aeroportuar să verifice rentabilitatea; și (iii) operatorul aeroportuar a confirmat rentabilitatea investiției, rezultată din activități de marketing. easyJet subliniază că, pe baza informațiilor disponibile la momentul respectiv, ambii operatori aeroportuari au concluzionat că investițiile generează un randament economic semnificativ pentru aeroporturi. În fapt, SOGAER și-a bazat decizia de a încheia contractul cu easyJet pe rezultatul unui studiu de impact economic.
- (221) easyJet subliniază, de asemenea, că activitățile sale de publicitate și marketing au crescut în mod semnificativ vizibilitatea aeroporturilor Cagliari și Olbia și, prin urmare, fluxul pe rutele către aeroporturile respective.
- (222) Referitor la punctul 5.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, easyJet constată că există unele modificări aduse condițiilor în care companiile aeriene pot beneficia de ajutor pentru lansarea de rute noi. easyJet susține că, în acest caz, în conformitate cu noile orientări, unele dispoziții mai flexibile, în ceea ce privește mărirea aeroportului și destinațiile eligibile, ar putea fi justificate pentru aeroporturile situate în regiuni îndepărtate, la fel ca în cazul de față pe o insulă. easyJet susține că noile criterii de admisibilitate a ajutorului la înființare sunt îndeplinite pe fond.
- (223) Întreprinderea consemnează că punctul 5.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede că ajutorul la înființare acordat companiilor aeriene este considerat a contribui la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care este respectată una dintre următoarele condiții: (i) ajutorul crește mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin deschiderea de noi rute sau (ii) ajutorul facilitează dezvoltarea regională a regiunilor îndepărtate. Conform punctului 2.2 din orientări, „regiuni îndepărtate” înseamnă „regiuni ultraperiferice, Malta, Cipru, Ceuta, Melilla, insule care fac parte din teritoriul unui stat membru și zone slab populate”. easyJet insistă asupra faptului că ambele criterii sunt îndeplinite. În plus, cerința unui transport autentic pare, de asemenea, să fie îndeplinită, din cauza lipsei unor metode alternative reale de transport.
- (224) easyJet reamintește că ajutorul la înființare poate fi acordat companiilor aeriene cu plecare de pe aeroporturi cu mai puțin de 3 milioane de pasageri pe an (punctul 142 din orientările privind sectorul aviației) și, de la caz la caz, inclusiv celor cu plecare de pe aeroporturi cu mai mult de 3 și mai puțin de 5 milioane de pasageri pe an (punctul 144). În ceea ce privește aeroportul Olbia – al cărui contract cu easyJet a fost semnat în 2011 – volumul traficului înregistrat în 2009 și 2010 a fost de 1 621 945 și, respectiv, 1 591 821 de pasageri. În ceea ce privește aeroportul Cagliari – al cărui contract cu easyJet a fost semnat în 2010 – volumul traficului înregistrat în 2008 și 2009 a fost de 2 924 805 și, respectiv, 3 317 262 de pasageri. În orice caz, în opinia easyJet, Comisia ar trebui să concluzioneze că ajutorul la înființare este necesar în conformitate cu punctul 142 (în cazul aeroportului Cagliari) sau, cel puțin, cu punctul 144 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (225) În ceea ce privește caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică, punctul 147 prevede că acest criteriu este îndeplinit în cazul în care este respectată una dintre următoarele condiții: (i) un plan de afaceri *ex ante* elaborat de către compania aeriană stabilește că ruta care beneficiază de ajutor poate să devină rentabilă pentru compania aeriană fără finanțare publică, după 3 ani, sau (ii) în absența unui plan de afaceri pentru o anumită rută, companiile aeriene se angajează în mod irevocabil față de aeroportul vizat să opereze ruta respectivă pentru o perioadă cel puțin egală cu perioada pentru care au primit ajutor la înființare. easyJet subliniază faptul că planurile de afaceri elaborate la momentul în care au fost semnate contractele au confirmat oportunitatea și caracterul durabil al contractelor pentru aeroporturi.

- (226) Deși nu a existat niciun angajament formal de a opera după perioada inițială de 3 ani, această condiție este îndeplinită *de facto* în prezent, întrucât easyJet a continuat să opereze la aeroporturile Cagliari și Olbia după expirarea, în 2013, a contractului.
- (227) În ceea ce privește existența unui efect de stimulare, easyJet reamintește că ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene au un efect stimulator dacă este susceptibil ca, în absența ajutorului, nivelul activității economice a companiei aeriene pe aeroportul în cauză să nu fie extins. Compania easyJet, făcând trimitere la observațiile pe care le-a prezentat la 30 iulie 2013, subliniază faptul că, fără sprijinul primit din partea SOGAER și GEASAR, aceasta nu ar fi exploatat niciuna dintre rutele în cauză în afara sezonului de vârf.
- (228) În ceea ce privește proporționalitatea cuantumului ajutorului, easyJet estimează că acest criteriu a fost respectat în cazul de față. În sfârșit, în ceea ce privește evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale, easyJet afirmă că rutele exploatate nu pot fi deservite de niciun serviciu feroviar de mare viteză sau de alte mijloace de transport. În plus, nu există alte aeroporturi în aceeași zonă de deservire ca aeroporturile Cagliari și Olbia.

5.2.3. OBSERVAȚII SUPLIMENTARE PRIVIND ANALIZA PE BAZA PRINCIPIULUI OPERATORULUI PRIVAT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE AEROPORTUL OLBIA

- (229) Compania easyJet arată că acordurile cu aeroportul Olbia sunt conforme cu principiul operatorului privat în economia de piață. În acest scop, easyJet a prezentat Comisiei un raport întocmit de o societate de consultanță. Studiul respectiv analizează rentabilitatea preconizată a fiecărui contract de marketing încheiat de easyJet cu Olbia pe o bază complet *ex ante*, în concordanță cu interpretarea sa privind abordarea Comisiei în urma Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației și cu practica decizională recentă a Comisiei ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Rezultatele studiului arată că, pe baza unor presupuneri relevante la momentul în care au fost semnate contractele de marketing în 2010 și 2011, fiecare contract era preconizat să fie suficient de profitabil ⁽⁸⁹⁾. Într-adevăr, în ceea ce privește contractele din 2010 și 2011, VAN este strict pozitivă atât în cazul de bază raportat, cât și în mai multe teste de sensibilitate, sugerând că un investitor privat rațional ar fi fost susceptibil să ofere contracte similare.
- (231) Astfel, dovezile prezentate arată că, în condiții similare, un investitor rațional în economia de piață ar fi fost dispus să încheie contracte similare cu easyJet, presupunând așteptări *ex ante* rezonabile pentru GEASAR. Analiza implică faptul că, prin încheierea diverselor contracte cu easyJet, GEASAR a demonstrat un comportament similar unui investitor privat.

5.3. OBSERVAȚII PREZENTATE DE GEASAR S.P.A. (OPERATORUL AEROPORTUAR AL AEROPORTULUI OLBIA)

5.3.1. OBSERVAȚII PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

- (232) Aeroportul Olbia gestionează în principal traficul comercial de pasageri interni și internaționali, cu un accent deosebit pe traficul turistic. Vârful traficului aerian dinspre și spre aeroportul Olbia este atins în sezonul estival, între mai și octombrie.
- (233) GEASAR subliniază că amplasarea aeroportului într-o regiune insulară, cum este Sardinia, înseamnă că:
- nu se poate considera că acesta se suprapune cu aeroporturi din alte state membre sau din Italia continentală;
 - aeroportul Olbia nu se află în concurență cu alte aeroporturi de pe insulă (în special aeroportul Mario Mamei în Cagliari-Elmas și aeroportul Alghero-Fertilia). Cele trei aeroporturi din Sardinia nu pot fi considerate ca fiind substituibile reciproc, întrucât deservesc zone diferite. Principalele motive pentru lipsa de substituibilitate sunt: topografia insulei, prezența difuză a populației pe întregul teritoriu, distanțele mari dintre așezări și lipsa unor legături rutiere rapide între diferite zone ale insulei.

⁽⁸⁸⁾ În special, Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind ajutorul de stat SA.14093 privind avantajele acordate de Regiunea valonă și de Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene easyJet în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1) și Decizia 2013/664/UE a Comisiei din 25 iulie 2012 privind măsura SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlanda Finavia, Airpro și Ryanair la aeroportul Tampere-Pirkkala (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).

⁽⁸⁹⁾ Analiza a fost efectuată fără acces la aeroport pentru a discuta datele obținute din surse publice și easyJet, informațiile fiind derivate din contractele de marketing relevante, date din facturi, contracte de handling la sol, tarifele publicate și conturile anuale ale aeroportului Olbia.

- (234) În plus, traficul aerian pe aeroportul Olbia nu este în concurență cu alte moduri de transport dinspre și către Sardinia. Singura alternativă de a ajunge în Sardinia este pe cale maritimă, însă cu timpi de călătorie mult mai îndelungați.

5.3.1.1. Acțiunile întreprinse de GEASAR pentru punerea în aplicare a Legii 10/2010

- (235) GEASAR a prezentat regiunii planurile de acțiune pentru 2010 și pentru perioada de trei ani 2011-2013, împreună cu cererile corespunzătoare de finanțare. Regiunea a aprobat alocarea de fonduri pentru perioadele respective, prin Decizia nr. 43/37 din 6 decembrie 2010 și Decizia nr. 52/117 din 23 decembrie 2011.
- (236) Acțiunile puse efectiv în aplicare de către GEASAR au vizat doar activitățile 2 și 3, astfel cum este prevăzut în Legea 10/2010; acestea se refereau la activități de promovare a Sardiniei ca destinație turistică. GEASAR nu a încheiat niciun acord de dezvoltare a rutelor în cadrul activității 1.

Activitatea 2

- (237) Operatorul aeroportuar a publicat pe site-ul său web cererea de exprimare a interesului pentru încheierea contractelor de marketing și publicitate pentru punerea în aplicare a Legii 10/2010. După primirea candidaturilor, GEASAR a negociat propunerile pentru activitățile de marketing cu companiile aeriene, luând în considerare planul de marketing turistic elaborat de regiune ca unul dintre instrumentele sale de planificare.
- (238) Ca urmare, GEASAR a încheiat, pentru perioada 2010-2013, contracte ad hoc cu easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com și Air Baltic. Majoritatea contractelor au avut o durată de unul sau doi ani.
- (239) Contractele s-au bazat pe cerința prealabilă ca respectivele companii aeriene să opereze anumite rute europene interne și internaționale dinspre sau către Olbia. Această obligație a fost legată de promovarea Sardiniei ca destinație turistică de către companiile aeriene.
- (240) Activitățile de marketing și promovare a destinației pe care transportatorii se angajează să le efectueze utilizând bugetul alocat în temeiul contractului sunt stabilite în cadrul unui plan media specific. Mai precis, acestea cuprind: (i) publicitate „clasică” (și anume, în oraș, în mass-media, în revistele de la bordul aeronavelor etc.) și (ii) publicitatea „online” pe site-ul web al transportatorului aerian.

Activitatea 3

- (241) GEASAR a încredințat unor terți, în numele regiunii, mai multe inițiative de promovare a Sardiniei ca destinație turistică, cum ar fi publicitatea în presă și prin intermediul reclamelor televizate, tipărirea de hărți cu informații referitoare la Sardinia, panouri publicitare și autocolante pentru afișare în aeroport, contracte de consultanță pentru planificarea strategiilor de promovare, participarea la târguri de profil și la conferințe de presă, precum și promovarea destinației prin oferta de pachete turistice a agențiilor de turism și un site web de promovare a turismului în Sardinia.

Fluxurile financiare

- (242) Plata pentru activitățile 2 și 3 este efectuată în avans de operatorul aeroportuar către companiile aeriene și alți furnizori de servicii implicați. GEASAR a prezentat regiunii rapoarte privind activitățile puse în aplicare în perioada 2010-2012, inclusiv costurile suportate efectiv. Regiunea trebuia să ramburseze în consecință sumele avansate de operatorul aeroportuar.
- (243) Regiunea a rambursat parțial costurile suportate de GEASAR pentru activitățile 2 și, din cauza creditelor sale bugetare limitate. Cea mai mare parte a fondurilor plătite de regiune în temeiul Legii 10/2010 se referă la activitatea 2, acoperind plățile GEASAR către companiile aeriene cu titlu de contraprestație în temeiul contractelor de marketing și publicitate.
- (244) Tabelul 11 prezintă fluxurile financiare de la GEASAR.

Tabelul 11

Fluxurile financiare de la aeroportul Olbia

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
activitatea 2	[...]	[...]	[...]	[...]
activitatea 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Total raportat de operatorul aeroportuar către regiune	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Dreptul la contribuții în temeiul Legii 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Contribuții totale în temeiul Legii 2010 rambursate operatorului aeroportuar	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Evaluare în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat

- (245) GEASAR nu este beneficiarul efectiv al activităților 2 și 3, iar decizia de deschidere a procedurii oficiale a conținut o eroare prin includerea GEASAR printre beneficiarii ajutoarelor de stat prevăzute de Legea 10/2010. GEASAR nu a fost beneficiarul avantajului economic care rezultă din ajutor: contribuțiile acordate de regiune în temeiul Legii 10/2010 au fost pur și simplu „transmise” de către operatorii aeroportuari beneficiarilor finali, și anume companiile aeriene care operează legături aeriene la aeroporturile în cauză. Acest lucru este valabil, de asemenea, pentru promovarea turistică a Sardiniei solicitată de operatorii aeroportuari de la alte societăți.
- (246) Potrivit GEASAR, contribuțiile în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat, întrucât cel puțin două dintre cele patru condiții pentru identificarea ajutorului de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat nu sunt îndeplinite:
- (a) activitățile 2 și 3 nu conferă niciun avantaj întreprinderii GEASAR, care consideră că fondurile prevăzute de Legea 10/2010 sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață: sumele plătite de către regiune, în ceea ce privește activitățile 2 și 3, constau în contraprestația unui serviciu prestat și costurile suportate efectiv de terți. GEASAR observă, de asemenea, că respectiva contraprestație plătită companiilor aeriene (activitatea 2) și altor furnizori de servicii (activitatea 3) este în concordanță cu prețurile actuale de pe piață. În același timp, finanțarea acordată de regiune în temeiul Legii 10/2010 a generat un randament financiar pentru regiune pe termen mediu și lung. Suma obținută de regiune în ceea ce privește creșterea veniturilor fiscale poate fi considerată mai mare decât costurile suportate de regiune în finanțarea activităților examinate. De asemenea, împrumuturile acordate de către SFIRS au fost plătite în condiții normale de piață;
- (b) activitățile 2 și 3 nu afectează schimburile comerciale și nu denaturează concurența: având în vedere amplasarea specifică, aeroportul Olbia operează la nivel local, fără a se afla în concurență cu alte aeroporturi naționale sau europene. Gestionarea, deși parțială, a aeroportului Olbia a fost atribuită întreprinderii GEASAR în 1989, așadar cu mult înainte de hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* din 12 decembrie 2000, prin care s-a prelungit aplicabilitatea normelor privind ajutoarele de stat la exploatarea aeroporturilor.
- (247) GEASAR concluzionează că respectivele contribuții acordate în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

5.3.1.3. Evaluarea compatibilității în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat

- (248) În subsidiar, GEASAR susține că, în orice caz, contribuțiile plătite în temeiul Legii 10/2010 sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Compatibilitatea trebuie să fie evaluată în conformitate cu punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației⁽⁹⁰⁾
- (a) ajutorul este plătit companiilor aeriene care dețin o licență de operare valabilă emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;

⁽⁹⁰⁾ Criteriile respective au fost examinate de Comisie la punctul 133 și următoarele din „decizia de inițiere a procedurii”.

- (b) finanțarea în cauză a vizat reducerea caracterului sezonier al traficului aerian; în consecință, acesta a promovat deschiderea de noi rute sau frecvențe de zbor și nu a vizat companiile aeriene care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în sensul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008;
 - (c) pentru companiile aeriene în cauză, legătura subvenționată a fost profitabilă;
 - (d) finanțarea a acoperit costurile suplimentare la înființare pentru exploatarea noii rute sau a noului orar de zbor; respectivele costuri sunt în conformitate cu prețurile actuale ale pieței;
 - (e) inițiativele în temeiul Legii 10/2010 au fost făcute cunoscute în mod corespunzător diferitelor companii aeriene interesate să își ofere serviciile;
 - (f) contractele includ un sistem de sancțiuni declanșate de nerespectarea angajamentelor luate de compania aeriană față de aeroport.
- (249) GEASAR notează că subvențiile plătite în temeiul Legii 10/2010 sunt acordate companiilor aeriene pentru o perioadă puțin mai lungă (de patru ani în loc de trei) și sunt de o intensitate mai mare decât permit orientările din 2005 privind sectorul aviației, dar adaugă că nu toate contractele încheiate cu respectivele companii aeriene au durată prevăzută de Legea 10/2010; în primul rând, aceasta subliniază că orientările permit derogări de la criteriile de intensitate prevăzute în cazul regiunilor asistate și defavorizate din punct de vedere economic, cum este Sardinia.
- (250) Măsurile examinate sunt adecvate pentru a stimula atingerea obiectivelor de dezvoltare conforme cu interesele Uniunii și nu afectează schimburile comerciale între statele membre într-o măsură contrară interesului comun. În această privință, GEASAR face referire la Rezoluția Parlamentului European din 10 mai 2012 referitoare la viitorul aeroporturilor regionale și al serviciilor aeriene în UE ⁽⁹¹⁾, care a subliniat importanța aeroporturilor regionale în cadrul Uniunii.
- (251) GEASAR consideră că evaluarea compatibilității măsurilor examinate cu piața internă ar trebui să țină seama de rolul important jucat de aeroportul Olbia în asigurarea continuității teritoriale a unei regiuni insulare ca Sardinia.

5.3.1.4. **Evaluări în temeiul articolului 106 din tratat**

- (252) GEASAR constată că sumele plătite în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat pe baza criteriilor Altmark și, chiar dacă ar constitui, acestea ar fi compatibile în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

Îndeplinirea criteriilor Altmark

- (253) În ceea ce privește prima condiție Altmark, GEASAR subliniază că măsurile în cauză fac parte din politica geografică și de transport mai largă a regiunii, menită să asigure un minim de legături aeriene între insulă și restul Uniunii care să acopere întregul an.
- (254) Potrivit GEASAR, a doua și a treia condiție Altmark sunt îndeplinite: parametrii pe baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent și nu există niciun risc de supracompensație deoarece GEASAR a fost rambursată doar parțial pentru costurile suportate.
- (255) GEASAR consideră că a suportat costuri în calitate de întreprindere privată supusă unor condiții normale de piață; prin urmare, cea de a patra condiție Altmark este îndeplinită, de asemenea.

Compatibilitatea în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat

- (256) GEASAR consideră că această compatibilitate trebuie apreciată având în vedere Decizia privind SIEG din 2005 și, în subsidiar, având în vedere Cadrul privind SIEG din 2011, *mutatis mutandis*.
- (257) GEASAR constată că pragul stabilit la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Decizia privind SIEG din 2005 este respectat, dat fiind că valoarea contribuției publice a fost de aproximativ 4 milioane EUR pe an, iar cifra de afaceri a GEASAR a fost sub 100 de milioane EUR. Condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din Decizia privind SIEG din 2005 sunt îndeplinite, de asemenea.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

(258) În legătură cu aplicabilitatea Cadrului privind SIEG din 2011, GEASAR subliniază următoarele:

- (a) compensația a fost acordată pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit;
- (b) responsabilitatea prestării serviciului de interes economic general a fost încredințată întreprinderilor în cauză prin unul sau mai multe acte;
- (c) valoarea compensației nu depășește ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil.

5.3.2. OBSERVAȚII PREZENTATE CU PRIVIRE LA APLICAREA ORIENTĂRILOR DIN 2014 PRIVIND SECTORUL AVIAȚIEI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MĂSURILE ÎN CAUZĂ

- (259) GEASAR subliniază că presupusul ajutor în cauză a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014 și că secțiunea 8.6 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației precizează data de la care trebuie să fie aplicate criteriile de compatibilitate prevăzute în orientări. Prin urmare, Comisia trebuie să aplice principiul enunțat la punctul 172 din orientări în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014. Punctul 5 din orientări prevede, de asemenea, criterii de compatibilitate pentru ajutoarele de exploatare plătite până la 4 aprilie 2014. În schimb, Orientările din 2014 privind sectorul aviației nu se aplică ajutoarelor pentru investiții și ajutoarelor la înființare acordate cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat înainte de 4 aprilie 2014. Comisia trebuie să aplice acestor tipuri de ajutoare „normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor” (punctele 173 și 174 din orientări).
- (260) GEASAR face trimitere la observațiile pe care le-a prezentat Comisiei la 1 iulie 2013 pentru a demonstra că nu a beneficiat de niciun ajutor de stat. Cu toate acestea, în cazul în care Comisia ar ajunge la concluzia că fondurile publice plătite în temeiul Legii 10/2010 îndeplinesc criteriile pentru a fi considerate ajutor de exploatare al cărui beneficiar efectiv a fost GEASAR S.p.A., operatorul aeroportuar susține că orice ajutor acordat îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (261) GEASAR notează că, în temeiul punctului 137 din orientări, „ajutoarele de exploatare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție”, inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014, „pot fi declarate compatibile” în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, „în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite”. O condiție suplimentară pentru ca un astfel de ajutor să fie compatibil este:
- (a) „sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate în secțiunea 5.1.2, cu excepția punctelor 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 și 134”;
 - (b) se va ține cont, în special, de „denaturările concurenței”.
- (262) GEASAR consideră că toate condițiile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației au fost îndeplinite.

5.3.2.1. **Contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun (punctele 113 și 114 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)**

- (263) GEASAR notează că orice ajutor de exploatare acordat în temeiul Legii 10/2010 a contribuit cu siguranță la „realizarea unui obiectiv de interes comun”. Acest lucru este confirmat de obiectivele de „consolidare a coeziunii economice, sociale și teritoriale din comunității de referință”, pe care regiunea intenționa să le îndeplinească prin adoptarea Legii 10/2010. Într-adevăr, contribuția publică acordată a vizat să promoveze dezvoltarea de legături de zbor între insulă și restul Uniunii și să reducă caracterul sezonier al acestora și a făcut posibilă evitarea „oricărei perturbări a traficului aerian și a conectivității” (punctul 113).
- (264) GEASAR S.p.A. susține că Legea 10/2010 a contribuit la „creșterea mobilității cetățenilor Uniunii și a conectivității regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii” [punctul 113 litera (a)]. Aceasta adaugă că Legea 10/2010 „[a] facilitat dezvoltarea regională” [punctul 113 litera (c)]; într-adevăr, aeroportul Olbia constituie o poartă de acces esențială către destinațiile turistice din nord-estul Sardiniei și Legea 10/2010 a contribuit la reducerea caracterului sezonier al traficului aerian.

5.3.2.2. Necesitatea unei intervenții din partea statului (punctele 116, 117 și 118 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (265) Potrivit GEASAR, această condiție este, de asemenea, îndeplinită, întrucât aeroportul Olbia se încadrează în categoria menționată la punctul 118 din orientări, și anume aeroporturi care nu pot să își acopere costurile de exploatare. Mai precis, aeroportul Olbia se încadrează la litera (d), „aeroporturi cu un trafic anual de pasageri între 1-3 milioane”. În 2013, traficul comercial de pasageri s-a ridicat la 1 950 615 pasageri.

5.3.2.3. Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică (punctul 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (266) GEASAR consideră că nu existau alte instrumente de politică sau de ajutor care să denatureze mai puțin și care să fi făcut posibilă atingerea aceluiași obiectiv, și anume de a asigura legături aeriene către nord-vestul Sardiniei, care la acea dată erau concentrate în principal în perioada de vară și, prin urmare, să contribuie la depășirea decalajului de dezvoltare care afectează regiunea ca urmare a locației sale periferice și a izolării. Toate ajutoarele primite au fost utilizate pentru a menține și a dezvolta traficul comercial, asigurând legături bune între diferitele state membre.

5.3.2.4. Existența unui efect stimulat (punctul 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (267) GEASAR subliniază că orice ajutor acordat în temeiul Legii 10/2010 a fost, în orice caz, strict utilizat pentru a facilita dezvoltarea volumelor de trafic și a activității aeroportuare, considerate a fi în concordanță cu obiectivele de interes general urmărite. În absența unei intervenții publice, aceste obiective nu ar fi putut fi obținute, iar aeroportul Olbia ar fi suportat o reducere semnificativă a nivelului activității sale în decursul anului.

5.3.2.5. Proporționalitatea valorii ajutorului (ajutorul limitat la minimumul necesar) (punctul 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (268) Cu privire la acest aspect, operatorul aeroportuar face trimitere la elementele relevante de care Comisia dispune deja și subliniază că prin fondurile publice acordate se urmărește ca operatorului să îi fie rambursate costurile suportate efectiv în legătură cu inițiativele puse în aplicare în temeiul Legii 10/2010.

5.3.2.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale (punctul 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (269) GEASAR observă că niciun ajutor de exploatare nu a afectat concurența în niciun mod. Operatorul constată că, datorită poziției sale geografice, aeroportul Olbia este o operațiune insulară cu un domeniu de aplicare limitat din punct de vedere geografic, neexpus concurenței reprezentate de alte aeroporturi naționale sau din cadrul Uniunii. În plus, având în vedere caracteristicile sale, acesta nu este în concurență nici cu alte aeroporturi din Sardinia. În plus, aeroportul Olbia nu concurează cu alte moduri alternative de transport.
- (270) În sfârșit, GEASAR subliniază că, de asemenea în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, aeroportul Olbia „este deschis tuturor potențialilor utilizatori și (...) nu este rezervat unui anumit utilizator”. Având în vedere cele de mai sus, societatea consideră că orice ajutor de exploatare acordat în temeiul Legii 10/2010 este pe deplin compatibil cu criteriile prevăzute la punctul 5.1.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației și ar trebui, prin urmare, să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

5.4. OBSERVAȚII PREZENTATE DE SOGEAAL S.P.A. (OPERATORUL AEROPORTUAR AL AEROPORTULUI ALGHERO)

5.4.1. OBSERVAȚII PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

- (271) SOGEAAL subliniază că locația aeroportului Alghero într-o regiune insulară, cum este Sardinia, înseamnă că:

- (a) aeroportul Alghero nu poate fi considerat a se suprapune cu aeroporturi din alte state membre sau din Italia continentală;
- (b) aeroportul Alghero nu intră în concurență cu alte aeroporturi de pe insulă (în special aeroportul Mario Mamei din Cagliari-Elmas și aeroportul Olbia-Costa Smeralda). Cele trei aeroporturi din Sardinia nu pot fi considerate ca fiind substituibile reciproc, întrucât deservesc zone diferite. Principalele motive pentru lipsa de substituibilitate sunt: topografia insulei, prezența difuză a populației pe întregul teritoriu, distanțele mari dintre așezări și lipsa unor legături rutiere rapide între diferite zone ale insulei.

- (272) În plus, traficul aerian pe aeroportul Alghero nu este în concurență cu alte moduri de transport din și către Sardinia. Singura alternativă de a ajunge în Sardinia este pe cale maritimă, însă cu timpi de călătorie mult mai îndelungați.

5.4.1.1. Acțiunile întreprinse de SOGEAAL pentru punerea în aplicare a Legii 10/2010

- (273) SOGEAAL a prezentat regiunii planurile de acțiune pentru 2010 și pentru perioada de trei ani 2011-2013, împreună cu cererile de finanțare corespunzătoare. Regiunea a aprobat alocarea de fonduri pentru perioadele respective, prin Decizia nr. 43/37 din 6 decembrie 2010 și Decizia nr. 52/117 din 23 decembrie 2011.
- (274) SOGEAAL consideră că, în punerea în aplicare a activităților 1, 2 și 3 prevăzute de Legea 2010, aceasta a luat în considerare perspectivele de rentabilitate estimate în planul economico-financiar.

Activitatea 1

- (275) După ce și-a făcut publică intenția de a încheia contracte pentru dezvoltarea rutelor în temeiul Legii 10/2010, SOGEAAL a încheiat contracte cu Ryanair și easyJet, pentru anii 2010-2013, în temeiul cărora companiile aeriene s-au angajat să atingă anumite obiective de trafic, la atingerea cărora ar primi din partea SOGEAAL, în numele regiunii, o anumită sumă cu titlu de comision de succes.

Activitatea 2

- (276) Operatorul aeroportuar a publicat pe site-ul său web intenția de a încheia contracte de marketing și publicitate în temeiul Legii 10/2010. SOGEAAL a încheiat ulterior contracte de marketing și publicitate cu AMS, Meridiana, Alitalia și WizzAir. Contractele s-au bazat pe cerința prealabilă ca respectivele companii aeriene să exploateze anumite rute interne sau europene dinspre și către Alghero. Această obligație a fost legată de promovarea Sardiniei ca destinație turistică de către companiile aeriene.
- (277) Activitățile de marketing și promovare a destinației pe care le efectuează transportatorii utilizând contribuția furnizată în temeiul contractului includ: (i) publicitate „clasică” (și anume, în oraș, în mass-media, în revistele de la bordul aeronavelor etc.) și (ii) publicitatea „online” pe site-ul web al transportatorului aerian.

Activitatea 3

- (278) SOGEAAL a încredințat unor terți, în numele regiunii, o serie de inițiative pentru a promova Sardinia ca destinație turistică, inclusiv crearea unui site web care să promoveze turismul în Sardinia, campanii publicitare online și clasice și promovarea destinației prin oferta de pachete turistice a agențiilor de turism.

Fluxurile financiare

- (279) Plata pentru acțiunile realizate în cadrul activităților 1, 2 și 3 se efectuează sub forma unui avans achitat de operatorii aeroportuari companiilor aeriene și altor furnizori de servicii implicați. SOGEAAL a prezentat regiunii rapoartele activităților puse în aplicare în perioada 2010-2012, inclusiv costurile suportate efectiv. Regiunea trebuie să ramburseze în consecință sumele avansate de către operatorul aeroportuar.
- (280) Cea mai mare parte a fondurilor plătite de regiune în conformitate cu Legea 10/2010 se referă la activitățile 1 și 2, acoperind plățile efectuate de SOGEAAL către companiile aeriene cu titlu de contraprestație în temeiul contractelor de marketing și publicitate, astfel cum se arată în tabelul 12.

Tabelul 12

Fluxurile financiare de la aeroportul Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
activitatea 1	[...]	[...]	[...]	[...]
activitatea 2	[...]	[...]	[...]	[...]
activitatea 3	—	[...]	[...]	[...]

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Total raportat de operatorul aeroportuar către regiune	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Dreptul la contribuții în temeiul Legii 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Contribuții totale în temeiul Legii 2010 rambursate operatorului aeroportuar	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. *Evaluare în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat*

- (281) SOGEAAL nu este beneficiarul real al activităților 1, 2 și 3. SOGEAAL susține că decizia de inițiere a procedurii a conținut o eroare prin faptul că a inclus SOGEAAL printre beneficiarii ajutoarelor de stat prevăzute prin Legea 10/2010.
- (282) SOGEAAL nu a fost beneficiarul avantajului economic care rezultă din ajutor: contribuțiile acordate de regiune în temeiul Legii 10/2010 au fost pur și simplu „transmise” de către operatorii aeroportuari beneficiarilor finali, și anume companiile aeriene care operează legături aeriene în aeroporturile în cauză. Acest lucru este valabil, de asemenea, pentru promovarea turistică a Sardiniei solicitată de operatorii aeroportuari de la alte societăți.
- (283) Potrivit SOGEAAL, compensația acordată în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat. Trei dintre cele patru condiții de identificare a unui ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) nu sunt îndeplinite. Activitățile 1, 2 și 3 nu afectează comerțul și nu denaturează concurența: având în vedere locația sa specifică, aeroportul Alghero operează la nivel local fără a se afla în concurență cu alte aeroporturi naționale sau europene. Gestionarea, deși parțială, a aeroportului Alghero a fost atribuită întreprinderii SOGEAAL în 1989, prin urmare, cu mult înainte de hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* din 12 decembrie 2000, care a prelungit aplicabilitatea normelor privind ajutoarele de stat la gestionarea aeroporturilor.
- (284) Activitățile 1, 2 și 3 nu conferă niciun avantaj economic. SOGEAAL consideră că fondurile prevăzute prin Legea nr. 10/2010 sunt în concordanță cu principiul investitorului în economia de piață: sumele plătite de către regiune, în ceea ce privește toate cele trei activități, constau în contraprestația pentru un serviciu prestat și costurile suportate efectiv de terți. SOGEAAL observă, de asemenea, că respectiva contraprestație plătită companiilor aeriene (activitatea 2) și altor furnizori de servicii (activitatea 3) este în concordanță cu prețurile actuale ale pieței.
- (285) Finanțarea acordată de regiune în temeiul Legii 10/2010 a generat un randament financiar pentru regiune pe termen mediu și lung. Suma obținută de regiune în ceea ce privește creșterea veniturilor fiscale poate fi considerată mai mare decât costurile suportate de regiune în finanțarea activităților examinate. De asemenea, împrumuturile acordate de SFIRS au fost plătite în condiții normale de piață.
- (286) SOGEAAL concluzionează că respectivele contribuții acordate în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

5.4.1.3. *Evaluarea compatibilității în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat*

- (287) În subsidiar, SOGEAAL susține că, în orice caz, contribuțiile plătite în temeiul Legii 10/2010 sunt compatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Compatibilitatea trebuie să fie evaluată în conformitate cu punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽⁹²⁾
- (a) ajutorul este plătit companiilor aeriene care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;
- (b) finanțarea în cauză a vizat reducerea caracterului sezonier al traficului aerian și în consecință, a promovat deschiderea de noi rute sau frecvențe de zbor și nu a vizat companiile aeriene care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în sensul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008;

⁽⁹²⁾ Criteriile respective au fost examinate de Comisie la punctul 133 și următoarele din „decizia de inițiere a procedurii”.

- (c) pentru companiile aeriene în cauză, legătura subvenționată a fost profitabilă;
 - (d) inițiativele în temeiul Legii 10/2010 au fost făcute cunoscute în mod corespunzător diferitelor companii aeriene interesate să își ofere serviciile;
 - (e) contractele includ un sistem de sancțiuni declanșate de nerespectarea angajamentelor luate de compania aeriană față de aeroport.
- (288) SOGEAAL constată că subvențiile plătite în temeiul Legii 10/2010 sunt acordate companiilor aeriene pentru o perioadă puțin mai lungă (de patru ani în loc de trei) și o intensitate mai mare decât permit orientările din 2005 privind sectorul aviației, dar adaugă că nu toate contractele încheiate cu respectivele companii aeriene au durată prevăzută de Legea 10/2010; în primul rând, aceasta subliniază că orientările permit derogări de la criteriile de intensitate prevăzute în cazul regiunilor asistate și defavorizate din punct de vedere economic, cum este Sardinia.
- (289) Activitățile examinate sunt adecvate pentru a stimula obiectivele de dezvoltare compatibile cu interesele Uniunii și nu afectează schimburile comerciale între statele membre într-o măsură contrară interesului comun. În această privință, SOGEAAL face referire la Rezoluția Parlamentului European din 10 mai 2012 referitoare la viitorul aeroporturilor și al serviciilor aeriene regionale în UE, care a subliniat importanța aeroporturilor regionale în UE.
- (290) SOGEAAL consideră că evaluarea compatibilității măsurilor examinate cu piața internă ar trebui să țină seama de rolul important jucat de aeroportul Alghero în asigurarea continuității teritoriale a unei regiuni insulare precum Sardinia.

5.4.1.4. *Evaluări în temeiul articolului 106 din tratat*

- (291) SOGEAAL constată că sumele plătite în temeiul Legii 10/2010 nu constituie ajutor de stat pe baza criteriilor Altmark și, chiar dacă ar constitui, acestea ar fi compatibile în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

Îndeplinirea criteriilor Altmark

- (292) În ceea ce privește prima condiție Altmark, SOGEAAL arată că activitățile examinate fac parte din politica geografică și de transport mai amplă a regiunii, menită să asigure un minim de legături aeriene între insulă și restul Uniunii care să acopere întregul an.
- (293) Potrivit SOGEAAL, a doua și a treia condiție Altmark sunt îndeplinite: parametrii pe baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent și nu există niciun risc de supracompensație, întrucât SOGEAAL a fost rambursată doar parțial pentru costurile suportate.
- (294) Costurile luate în considerare au fost suportate de întreprinderi private, bine gestionate, prin urmare, cea de a patra condiție Altmark este îndeplinită, de asemenea.

Compatibilitatea ajutorului în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat

- (295) SOGEAAL consideră că această compatibilitate trebuie evaluată având în vedere Decizia privind SIEG din 2005 și, în subsidiar, având în vedere Cadrul privind SIEG din 2011, *mutatis mutandis*.
- (296) SOGEAAL notează că pragul stabilit la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Decizia privind SIEG din 2005 este respectat în măsura în care suma contribuției publice a fost de aproximativ 4 milioane EUR pe an, iar cifra de afaceri a SOGEAAL a fost sub 100 milioane EUR. Condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din Decizia privind SIEG din 2005 sunt îndeplinite, de asemenea.
- (297) În legătură cu aplicabilitatea Cadrului privind SIEG din 2011, SOGEAAL subliniază următoarele:
- (a) compensația a fost acordată pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit;
 - (b) responsabilitatea prestării serviciului de interes economic general a fost încredințată întreprinderilor în cauză prin unul sau mai multe acte;
 - (c) valoarea compensației nu depășește ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil.

5.4.2. OBSERVAȚII PREZENTATE CU PRIVIRE LA APLICAREA ORIENTĂRILOR DIN 2014 PRIVIND
SECTORUL AVIAȚIEI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MĂSURILE ÎN CAUZĂ

- (298) SOGEAAL subliniază că presupusul ajutor în cauză a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014 și că secțiunea 8.6 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației precizează data de la care criteriile de compatibilitate prevăzute de aceasta trebuie să fie aplicate. Prin urmare, Comisia trebuie să aplice principiul enunțat la punctul 172 din orientări în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014. Punctul 5 din orientări prevede, de asemenea, criterii de compatibilitate pentru ajutoarele de exploatare plătite până la 4 aprilie 2014. În schimb, Orientările din 2014 privind sectorul aviației nu se aplică ajutoarelor pentru investiții și ajutoarelor la înființare acordate cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat înainte de 4 aprilie 2014. Comisia trebuie să aplice acestor tipuri de ajutoare „normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor” (punctele 173 și 174 din orientări).
- (299) SOGEAAL face trimitere la observațiile pe care le-a prezentat Comisiei la 29 iulie 2013 pentru a demonstra că nu a beneficiat de niciun ajutor de stat. Cu toate acestea, în cazul în care Comisia ar ajunge totuși la concluzia că fondurile publice plătite în temeiul Legii 10/2010 se califică drept ajutor de exploatare al căror beneficiar real a fost SOGEAAL, operatorul aeroportuar susține că orice ajutor acordat îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (300) SOGEAAL notează că, în temeiul punctului 137 din orientări, „ajutoarele de exploatare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție”, inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014, „pot fi declarate compatibile” în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, „în ceea ce privește totalitatea costurilor de exploatare care nu sunt acoperite”. O condiție suplimentară pentru ca un astfel de ajutor să fie compatibil este:
- (a) „sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate în secțiunea 5.1.2, cu excepția punctelor 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 și 134”;
- (b) se va ține cont, în special, de „denaturările concurenței”.
- (301) SOGEAAL consideră că toate condițiile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației sunt îndeplinite și notează că, la 8 mai 2014, prezentase deja observații privind compatibilitatea cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației în procedura SA.23098-Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1. **Contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun (punctele 113 și 114 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)**

- (302) SOGEAAL atrage atenția asupra faptului că orice ajutor de funcționare acordat în temeiul Legii 10/2010 a contribuit cu siguranță la „realizarea unui obiectiv de interes comun”. Acest lucru este confirmat de obiectivele privind „consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale a comunităților de referință” pe care regiunea a intenționat să le urmărească prin adoptarea Legii 10/2010. Într-adevăr, contribuția publică acordată era destinată să promoveze dezvoltarea de legături de zbor între insulă și restul Uniunii și să reducă caracterul sezonier al acestora și a făcut posibilă evitarea „oricărei perturbări a traficului aerian și a conectivității” (punctul 113).
- (303) SOGEAAL susține că Legea 10/2010 a contribuit de fapt la „creșterea mobilității cetățenilor Uniunii și a conectivității regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii” [punctul 113 litera (a)].
- (304) Același operator adaugă că Legea 10/2010 „[a] facilitat dezvoltarea regională” [punctul 113 litera (c)]; acest lucru este valabil în special pentru zona pe care o deservește aeroportul Alghero, nord-vestul regiunii Sardinia, care suferă de un decalaj semnificativ în ceea ce privește dezvoltarea.

5.4.2.2. **Necesitatea unei intervenții din partea statului (punctele 116, 117 și 118 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)**

- (305) Potrivit SOGEAAL, această condiție este îndeplinită, de asemenea, întrucât aeroportul Alghero se încadrează în categoria menționată la punctul 118 din orientări, și anume aeroporturi care nu pot să își acopere costurile de exploatare. Mai precis, aeroportul Alghero se încadrează la litera (d), „aeroporturi cu un trafic anual de pasageri cuprins între 1 și 3 milioane”.

5.4.2.3. Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică (punctul 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (306) SOGEAAL consideră că nu există alte instrumente de politică sau de ajutor care să denatureze mai puțin și care să fi permis atingerea aceluiași obiectiv, și anume de a asigura legături aeriene către nord-vestul Sardiniei, care la acea dată erau concentrate în principal în perioada de vară și, prin urmare, să contribuie la depășirea decalajului de dezvoltare care afectează regiunea ca urmare a poziției periferice și a izolării. Toate ajutoarele primite au fost utilizate pentru a menține și a dezvolta traficul comercial, asigurând conexiuni bune între diferitele state membre.

5.4.2.4. Existența unui efect stimulat (punctul 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (307) SOGEAAL subliniază că orice ajutor care i-a fost acordat în temeiul Legii 10/2010 a fost, în orice caz, strict folosit pentru a facilita dezvoltarea volumelor de trafic și a activității aeroportuare, considerate a fi coerente cu obiectivele de interes general urmărite. În absența unei intervenții publice, aceste obiective nu ar fi putut fi îndeplinite, iar aeroportul Alghero ar fi înregistrat o reducere semnificativă a nivelului activității în decursul anului.

5.4.2.5. Proportionalitatea valorii ajutorului (ajutorul limitat la minimul necesar) (punctul 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (308) Cu privire la acest aspect, operatorul aeroportuar face trimitere la elementele relevante de care Comisia dispune deja și subliniază că prin fondurile publice acordate se urmărește ca operatorului să îi fie rambursate costurile suportate efectiv în legătură cu inițiativa pusă în aplicare în temeiul Legii 10/2010.

5.4.2.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale (punctul 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației)

- (309) SOGEAAL observă că eventualul ajutor de exploatare nu a afectat concurența în niciun mod. Operatorul constată că, datorită poziției sale geografice, aeroportul Alghero este o operațiune insulară cu de anvergură limitată din punct de vedere geografic, neexpusă concurenței reprezentate de alte aeroporturi naționale sau din cadrul Uniunii. În plus, având în vedere caracteristicile sale, acesta nu este în concurență nici cu alte aeroporturi din Sardinia. În plus, aeroportul Alghero nu concurează cu moduri alternative de transport.
- (310) În sfârșit, SOGEAAL subliniază că, tot în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, aeroportul Alghero este „deschis tuturor potențialilor utilizatori” și nu este „rezervat unui utilizator specific”. Având în vedere cele de mai sus, societatea consideră că orice ajutor de exploatare acordat în temeiul Legii 10/2010 este pe deplin compatibil cu criteriile prevăzute la punctul 5.1.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației și ar trebui, prin urmare, să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

5.5. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE SOGAER (OPERATORUL AEROPORTUAR AL AEROPORTULUI CAGLIARI)

5.5.1. OBSERVAȚII PRIVIND DECIZIA DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

- (311) SOGAER nu este de acord cu abordarea adoptată de către Comisie atunci când aceasta pare să aplice principiul *Altmark* întreprinderii SOGAER, mai degrabă decât transportatorilor: SOGAER nu a fost niciodată solicitată de către regiune să presteze vreun serviciu de interes general. SOGAER consideră că regiunea nu a fost în măsură să prezinte niciun document conținând o descriere clară a obligațiilor de serviciu public impuse de aeroporturi tocmai datorită faptului că presupusele obligații nu au fost niciodată considerate ca fiind obligații.

5.5.1.1. Identificarea greșită a beneficiarilor

- (312) SOGAER nu este de acord cu concluzia la care a ajuns Comisia conform căreia SOGAER este un beneficiar al ajutorului de stat în temeiul Legii 10/2010. SOGAER consideră că schema de ajutor care face obiectul investigației nu constituie ajutor de exploatare în favoarea SOGAER sau compensație plătită întreprinderii SOGAER pentru un serviciu solicitat de către regiune, și anume selectarea companiilor aeriene capabile să atingă obiectivele anuale declarate pentru frecvența și volumul de pasageri pe rutele către și dinspre aeroportul Cagliari.
- (313) SOGAER susține că, în cadrul schemei în cauză, regiunea oferă o compensație care este doar direcționată prin intermediul SOGAER ca parte a unui plan stabilit, finanțat și monitorizat de regiune și este plătită companiilor aeriene în schimbul operării unor rute noi sau al dezvoltării rutelor existente dinspre și către Sardinia. În cazul în care nu s-ar fi deschis noi rute sau nu s-ar fi extins rutele existente, SOGAER nu ar fi primit nicio plată pentru serviciul furnizat.

- (314) SOGAER atrage atenția asupra obligației contabile care i-a fost impusă: regiunea a rambursat SOGAER pentru fondurile pe care aceasta le-a plătit în avans companiilor aeriene numai după ce regiunea a acceptat conturile SOGAER, care a trebuit să demonstreze că respectivele companii aeriene au primit totalitatea contribuțiilor regionale. SOGAER susține, prin urmare, că nu a fost un beneficiar al ajutorului în cauză și că este incorect să se vorbească despre sprijinul financiar acordat de către regiune întreprinderii SOGAER. SOGAER nu are cunoștință de existența vreunui precedent pentru o constatare a Comisiei conform căreia o parte este un beneficiar al ajutorului de stat în cazul în care rolul său se limitează la transmiterea către părți terțe a resurselor publice primite. Serviciul pentru care regiunea a plătit compensația a fost furnizat de compania aeriană, și nu de către operatorul aeroportuar. SOGAER adaugă că plata anticipată acordată de SFIRS nu a implicat niciun element de ajutor de stat. Aceasta a fost un împrumut pentru care s-au perceput dobânzi în condițiile pieței.

5.5.1.2. Fluxurile financiare

- (315) Plata anticipată a activităților 2 și 3 este efectuată de operatorul aeroportuar către companiile aeriene și alți furnizori de servicii în cauză. SOGAER a prezentat regiunii rapoarte privind activitățile puse în aplicare în perioada 2010-2012, indicând costurile suportate efectiv. Regiunea ar fi trebuit în consecință să ramburseze sumele avansate de operatorul aeroportuar. Tabelul 13 prezintă fluxurile financiare aferente.

Tabelul 13

Fluxurile financiare de la aeroportul Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Activitățile 1 și 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Activitatea 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma totală plătită companiilor aeriene	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Total raportat de operatorul aeroportului către regiune	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Dreptul de a beneficia de contribuții în temeiul Legii din 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Contribuții totale în temeiul Legii din 2010 rambursate operatorului aeroportuar	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. Beneficiarii măsurilor

- (316) SOGAER consideră că beneficiarii reali ai celor trei activități definite în temeiul Legii 10/2010 au fost industria turismului de pe insulă și regiunea în sine în mod indirect, datorită veniturilor fiscale crescute care decurg din dezvoltarea turismului.
- (317) Ca o condiție pentru acordarea finanțării de către regiune, aeroporturile au avut obligația de a transfera mai departe ceea ce au primit, astfel încât acestea nu pot fi considerate beneficiarii efectivi. Același lucru este valabil, de asemenea, pentru cele două companii aeriene principale care operează zboruri în Cagliari, Ryanair și easyJet, ambele fiind companii străine sprijinite de regiune să îndeplinească obiective regionale.

5.5.1.4. Absența ajutorului de stat

- (318) SOGAER analizează elementele componente ale unei măsuri de ajutor de stat și, în special, dezbate chestiunea dacă plata efectuată a conferit un avantaj asupra concurenței. Societatea susține că respectiva compensație regională nu a acoperit niciodată mai mult de o parte din costurile suplimentare suportate de transportatori în vederea deschiderii de noi rute sau extinderii celor existente. Aceasta oferă ca exemplu cazul Ryanair, pentru care compensația plătită de regiune, transmisă de SOGAER, a acoperit aproximativ o zecime din costul estimat al transportului pe rutele solicitate.

- (319) SOGAER subliniază că mecanismul pus în aplicare constituie o soluție avantajoasă de ambele părți: pasagerii pot călători la prețuri competitive către și dinspre insulă, în timp ce regiunea primește venituri suplimentare provenite din turism. Turismul regional și industria hotelieră, companiile aeriene și aeroporturile beneficiază, de asemenea, în urma acestui fapt. Prin urmare, SOGAER contestă abordarea adoptată de Comisie, care pare să urmărească întreruperea acestui cerc virtuos.
- (320) SOGAER a ales întotdeauna transportatorii după publicarea unei invitații de exprimare a interesului pe propriul site web. Posibilitatea de a deservi Cagliari a fost deschisă tuturor transportatorilor interesați, în aceeași termeni economici. SOGAER susține că, în cazul în care companiile aeriene în cauză reușesc să obțină profituri mai mari decât celelalte companii aeriene, datorită modelelor lor speciale de afaceri, acest lucru nu poate fi atribuit ajutorului de stat acordat de operatorul aeroportuar sau de regiune. De asemenea, transportatorii nu ar trebui să fie sancționați pentru acest lucru.
- (321) În concluzie, SOGAER consideră că nu există niciun ajutor de stat deoarece (i) avantajul necesar necuvenit în favoarea transportatorilor lipsește; (ii) principiul investitorului privat în economia de piață este îndeplinit, având în vedere câștigurile în favoarea trezoreriei regionale, care sunt mai mari decât cheltuielile în temeiul articolului 3 din Legea 10/2010; și (iii) ajutorul este acordat industriei hoteliere și turistice de pe insulă și nu este de o asemenea amploare încât să aibă un efect asupra schimburilor comerciale în cadrul Uniunii.

5.5.1.5. *Serviciile de interes economic general (SIEG)*

- (322) SOGAER consideră că analiza efectuată de Comisie cu privire la selectivitatea avantajului este excesiv de strictă. Comisia susține că Legea 10/2010 se referă nu la anumite rute, ci la obiectivul general de dezvoltare a transportului aerian. Comisia obiectează că acest lucru este în contradicție cu primul criteriu *Altmark* de a defini în mod clar cerințele pe care întreprinderea beneficiară trebuie să le îndeplinească pentru a obține o compensație pentru un serviciu de interes economic general.
- (323) În opinia SOGAER, din modul de redactare a legislației regionale reieșea clar că respectiva compensație trebuia acordată doar companiilor aeriene care au deschis rute noi sau le-au extins pe cele existente. SOGAER consideră că obligația respectivă este suficient de precisă ca obiectiv.
- (324) Abordarea Comisiei în ceea ce privește definiția parametrilor pentru calcularea compensației este considerată la fel de severă. SOGAER susține că volumul compensației plătite transportatorilor a fost calculat pe baza unor criterii mai restrictive decât cele stabilite de regiune și că acest lucru ar trebui să fie suficient pentru a satisface cel de al doilea criteriu *Altmark*.
- (325) În ceea ce privește al treilea criteriu și al patrulea criteriu *Altmark*, SOGAER afirmă că a publicat un anunț specific în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* în 2003, care a fost urmat, în lunile iunie și august ale aceluiași an, de un anunț publicitar în principalul cotidian european. Niciun transportator aerian nu și-a manifestat interesul, iar SOGAER a publicat un anunț de participare pe site-ul său web. SOGAER a evitat întotdeauna orice formă de supracompensație pentru serviciile solicitate, inclusiv în cazul în care exista un singur transportator interesat, iar marja de negociere a întreprinderii SOGAER a fost, prin urmare, mai limitată.
- (326) SOGAER nu are cunoștință de niciun act juridic prin care regiunea le-a acordat operatorilor aeroportuari sarcina de a executa o obligație de serviciu public. Prin urmare, eforturile Comisiei de a stabili dacă nivelul compensației acordate operatorilor aeroportuari a fost sau nu proporțional sunt sortite eșecului.

5.5.1.6. *Principiul investitorului privat în economia de piață și Orientările din 2014 privind sectorul aviației*

- (327) SOGAER afirmă că s-a orientat către companiile aeriene low-cost, în special Ryanair, în același mod ca aeroporturile private. În susținerea acestei afirmații, întreprinderea face referire la raportul elaborat de societatea de consultanță care acționează în numele companiei aeriene Ryanair la 28 iunie 2013.
- (328) Acesta susține că multe dintre criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației sunt îndeplinite pe fond în cazul în discuție: (i) SOGAER a gestionat ajutorul sau compensația pentru deschiderea de noi rute sau extinderea celor existente în numele regiunii; (ii) compensația a reprezentat aproximativ o zecime din costurile medii de exploatare; și (iii) companiile aeriene care beneficiază de activitățile în curs de evaluare dețineau toate o licență valabilă de operare. SOGAER consideră, prin urmare, că dacă orientările sunt interpretate pe fond mai degrabă decât în mod formal, se poate concluziona că ajutorul în cauză este compatibil.

5.5.2. OBSERVAȚII REFERITOARE LA APLICAREA ORIENTĂRILOR DIN 2014 PRIVIND SECTORUL AVIAȚIEI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE MĂSURILE ÎN CAUZĂ

- (329) SOGAER observă că scutirea prevăzută la punctul 137 din orientările privind sectorul aviației ar trebui aplicată în cazul aeroportului Cagliari, deși aeroportul depășește trei milioane de pasageri. În caz contrar, aeroportul Cagliari ar fi tratat diferit de celelalte două aeroporturi din Sardinia vizate de activitățile în curs de evaluare.
- (330) SOGAER subliniază că ajutorul în cauză a contribuit la facilitarea mobilității cetățenilor Uniunii către și dinspre Cagliari, sporind astfel în mod semnificativ numărul de zboruri în interiorul Uniunii către și dinspre capitala insulei.
- (331) În ceea ce privește necesitatea unei intervenții din partea regiunii, SOGAER afirmă că, fără contribuțiile regionale care să compenseze ceea ce SOGAER a transferat companiilor aeriene și altor furnizori de servicii, conturile SOGAER ar fi înregistrat o pierdere. Nu a existat nicio altă modalitate de realizare a obiectivului de îmbunătățire a legăturilor dintre regiune și restul Uniunii care ar fi putut implica un grad mai redus de denaturare a concurenței.
- (332) SOGAER subliniază că regiunea a menținut întotdeauna ajutorul la minim, plătind doar pentru elementele justificate în mod corespunzător de către operatorul aeroportuar.
- (333) În ceea ce privește prevenirea efectelor negative asupra concurenței și asupra comerțului în cadrul Uniunii, SOGAER observă că schema era aplicabilă tuturor celorlalte aeroporturi regionale, deși acestea se aflau în concurență unul cu celălalt, permițând astfel acoperirea diferențelor respective între cheltuielile de funcționare și venituri.
- (334) În cele din urmă, SOGAER afirmă că, în cazul în care Comisia ar considera că schema în cauză constituie un ajutor de exploatare în favoarea SOGAER, ajutorul ar trebui, în orice caz, să fie considerat compatibil cu piața internă, întrucât acesta este în concordanță cu criteriile și condițiile de la punctul 5.1.2 din orientările privind sectorul aviației.

6. COMENTARIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

6.1. COMENTARIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR

- (335) Autoritățile regionale contestă afirmațiile Ryanair potrivit cărora aeroporturile ar fi acționat în conformitate cu principiul investitorului privat în economia de piață în ceea ce privește menținerea unei relații comerciale cu companiile aeriene în vederea creșterii traficului de călători și, prin urmare, a veniturilor. În realitate, societățile de administrare a aeroporturilor au acționat doar în calitate de intermediari, fiind implicate strict în transferul de resurse către companiile aeriene.
- (336) Potrivit regiunii, investitorul privat în economia de piață în acest caz a fost regiunea, care a analizat investițiile din perspectiva impactului economic pozitiv pentru teritoriu.
- (337) Italia a transmis o notă din partea Autorității naționale de aviație civilă din Italia ⁽⁹³⁾, în care se afirmă că posibilitatea pentru aeroporturile regionale de a-și face reclamă pe site-urile web ale companiilor aeriene low-cost ar reprezenta un avantaj pentru turism și sectoarele comerciale, întrucât aeroporturile regionale nu beneficiază de pozițiile de piață consolidate și de gradul de vizibilitate garantată ale marilor aeroporturi.
- (338) Atât Italia, cât și ENAC contestă afirmația Ryanair potrivit căreia situația din Sardinia ar rezulta din norme inadecvate privind rutele care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și punerea lor în aplicare de către autoritățile italiene. Italia constată că obiectivul continuității teritoriale constă în a asigura faptul că toți cetățenii pot circula pe teritoriul național sau al Uniunii în condiții egale în ceea ce privește calitatea și costurile. Obligațiile de serviciu public autorizate de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 permite oricărui transportator din Uniune să accepte termenii respectivelor obligații, fără nicio compensație financiară. În cazul în care niciun transportator nu este de acord să furnizeze serviciul în cauză, are loc o licitație la nivel european, cu prevederea unor compensații financiare. În acest sens, autoritățile italiene subliniază faptul că relațiile comerciale cu transportatorii trebuie să fie menținute direct de către aeroporturi; cu toate acestea, alegerea făcută de statul membru de a asigura menținerea continuității teritoriale prin intermediul obligațiilor de serviciu public este o chestiune diferită.

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

6.2. COMENTARIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE COMPANIEI EASYJET

- (339) Italia a formulat comentarii cu privire la observațiile companiei aeriene easyJet și ale societății de consultanță care acționează în numele său. Italia nu este de acord cu abordarea generală și concluziile formulate de societatea de consultanță în raportul său de „Evaluare privind respectarea principiului operatorului economic privat în cadrul contractelor între easyJet și aeroportul Olbia”.
- (340) Italia respinge afirmația companiei easyJet, din trei motive:
- (a) Italia consideră că principiul operatorului privat în economia de piață nu ar trebui aplicat aeroportului Olbia, întrucât operatorul aeroportuar este un operator privat, GEASAR, și nu unul public în sensul normelor Uniunii privind ajutoarele de stat. Prin urmare, deciziile și acțiunile sale sunt întemeiate pe criteriile de piață, cu excepția cazului în care aceste opțiuni sunt prevăzute de reglementări publice *ad hoc*.
 - (b) Cu toate acestea, în cazul de față, Italia consideră că, spre deosebire de cele susținute de societatea de consultanță, contractele de marketing în cauză nu au fost încheiate de GEASAR pentru a urmări o profitabilitate pretinsă dar inexistentă, ci numai pentru că acestea au fost solicitate și reglementate de o anumită măsură publică. Legea 10/2010 are ca scop stimularea transportului aerian prin acordarea unei contribuții în favoarea companiilor aeriene. Din momentul abrogării Legii 10/2010, activitățile respective au fost întrerupte.
 - (c) În al treilea rând, pentru Italia, contribuțiile plătite de regiune operatorului aeroportuar pentru a acoperi costurile activităților în cauză doar „tranzitează” prin societatea de administrare a aeroportului, care a transferat întreaga sumă beneficiarului efectiv, și anume compania aeriană în cauză.
- (341) În plus în cazul în care afirmațiile societății de consultanță ar fi menținute, conform estimărilor făcute de Italia calculele sunt eronate. Raportul societății de consultanță se bazează pe datele din situațiile financiare ale GEASAR pentru anii începând cu 2004, care arată veniturile provenite din traficul aeroportului, precum și principalele date economice care formează rezultatele anuale din exploatare, dar care nu prezintă datele contabile analitice necesare pentru a efectua în mod corect analiza rentabilității. Prin urmare, societatea de consultanță supraestimează veniturile generate de contracte, în special în ceea ce privește veniturile provenite din activități non-aeronautice. Pentru Italia, contractele de marketing în cauză au un efect negativ și nu un sold pozitiv, spre deosebire de evaluarea societății de consultanță. Acest lucru este valabil pentru contractele de marketing semnate cu easyJet, precum și pentru contractele semnate cu toate celelalte companii aeriene vizate. Acest lucru, în opinia Italiei, confirmă faptul că respectivele contracte au fost semnate în executarea directă a Legii 10/2010.
- (342) În sfârșit, Italia respinge includerea contractelor de handling încheiate de GEASAR cu companiile aeriene în cauză în analiza efectuată de societatea de consultanță. Contractele de handling sunt contracte tipice negociate și executate pe bază de întreprindere și se referă la prestarea de servicii în schimbul unei contraprestații plătite de către compania aeriană. Acestea nu se referă la Legea 10/2010 și la activitățile puse în aplicare în temeiul legii respective. Contraprestația prevăzută în contractele respective se bazează pe practicile de afaceri uzuale ale operatorului aeroportuar, care constau în aplicarea de tarife și reduceri bazate pe volum și alți factori. Într-adevăr, contractele respective au rămas în vigoare inclusiv după abrogarea Legii nr. 10/2010, la prețuri similare sau chiar mai mici decât în anii precedenți.

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. INTRODUCERE ȘI DOMENIUL DE APLICARE A DECIZIEI

- (343) În primul rând, este necesar să se evalueze dacă finanțarea acordată de către operatorii aeroportuari în favoarea companiilor aeriene în ceea ce privește activitățile 1 și 2 în temeiul Legii 10/2010 în cursul perioadei 2010-2013 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (344) Astfel cum s-a stabilit în secțiunea 2, în decizia de inițiere a procedurii s-a constatat că, întrucât Comisia investiga un presupus ajutor ilegal acordat de operatorul aeroportului Alghero în cazul SA.23098 ⁽⁹⁴⁾, cazul de față se referă numai la măsurile de ajutor care nu au fost supuse examinării în cazul respectiv ⁽⁹⁵⁾.
- (345) În timp ce nu toate plățile efectuate de către SOGEAAL pentru activitățile 1 și 2 sunt realizate în baza contractelor supuse analizei în cazul SA.23098, marea majoritate a plăților respective a fost evaluată în cazul

⁽⁹⁴⁾ Decizia (UE) 2015/1584 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea Societă di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aeriieni care operează pe aeroportul Alghero (JO L 250, 25.9.2015, p. 38).

⁽⁹⁵⁾ A se vedea considerentele 51-54.

menționat. În plus, nu este imediat posibil în toate cazurile să se facă o distincție clară, având în vedere că relația financiară dintre SOGEAAL și o anumită companie aeriană în perioada respectivă poate fi reglementată de diferite contracte, dintre care numai unele au fost luate în considerare în cazul SA.23098. Prin urmare, Comisia consideră că este necesar să se excludă din domeniul de aplicare a prezentei proceduri toate contractele încheiate de SOGEAAL cu companiile aeriene în temeiul schemei de ajutor examinate ⁽⁹⁶⁾.

- (346) În plus, domeniul de aplicare a deciziei de inițiere a procedurii nu a inclus potențialul ajutor acordat de operatorii aeroportuari furnizorilor de servicii, alții decât companiile aeriene, pentru activitatea 3. Prin urmare, Comisia nu poate să adopte o poziție cu privire la acest aspect. A doua chestiune care trebuie evaluată este dacă operatorii aeroportuari au primit ajutor din partea regiunii.

7.2. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (347) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, „[...] orice ajutor acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acesta afectează schimburile comerciale dintre statele membre, este incompatibil cu piața internă”.

- (348) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. Prin urmare, pentru ca măsurile în cauză să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, toate condițiile următoare trebuie să fie îndeplinite. Și anume, măsurile ar trebui:

- (a) să fie acordate de stat sau prin intermediul resurselor de stat;
- (b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
- (c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;
- (d) să afecteze comerțul între statele membre;

- (349) Comisia observă că măsurile notificate constituie o schemă de ajutoare în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/1589. Pe baza cadrului legal descris în secțiunea 2 a prezentei decizii, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare în plus față de cele deja menționate, se pot acorda ajutoare individuale întreprinderilor (de exemplu, companii aeriene), astfel cum sunt definite în Legea 10/2010 în mod general și abstract (și anume, nu este desemnată nicio întreprindere individuală).

7.2.1. FINANȚAREA FURNIZATĂ DE OPERATORII AEROPORTUARI COMPANIILOR AERIENE ÎN LEGĂTURĂ CU ACTIVITĂȚILE 1 ȘI 2 (LEGEA 10/2010) ÎN PERIOADA 2010-2013 – EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE

- (350) În prezenta subsecțiune, se va evalua dacă finanțarea acordată companiilor aeriene de către regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari din Sardinia în temeiul Legii 10/2010 constituie ajutor de stat pentru companiile aeriene.

7.2.1.1. *Noțiunea de întreprindere și de activitate economică*

- (351) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, normele privind ajutoarele de stat se aplică numai în cazul în care beneficiarul este o „întreprindere”. Curtea de Justiție a definit în mod consecvent întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul lor juridic sau de tipul de proprietate și indiferent de modul în care acestea sunt finanțate ⁽⁹⁷⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață este considerată activitate economică ⁽⁹⁸⁾.

- (352) Companiile aeriene oferă servicii regulate de transport aerian de pasageri pe piață. Aceste servicii corespund celor definite pentru activitatea 1 (a se vedea considerentul 44) și constau în operarea de zboruri comerciale și în transportul aerian de pasageri. Este evident că acestea desfășoară o activitate economică.

⁽⁹⁶⁾ În ceea ce privește punerea în aplicare a schemei, Comisia observă că Italia a indicat deja în etapa procedurii oficiale de investigare în cazul SA.23098 că decizia de a încheia contracte comerciale între companiile aeriene și SOGEAAL a fost luată în acord cu regiunea în calitate sa de acționar majoritar al SOGEAAL (a se vedea în special considerentul 383).

⁽⁹⁷⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4) partea 2.1 și jurisprudența asociată, în special hotărârea din 12 septembrie 2000, Pavlov și alții, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 și C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Hotărârea din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, cauza 118/85, EU:C:1987:283, punctul 7; Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, punctul 36; Hotărârea în cauza Pavlov și alții, EU:C:2000:428, punctul 75.

- (353) AMS, care nu este o companie aeriană, dar care a primit finanțare în ceea ce privește activitatea 2, este o filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair. Prin urmare, se poate presupune că Ryanair a exercitat o influență decisivă asupra comportamentului întreprinderii AMS. În scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat în cazul de față și în conformitate cu practica Comisiei ⁽⁹⁹⁾, AMS și Ryanair sunt considerate a fi o singură întreprindere, în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Pentru a facilita consultarea, AMS, fiind considerată o întreprindere unică cu Ryanair, va fi considerată, de asemenea, o companie aeriană.
- (354) Prin urmare, companiile aeriene care au beneficiat de fondurile furnizate de către regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari desfășoară o activitate economică și sunt considerate întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

7.2.1.2. *Resursele de stat și imputabilitatea statului*

- (355) Definiția ajutorului de stat se aplică tuturor avantajelor finanțate din resurse de stat, acordate de stat sau de către orice organism intermediar acționând în temeiul competențelor care i-au fost conferite. Resursele autorităților locale sunt, în sensul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat.
- (356) Schema rezultă dintr-o lege regională și este finanțată prin intermediul resurselor provenind din regiune. În sensul articolului 107 din tratat, resursele autorităților locale din regiune sunt resurse de stat și deciziile acestor autorități ar trebui să fie considerate ca fiind „imputabile statului” ⁽¹⁰⁰⁾. Prin urmare, schema ca atare este imputabilă statului și este finanțată prin intermediul resurselor de stat în sensul legislației privind ajutoarele de stat.
- (357) Același lucru este valabil, de asemenea, pentru fluxurile financiare de la operatorii aeroportuari către companiile aeriene.
- (358) Companiile aeriene au beneficiat de finanțare din partea regiunii prin intermediul operatorilor aeroporturilor din Sardinia pentru a deschide noi rute sau pentru a crește frecvența sau pentru a extinde perioadele de operare a rutelor existente, astfel cum se descrie, în special, în tabelul 8 și pentru a furniza servicii de marketing.
- (359) Comportamentul operatorilor aeroportuari a fost determinat de către regiune prin Legea 10/2010 și planurile de activități, care trebuiau să fie aprobate de regiune înainte de a fi puse în aplicare. Mecanismul instituit prin Legea 10/2010 prevede că regiunea trebuie să transfere fonduri publice operatorilor aeroportuari, care, la rândul lor, ar trebui să le transfere companiilor aeriene în conformitate cu specificațiile detaliate din planurile de activități aprobate de regiune. Planurile de activități au fost concepute și propuse în primul rând de către operatorii aeroportuari, dar regiunea a revizuit planurile, le-a aprobat și a stabilit finanțarea acordată operatorului aeroportuar pe această bază. Prin aprobarea planurilor detaliate de activități, regiunea a stabilit cu precizie modul în care fiecare operator aeroportuar trebuie să aloce fondurile primite din partea regiunii în favoarea companiilor aeriene. Astfel cum este descris în secțiunea 2.7.3, procesul de monitorizare instituit (care determină plata ultimei tranșe către operatorii aeroportuari) asigură, de asemenea, respectarea acestor obligații.
- (360) Prin urmare, operatorii aeroportuari pot fi considerați ca intermediari între regiune și companiile aeriene. Aceștia au pus în aplicare schema de ajutoare, transferând companiilor aeriene în totalitate finanțarea primită din partea regiunii. În acest sens, aceștia au acționat în conformitate cu instrucțiunile primite din partea regiunii prin planurile de activități aprobate.
- (361) Având în vedere cele de mai sus, plățile efectuate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2 sunt finanțate din resurse de stat [în măsura în care operatorii aeroportuari au primit finanțare din partea regiunii pentru a finanța aceste activități ⁽¹⁰¹⁾] și sunt imputabile statului.

⁽⁹⁹⁾ În acest sens, a se vedea Decizia (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109), în special considerentul 290. A se vedea, de asemenea, decizia Comisiei privind aeroportul Altenburg – nepublicată încă.

⁽¹⁰⁰⁾ Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Valoarea limitată a finanțării proprii a măsurilor de către operatorii aeroportuari nu reprezintă rezultatul unor decizii discreționare ale acestora, ci reflectă faptul că regiunea a redus *ex post* nivelul finanțării publice direcționate operatorilor aeroportuari, deși aceștia au suportat deja costul corespunzător al finanțării companiilor aeriene. A se vedea secțiunea 2.7, în special considerentele 83, 86 și 89.

7.2.1.3. *Avantajul economic*

- (362) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice avantaj economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului. În cazul în care o autoritate publică furnizează unei întreprinderi o finanțare care o scutește pe acesta de costurile pe care ar trebui să le suporte în mod normal, aceasta dă naștere la un avantaj economic.
- (363) Cu toate acestea, nu se acordă niciun avantaj în cazul în care fondurile pot fi considerate drept compensație pentru un serviciu public, conform criteriilor enunțate în hotărârea Altmark. În plus, nu se conferă niciun avantaj atunci când un stat membru acționează în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață.
- (364) Într-o primă etapă, este necesar să se examineze natura finanțării furnizate de regiune companiilor aeriene în cadrul activităților 1 și 2, precum și măsura în care aceasta finanțează activitățile companiilor sau, cu alte cuvinte, le scutește de costurile pe care ar trebui să le suporte în mod normal.
- (365) În cadrul activității 1, regiunea solicită operatorilor aeroportuari să încheie contracte cu companiile aeriene care le oferă acestora stimulente financiare pentru a crește traficul aerian (în special în afara perioadelor de vârf). Companiile aeriene trebuie să îndeplinească obiectivele în materie de trafic; acestea primesc compensații financiare dacă îndeplinesc obiectivele respective și fac obiectul sancțiunilor dacă nu reușesc acest lucru. Plățile corespunzătoare rezultă din schema de finanțare direcționată de regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari, care compensează o parte din costurile suportate de respectivele companii aeriene pentru efectuarea de zboruri pe rutele vizate.
- (366) În cadrul activității 2, regiunea efectuează plăți către companiile aeriene prin intermediul operatorilor aeroportuari în schimbul serviciilor de marketing furnizate de companiile aeriene în cauză. Plățile respective nu pot fi considerate drept o contravaloare reală pentru serviciile de marketing, ci reprezintă, de asemenea, plăți către companiile aeriene pentru intensificarea activităților acestora în regiune. Astfel cum se va arăta mai jos în considerentul 368 și următoarele, schema este concepută astfel încât serviciile de marketing care urmează să fie furnizate de companiile aeriene în cadrul activității 2 sunt destinate să promoveze, în primul rând, serviciile de transport aerian furnizate de aceleași companii aeriene din/către Sardinia.
- (367) Italia a subliniat în documentele de notificare ⁽¹⁰²⁾ că, în cadrul schemei, acțiunile de marketing finanțate de regiune în cadrul activității 2 trebuie efectuate de către companiile aeriene și vizează creșterea numărului de pasageri pe rutele deschise sau extinse ca urmare a schemei ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Faptul că serviciile de marketing în cadrul activității 2 trebuie să fie furnizate de companiile aeriene, mai degrabă decât de oricare alt tip de societate capabilă să ofere astfel de servicii reprezintă în sine un factor care determină în mod natural ca aceste servicii de marketing să promoveze, în primul rând, serviciile de transport aerian oferite de companiile aeriene în cauză. Într-adevăr, companiile aeriene promovează în mod obișnuit regiunile și orașele, în special pe site-urile lor web, în cazul în care operează zboruri spre astfel de regiuni și teritorii, pentru a-i determina pe potențialii clienți să utilizeze serviciile lor de zbor către zonele respective. În plus, pe site-urile web ale companiilor aeriene, promovarea anumitor regiuni și orașe este legată intrinsec, de regulă, de promovarea zborurilor operate de companiile aeriene către regiunea respectivă sau, cel puțin, de informațiile cu privire la existența și caracteristicile zborurilor respective. De exemplu, în cazul Ryanair, una dintre companiile aeriene europene care a dezvoltat cel mai mult promovarea regiunilor și orașelor pe site-ul său web, paginile web dedicate promovării regiunilor și destinațiilor furnizează destul de sistematic, de asemenea, informații privind zborurile operate de Ryanair către regiunile și destinațiile respective ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) În plus, actul de punere în aplicare a Legii 10/2010 care precizează conținutul planurilor de activități ⁽¹⁰⁵⁾, prevede că acțiunile de marketing trebuie fi efectuate în cadrul activității 2 „în cazul deschiderii unor linii noi sau în cazul extinderii perioadei operațiunilor de zbor” ⁽¹⁰⁶⁾. Această dispoziție stabilește o legătură clară între

⁽¹⁰²⁾ Documentul intitulat „OGGETTO: Attuazione della legge regionale 13 aprile 2010, nr. 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” – Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo trasporto aereo quale del servizio di interesse economico generale”, notificat de Italia la data de 30.11.2011.

⁽¹⁰³⁾ „Definizione, attraverso gli stessi «Piani di attività», di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara” (sublinierea noastră), p. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ A se vedea, de exemplu, pagina Ryanair pentru Milano (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, accesat la 6 iulie 2016).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr. 29/36 din 29 iulie 2010

⁽¹⁰⁶⁾ „I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: (...) deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli” (sublinierea noastră), p. 3.

serviciile de marketing care vor fi efectuate în cadrul activității 2 și deschiderea de noi rute sau extinderea operațiunilor pe rutele existente. Aceasta înseamnă că serviciile de marketing care urmează să fie propuse în planurile de activități trebuie să promoveze chiar serviciile de transport aerian noi sau extinse, astfel încât să sporească numărul de pasageri care utilizează serviciile respective. Astfel cum s-a indicat deja la considerentul 367, această interpretare a fost confirmată în mod explicit de către Italia.

- (370) În plus, ar fi de neconceput ca serviciile de marketing în cauză, care trebuie în mod obligatoriu să fie prestate de companiile aeriene, să fie furnizate de către alte companii aeriene decât cele care operează servicii de transport aerian noi sau extinse, de care serviciile de marketing ar trebui să fie legate. O companie aeriană are foarte puține stimulente pentru a promova serviciile unui concurent, inclusiv în schimbul unei remunerații.
- (371) Promovarea destinațiilor proprii este parte din activitățile curente ale unei companii aeriene. Destinațiile și regiunile deservite reprezintă una dintre caracteristicile serviciilor lor de transport pe care se axează, în mod normal, publicitatea efectuată de companiile aeriene, împreună cu o serie de alte aspecte (biletele de avion, confortul la bord, serviciile din timpul zborului, fiabilitate, flexibilitatea biletelor, programe de fidelitate etc.).
- (372) Având în vedere cele de mai sus, se poate concluziona că plățile efectuate de către regiune companiilor aeriene în cadrul activității 2 subvenționează costurile de marketing pe care companiile aeriene ar trebui să le suporte în mod normal în cadrul operațiunilor lor de transport aerian. În plus, în măsura în care plățile sunt legate de deschiderea de noi rute sau extinderea operațiunilor pe rutele existente, acestea acționează ca stimulente financiare pentru companiile aeriene în vederea intensificării traficului aerian către Sardinia. În această privință, plățile în cauză sunt similare plăților efectuate în cadrul activității 1, cu diferența că acestea se referă la un aspect specific al serviciilor de transport aerian prestate de operatori, și anume promovarea serviciilor respective.
- (373) În plus, astfel cum a subliniat Italia în notificarea sa ⁽¹⁰⁷⁾, în temeiul schemei, acțiunile de marketing finanțate de către regiune în cadrul activității 2 trebuie să facă parte din aceleași planuri de activități menționate în cadrul activității 1 ⁽¹⁰⁸⁾. Se stabilește astfel o legătură suplimentară între deschiderea și extinderea rutelor (care este obiectivul activității 1) și contractele de marketing care trebuie încheiate în cadrul activității 2. Acest lucru consolidează concluzia conform căreia plățile efectuate de regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari companiilor aeriene în contextul activității 1 și al activității 2 sunt similare: acestea sunt, în esență, stimulente financiare care subvenționează o parte din costurile companiilor aeriene în schimbul extinderii de către aceste companii aeriene a operațiunilor de transport aerian dinspre/către Sardinia.
- (374) În plus, în cadrul schemei, se face o distincție clară între serviciile de marketing care trebuie furnizate în cadrul activității 2, și anume de către companiile aeriene, și serviciile de marketing care trebuie furnizate în cadrul activității 3, și anume de alte tipuri de societăți, care coroborează constatarea că serviciile furnizate în cadrul activității 2 răspund unui scop distinct, diferit de activitatea 3, neapărat legat de faptul că furnizorii de servicii sunt implicați în operațiunile de transport aerian. În mod logic, acest scop nu poate fi altul decât o creștere a traficului aerian al companiilor aeriene în cauză dinspre/către Sardinia.
- (375) Analizarea de către Comisie a contractelor încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene în cadrul schemei ilustrează acest lucru. De exemplu, contractele cu easyJet corelează direct serviciile aeroportuare și serviciile de marketing. Punctul 3 din contractul cu operatorul aeroportului Olbia prevede că transportatorul intenționează să își mărească numărul de zboruri dinspre/către Olbia și că, pentru a extinde astfel de activități de zbor, transportatorul a elaborat un program de marketing și publicitate pentru promovarea destinațiilor și dezvoltarea fluxurilor de trafic în tranzit, în special spre piețele internaționale.
- (376) O examinare a diferitelor contracte de marketing încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene în cadrul schemei ilustrează faptul că serviciile de marketing sunt direct legate de zborurile operate de companiile respective. Prin urmare, serviciile de marketing vizează în mod direct călătorii care ar putea utiliza serviciile de transport oferite de companiile aeriene la care se face referire în acordurile comerciale.

⁽¹⁰⁷⁾ Documentul intitulat „OGGETTO: Attuazione della legge regionale 13 aprile 2010, nr. 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” – Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo trasporto aereo quale del servizio di interesse economico generale”, notificat de Italia la data de 30 noiembrie 2011.

⁽¹⁰⁸⁾ „Definizione, gli attraverso stessi”, „Piani di attività di adeguate di strategia de marketing și toate finalizate publicita'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara” (subliniere adăugată), p. 7.

- (377) În concluzie, plățile efectuate de regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari către companiile aeriene în cadrul activităților 1 și 2 trebuie considerate subvenții pentru companiile aeriene care operează mai multe zboruri dinspre și către Sardinia.
- (378) Rămâne să se analizeze dacă plățile efectuate de regiune companiilor aeriene prin intermediul operatorilor aeroportuari în vederea creșterii operațiunilor de transport aerian către Sardinia constituie compensații pentru obligația de serviciu public conform criteriilor Altmark și dacă acestea respectă principiului operatorului economic privat în economia de piață.
- (379) Primul criteriu din hotărârea Altmark prevede că întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat efectiv spre îndeplinire obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite în mod clar. Astfel cum se menționează la punctul 70 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, „în ceea ce privește serviciile de transport aerian, obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. În special, astfel de obligații pot fi impuse numai în ceea ce privește o rută specifică sau un grup specific de rute, și nu în ceea ce privește orice rută generică cu plecare dintr-un anumit aeroport, oraș sau regiune. În plus, obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai în ceea ce privește o rută pentru a răspunde nevoilor în materie de transport care nu pot fi îndeplinite în mod corespunzător prin intermediul unei rute aeriene existente sau al unor alte mijloace de transport” (note de subsol omise). Într-adevăr, transportul aerian este un domeniu în care legiuitorul Uniunii a decis să restricționeze marja largă de apreciere de care se bucură statele membre în mod normal în calificarea anumitor activități drept servicii de interes economic general, prin impunerea condițiilor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Cu toate acestea, rutele care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, care există în Sardinia ⁽¹⁰⁹⁾, sunt excluse în mod explicit din domeniul de aplicare a Legii 10/2010, care este în mod clar concepută ca un sistem paralel cu sistemul de obligații de serviciu public în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. Prin urmare, finanțarea furnizată de operatorii aeroportuari companiilor aeriene în temeiul Legii 10/2010 nu poate fi considerată drept o compensație furnizată companiilor aeriene pentru efectuarea de servicii autentice de interes economic general. Ca urmare, una dintre cele patru condiții cumulative prevăzute în hotărârea Altmark, și anume prima, nu este îndeplinită.
- (380) În ceea ce privește aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, trebuie remarcat, în primul rând, faptul că Italia nu a invocat acest principiu ⁽¹¹⁰⁾. De asemenea, nu există niciun indiciu potrivit căruia regiunea ar fi acționat ca un operator economic privat în economia de piață în ceea ce privește instituirea acestui sistem; de fapt, este clar că regiunea a urmărit să realizeze obiective de politică publică, în special consolidarea economiei regionale prin atragerea unui număr mai mare de turiști, mai degrabă decât realizarea de profit în calitate de proprietar al aeroportului.
- (381) În al doilea rând, regiunea furnizează finanțare companiilor aeriene prin intermediul mai multor operatori aeroportuari în cadrul unei scheme regionale aplicabile mai multor aeroporturi. Aceasta nu poate fi considerată un operator aeroportuar, cu atât mai mult cu cât regiunea controlează doar unul dintre operatorii aeroportuari în cauză. Astfel, „analiza rentabilității marginale *ex ante*” prezentată la punctele 61-66 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației nu poate fi aplicată în cazul de față. Conform metodei respective, pentru a evalua dacă un operator aeroportuar, la momentul încheierii unor contracte cu o companie aeriană, a acționat ca un operator economic privat în economia de piață ghidat de perspective de profitabilitate pe care le-ar fi obținut în condiții similare, ar trebui să se evalueze dacă se putea preconiza faptul că respectivele contracte, atunci când au fost încheiate, vor contribui în mod progresiv la profitabilitatea aeroportului și dacă fac parte dintr-o strategie globală de obținere a profitabilității pe termen lung. Acest test nu este însă aplicabil în cazul de față deoarece măsurile examinate constituie o schemă stabilită de o autoritate publică, din motive de politică publică, care acoperă mai multe aeroporturi, și nu un contract individual între un aeroport și o companie aeriană.
- (382) Atunci când acorda finanțarea în cauză companiilor aeriene în cadrul activităților 1 și 2, regiunea nu putea să preconizeze un randament pe care un operator economic privat în economia de piață orientat spre profit l-ar fi luat în considerare în circumstanțe similare. Efectele preconizate ale finanțării au constat în creșterea numărului de pasageri care călătoresc pe calea aerului către Sardinia, ceea ce, ca atare, nu generează dividende, câștiguri din capital sau oricare altă formă de profit pentru regiune. Italia nu a reușit să identifice niciun element potențial de profitabilitate pentru regiune ca rezultat al finanțării în cauză. Principalul efect al creșterii traficului aerian constă în stimularea dezvoltării economice în regiune, în special la nivelul anumitor sectoare, cum ar fi turismul, comerțul cu amănuntul, restaurante etc., cu efecte pozitive asupra dezvoltării economice regionale și asupra ocupării forței de muncă. Cu toate acestea, în conformitate cu jurisprudența constantă ⁽¹¹¹⁾, astfel de „beneficii de politică publică” nu ar fi luate în considerare de un operator economic privat în economia de piață orientat spre profit și, prin urmare, trebuie ignorate în aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

⁽¹⁰⁹⁾ Începând cu anul 2000, au fost impuse obligații de serviciu public pentru rutele interne între aeroporturile din Sardinia și cele din Italia continentală în temeiul normelor privind transportul aerian din Uniune.

⁽¹¹⁰⁾ A se vedea hotărârea Curții de Justiție din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, punctul 82.

⁽¹¹¹⁾ A se vedea hotărârea în cauza Comisia/EDF, EU:C:2012:318, punctul 79.

- (383) Din aceleași motive, un exercițiu de analiză comparativă, astfel cum este descris la punctele 54 și 60 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este relevant în cazul de față.
- (384) În orice caz, Italia nu a prezentat un plan de afaceri, o analiză de rentabilitate *ex ante* sau documente interne care să arate în mod clar că, în urma unei analize efectuate înainte de acordarea finanțării publice, a reieșit că regiunea ar putea preconiza, ca rezultat al finanțării în cauză, anumite câștiguri financiare pe care le-ar putea lua în considerare un operator economic privat în economia de piață orientat spre profit. De asemenea, regiunea nu a efectuat un exercițiu de analiză comparativă, astfel cum este definit la punctele 54 și 60 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. În special, Italia nu a reușit să ofere o comparație între tarifele de aeroport, exclusiv beneficiile acordate companiilor aeriene (cum ar fi sprijin pentru marketing, reduceri sau orice alt stimulente), pentru un număr suficient de „aeroporturi de referință” adecvate ale căror operatori se comportă ca operatori economici privați în economia de piață.
- (385) Aceasta confirmă faptul că regiunea nu s-a comportat ca un operator economic privat în economia de piață ghidat de perspective de rentabilitate.
- (386) În plus, în pofida dispozițiilor Legii 10/2010, nu a fost organizată nicio procedură de licitație în vederea selectării companiilor aeriene și finanțarea planurilor activităților. Operatorii aeroportuari au publicat anunțuri pe site-urile lor web și au ales cea mai bună ofertă, ceea ce înseamnă că sprijinul financiar acordat companiilor aeriene nu a respectat o procedură de licitație deschisă și transparentă. În plus, astfel cum s-a explicat mai sus, schema este concepută în primul rând pentru a elibera fonduri publice pentru companiile aeriene, iar această finanțare nu corespunde nici compensației pentru obligații de serviciu public autentic, nici remunerării pentru produse sau servicii care îndeplinesc nevoile autentice ale regiunii. În consecință, chiar dacă ar fi fost urmate procedurile de licitație corespunzătoare pentru selectarea companiilor aeriene, acest lucru nu ar fi putut exclude existența unui avantaj.
- (387) În aceste circumstanțe, nu există nici domeniu de aplicare pentru evaluarea relației financiare individuale dintre aeroporturi și companii aeriene care rezultă din aplicarea schemei în modul prevăzut la punctele 53-66 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Punctele respective oferă linii directe pentru a determina dacă prețurile practicate de un aeroport care are resurse publice respectă principiului operatorului economic privat în economia de piață. Cu toate acestea, în cazul de față, este evident că operatorii aeroportuari nu au acționat ca operatori economici privați în economia de piață atunci când au încheiat diverse contracte cu companiile aeriene. Aceștia au pus în aplicare o schemă de ajutoare concepută de regiune în vederea intensificării transportului aerian în beneficiul general al teritoriului.
- (388) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea acordată companiilor aeriene de către regiune prin intermediul operatorilor aeroportuari pentru finanțarea activităților 1 și 2 în cadrul schemei de ajutoare a conferit un avantaj economic companiilor aeriene în cauză.

7.2.1.4. *Selectivitatea*

- (389) În cazul de față, finanțarea schemei de către regiune nu poate fi considerată o schemă cu aplicare generală. Comisia consideră, într-adevăr, că proiectarea și punerea în aplicare a schemei a fost în beneficiul exclusiv al anumitor întreprinderi sau al anumitor sectoare de activitate, și anume companiile aeriene finanțate de către regiune prin intermediul operatorilor de aeroporturi în cadrul schemei examinate⁽¹¹²⁾. Companiile aeriene care zboară către Sardinia și care nu au încheiat astfel de contracte nu au beneficiat de același sprijin financiar din partea regiunii, sau nu conform condițiilor prevăzute de Legea 10/2010. Întrucât beneficiarii avantajului economic în cauză se limitează la câteva întreprinderi specifice unui anumit sector (transportul aerian), măsurile sunt selective.

7.2.1.5. *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale*

- (390) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale în interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. În conformitate cu o jurisprudență constantă, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (391) Compensația plătită companiilor aeriene prin intermediul operatorilor aeroportuari constituie un avantaj economic pentru companiile aeriene în cauză, care este în măsură să consolideze poziția acestora pe piață. Sectorul transportului aerian este caracterizat de o concurență intensă între operatorii din diferite state membre,

⁽¹¹²⁾ A se vedea, în acest sens, hotărârea din 30 iunie 2016, *Belgia/Comisia*, C-270/15, EU:C:2016:489, în special punctul 50.

în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian („cel de al treilea pachet”) la 1 ianuarie 1993. Rezultă că măsurile respective afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența în sectorul transportului aerian.

- (392) Prin urmare, compensațiile financiare furnizate prin intermediul operatorilor aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2 (Legea 10/2010) în perioada 2010-2013 denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale între statele membre.

7.2.1.6. Concluzii

- (393) Comisia concluzionează că finanțarea oferită de regiune companiilor aeriene prin intermediul operatorilor aeroportuari pentru finanțarea activităților 1 și 2 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

7.2.2. EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT ÎN FAVOAREA OPERATORILOR AEROPORTUARI

- (394) În prezenta subsecțiune se analizează chestiunea dacă finanțarea furnizată de regiune în favoarea operatorilor de aeroporturi din Sardinia în temeiul Legii 10/2010 constituie ajutor de stat pentru aeroporturile respective. Comisia va evalua în continuare dacă este respectat criteriul legat de prezența unui avantaj economic.
- (395) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice avantaj economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Numai efectul măsurilor asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului. Ori de câte ori situația financiară a întreprinderii este îmbunătățită ca urmare a intervenției statului, este prezent un avantaj.
- (396) Astfel cum s-a explicat în secțiunea 7.2.1, în temeiul Legii 10/2010, operatorii aeroportuari au transferat mai departe pe deplin fondurile primite din partea regiunii pentru a finanța stimulente financiare în vederea extinderii serviciilor de transport aerian, precum și a contractelor de marketing care sunt cofinanțate din resurse proprii. Astfel, operatorii aeroportuari au fost intermediari și nu au păstrat fondurile primite din partea regiunii. Prin urmare, aceștia nu pot fi considerați beneficiarii direcți ai schemei de ajutoare.
- (397) Cu toate acestea, având în vedere că stimulentele financiare și plățile pentru serviciile de marketing către companiile aeriene erau destinate creșterii traficului aerian și au avut un astfel de efect, este necesar să se verifice dacă această creștere a traficului aerian conferă un avantaj indirect aeroporturilor în cauză.
- (398) În recenta sa comunicare privind noțiunea de ajutor de stat ⁽¹¹³⁾, Comisia a arătat că „[...] ar trebui să se facă diferența între astfel de avantaje indirecte și simplele efecte economice secundare, care sunt inerente în aproape toate măsurile de ajutor de stat (de exemplu, prin creșterea producției). În acest scop, efectele previzibile ale măsurii ar trebui examinate din perspectivă ex ante. Un avantaj indirect este prezent în cazul în care măsura este concepută astfel încât să își direcționeze efectele secundare către întreprinderi sau grupuri de întreprinderi identificabile. Acest lucru este valabil, de exemplu, în cazul în care ajutorul direct este, de facto sau de jure, condiționat de achiziționarea de bunuri sau servicii produse doar de anumite întreprinderi (de exemplu, doar întreprinderile care își au sediul în anumite zone).”
- (399) Comunicarea prevede în continuare, într-o notă de subsol ⁽¹¹⁴⁾ la respectivul pasaj: „În schimb, un simplu efect economic secundar sub forma creșterii productivității (care nu reprezintă ajutor indirect) poate fi întâlnit atunci când ajutorul este pur și simplu direcționat prin intermediul unei întreprinderi (de exemplu, un intermediar financiar) care îl transferă mai departe pe deplin beneficiarului ajutorului.”
- (400) Activitățile care fac obiectul evaluării în cazul de față nu au fost concepute astfel încât să direcționeze efectele lor secundare către aeroporturile din Sardinia. În schimb, activitățile au fost concepute pentru a aduce beneficii unui grup extins de întreprinderi din regiune, în special celor care oferă servicii pentru turiști.

⁽¹¹³⁾ Punctul 116 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, publicată la 19 mai 2016 http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

⁽¹¹⁴⁾ Nota de subsol 181.

- (401) astfel cum s-a arătat deja, scopul schemei este de a direcționa fonduri publice către mai multe companii aeriene și alți prestatori de servicii, în vederea deschiderii de rute noi (sau a măririi frecvențelor), precum și de a face publicitate regiunii Sardinia ca destinație turistică, accesibilă prin intermediul transportului aerian. În cadrul mecanismului instituit de regiune prin Legea 10/2010 (astfel cum este descris în secțiunea 2.7.2), regiunea transferă fondurile publice corespunzătoare operatorilor aeroportuari, care, la rândul lor, le transferă către terți în conformitate cu specificațiile detaliate din planurile de activități aprobate de regiune. Astfel cum este descris în secțiunea 2.7.3, procesul de monitorizare instituit (care determină plata ultimei tranșe către operatorii aeroportuari) asigură, de asemenea, respectarea acestor obligații.
- (402) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul este direcționat prin intermediul operatorilor aeroportuari care îl transferă pe deplin companiilor aeriene, care sunt singurii beneficiari reali ai schemei. Operatorii aeroportuari ar trebui să fie considerați *de jure* (din cauza dispozițiilor Legii 10/2010) și *de facto* (din cauza fluxurilor financiare efective analizate de Comisie) ca vehicule utilizate pentru a transfera fonduri publice companiilor aeriene.
- (403) Comisia ia act de faptul că operatorii aeroportuari pot beneficia de o creștere a traficului aerian care este determinată de ajutorul acordat companiilor aeriene în temeiul schemei. Astfel de efecte sunt, cu toate acestea, similare efectelor pozitive asupra operatorilor economici din alte sectoare ale căror venituri sunt legate de numărul de pasageri care călătoresc pe cale aeriană, în special turismul (închirierea de automobile, hoteluri, restaurante, catering, alimentare cu combustibil, comerț cu amănuntul etc.). Aceste sectoare sunt foarte dependente de numărul de pasageri care sosesc și care pleacă de pe aeroporturile din Sardinia. Prin urmare, Comisia consideră că schema nu a fost conceput astfel încât să direcționeze efectele sale secundare către operatorii aeroportuari, ci mai degrabă astfel încât să fie în beneficiul numeroaselor sectoare legate de turism din Sardinia.
- (404) În plus, efectul măsurilor asupra aeroporturilor este inerent prin natura și obiectivul schemei, care constă în creșterea traficului aerian către Sardinia prin furnizarea de stimulente adecvate companiilor aeriene. Achiziționarea de servicii aeroportuare de către companiile aeriene de la operatorii celor trei aeroporturi vizate din Sardinia reprezintă un element inerent al schemei și nu poate fi disociată de aceasta, dat fiind că schema constă în furnizarea de stimulente financiare companiilor aeriene în vederea creșterii traficului aerian. Prin urmare, aceasta nu este o condiție suplimentară, independentă referitoare la achiziționarea de bunuri sau de servicii pe care regiunea a adăugat-o la elaborarea schemei sale pentru a produce un alt efect în afara principalului efect preconizat al schemei, și anume creșterea traficului aerian către Sardinia.
- (405) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că activitățile 1, 2 și 3 nu conferă un avantaj indirect operatorilor aeroportuari. Întrucât una dintre condițiile cumulative pentru existența unui ajutor de stat nu este îndeplinită, Comisia concluzionează, de asemenea, că activitățile 1 și 2 nu constituie ajutor de stat.
- (406) Din motivele prezentate mai sus, se concluzionează că operatorii aeroportuari în cauză nu au primit ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

7.3. LEGALITATEA AJUTORULUI ACORDAT COMPANIILOR AERIENE

- (407) Măsurile au fost notificate Comisiei la 30 noiembrie 2011. Cu toate acestea, Italia a pus în aplicare schema fără aprobarea acesteia de către Comisie. Finanțarea în temeiul Legii 10/2010 a fost furnizată de către regiune operatorilor aeroportuari și de către operatorii aeroportuari companiilor aeriene în perioada 2010-2013 ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) În plus, niciun regulament de exceptare pe categorii nu acoperă schema în cauză. În special, Decizia privind SIEG nu se aplică deoarece finanțarea companiilor aeriene în cadrul schemei nu poate fi considerată compensație pentru un SIEG autentic încredințat companiilor aeriene ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Prin urmare, Italia nu a respectat obligațiile care îi revin în temeiul articolului 108 din tratat și, în consecință, finanțarea companiilor aeriene în cadrul schemei este considerată ilegală în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat.

⁽¹¹⁵⁾ A se vedea tabelul 6 în secțiunea 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ A se vedea considerentul 379.

7.4. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI ACORDAT COMPANIILOR AERIENE

- (410) Sarcina probei în ceea ce privește compatibilitatea ajutorului cu piața internă, prin derogare de la dispozițiile articolului 107 alineatul (1) din tratat, îi revine, în principal, statului membru în cauză. Italia notează ⁽¹¹⁷⁾ că Legea 10/2010 nu a fost concepută ca o schemă de sprijin pentru înființarea de rute și că schema nu îndeplinește toate criteriile de compatibilitate pentru ajutoarele la înființare, astfel cum sunt definite la punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. Italia sugerează totuși că, în cazul de față, Comisia ar trebui să aplice punctul 81 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, conform căruia „Comisia poate efectua o evaluare a fiecărui ajutor sau schemă de ajutor în parte, care nu respectă pe deplin aceste criterii [prevăzute la punctul 79], însă rezultatele finale ale acestora ar fi comparabile” ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. CADRUL JURIDIC APLICABIL

- (411) Având în vedere că activitățile nu pot fi considerate drept compensație în favoarea companiilor aeriene pentru un SIEG autentic, cadrul privind SIEG bazat pe articolul 106 alineatul (2) din tratat nu se aplică în acest caz.
- (412) În ceea ce privește ajutorul la înființare, Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd: „În ceea ce privește ajutoarele acordate la înființare companiilor aeriene, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora se solicită să se ia o decizie începând cu 4 aprilie 2014, chiar și atunci când măsurile au fost notificate înainte de acea dată. În conformitate cu comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014” ⁽¹¹⁹⁾.
- (413) La rândul lor, orientările din 2005 privind sectorul aviației stipulează următoarele: „Comisia evaluează compatibilitatea [...] ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat [în prezent articolul 108 alineatul (3) din tratat], pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*” ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Finanțarea regională a fost acordată între 2010 și 2013, înainte de publicarea Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Prin urmare, Comisia va aplica orientările din 2005 privind sectorul aviației pentru evaluarea compensației financiare furnizate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2 (Legea 10/2010) în perioada 2010-2013.

7.4.2. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII COMPENSAȚIEI FINANCIARE FURNIZATE DE OPERATORII AEROPORTUARI COMPANIILOR AERIENE PENTRU FINANȚAREA ACTIVITĂȚILOR 1 ȘI 2 (LEGEA 10/2010) ÎN PERIOADA 2010-2013

- (415) Întrucât condițiile de compatibilitate pentru ajutorul la înființare prevăzute la punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației sunt cumulative, este suficient să se demonstreze că una dintre condițiile respective nu este îndeplinită pentru a se putea concluziona că ajutorul acordat companiilor aeriene nu este compatibil. Cu toate acestea, Comisia va analiza mai multe criterii stabilite în orientările din 2005 privind sectorul aviației pentru a evalua compatibilitatea măsurilor de ajutor în discuție.
- (416) Punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației impune viabilitatea pe termen lung și caracterul degresiv al măsurii în cauză: „ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată”. Activitățile definite în temeiul Legii 10/2010 nu au fost niciodată concepute să vizeze viabilitatea pe termen lung a rutelor în cauză și niciun element din sistemul instituit prin Legea 10/2010 nu garantează că valoarea ajutorului are un caracter degresiv pe parcursul perioadei 2010-2013 ⁽¹²¹⁾. Nu există niciun indiciu că rutele în cauză ar putea să devină rentabile pentru companiile aeriene fără finanțare publică.

⁽¹¹⁷⁾ Comunicare a regiunii Sardinia din 18 mai 2015, punctul 10, p. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Comunicare din partea Italiei din 18 mai 2015 (numărul de referință 4812), ca răspuns la o cerere a Comisiei – pp. 12-13.

⁽¹¹⁹⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 174.

⁽¹²⁰⁾ Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 85.

⁽¹²¹⁾ A se vedea tabelul 5 de la considerentul 69.

- (417) Punctul 79 litera (e) din orientările din 2005 privind sectorul aviației adaugă criteriul compensării pentru costurile suplimentare la înființare: „valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală”. Finanțarea regională nu este legată de costuri de înființare specifice și nicio dispoziție din sistemul instituit prin Legea 10/2010 nu garantează că valoarea ajutorului este limitată la astfel de costuri. Italia nu a prezentat nicio dovadă care să demonstreze că finanțarea acordată de către regiune în ceea ce privește activitățile 1 și 2 a fost calculată pe baza costurilor de înființare a companiilor aeriene sau se limitează la astfel de costuri. Regiunea, prin finanțarea operatorilor aeroportuari, a dorit să dezvolte traficul aerian prin deschiderea de noi rute, crescând frecvența pe rutele existente și caracterul extrasezonier al rutelor existente, precum și să îmbunătățească dezvoltarea regională și turismul prin măsuri de marketing adoptate de companiile aeriene. Astfel, regiunea nu a intenționat niciodată să compenseze companiile aeriene pentru costurile suplimentare de înființare. Prin urmare, acest criteriu nu este îndeplinit.
- (418) În plus, punctul 79 litera (f) din orientările din 2005 privind sectorul aviației stabilește condițiile de intensitate și durată: „Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile”. Italia nu a menționat în niciun moment conceptul de „costuri eligibile”, astfel cum este explicat în cadrul orientărilor, sau vreun prag pentru astfel de costuri. Operatorii aeroportuari au prezentat regiunii planurile lor de activități indicând valoarea totală a cheltuielilor suportate pentru punerea în aplicare a măsurilor. Regiunea a hotărât ulterior suma care urma să fie acordată anual fiecărui operator aeroportuar, însă respectiva sumă nu a fost niciodată limitată la 50 % din costurile suportate pentru un an. Nu există nicio dovadă conform căreia cheltuielile regionale cu privire la activitățile 1 și 2 s-ar fi ridicat la de două ori valoarea ajutorului. Prin urmare, acest criteriu nu este îndeplinit.
- (419) Punctul 79 litera (h) din orientările din 2005 privind sectorul aviației adaugă criteriul alocării nediscriminatorii: „orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă în special descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului. Normele și principiile legate de achizițiile și concesiunile publice trebuie respectate atunci când este cazul”. Nici regiunea și nici operatorii aeroportuari nu au organizat licitații corespunzătoare care să respecte normele privind achizițiile publice pentru a selecta companiile aeriene responsabile cu punerea în aplicare a activităților 1 și 2. Documentul de notificare din partea Italiei menționează că regiunea ar trebui să aprobe procedura de licitație organizată de către operatorii aeroportuari pentru a selecta companiile aeriene interesate. Comisia nu a fost informată despre nicio licitație organizată de către operatorii aeroportuari și, potrivit Italiei, companiile aeriene au fost selectate pe baza celei mai avantajoase oferte comerciale, prezentată de operatorii aeroportuari în urma publicării anunțurilor pe site-urile lor web. Prin urmare, acest criteriu nu este îndeplinit.
- (420) Prin urmare, Comisia consideră că punctul 81 din orientările din 2005 privind sectorul aviației nu poate fi aplicat în cazul de față, întrucât mai multe dintre criteriile de la punctul 79 nu sunt îndeplinite. Conformitatea cu aceste criterii este esențială pentru ca ajutorul la înființare să fie considerat compatibil. Întrucât criteriile de compatibilitate de la punctul 79 nu sunt îndeplinite, ajutorul nu este compatibil cu piața internă.

7.4.3. CONCLUZII

- (421) Compensațiile financiare oferite de operatorii aeroportuari companiilor aeriene pentru finanțarea activităților 1 și 2 în temeiul Legii 10/2010 în perioada 2010-2013 nu pot fi considerate compatibile cu piața internă, întrucât criteriile de compatibilitate prevăzute la punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt îndeplinite. Prin urmare, ajutorul de stat acordat companiilor aeriene de către regiune constituie ajutor de stat ilegal care este incompatibil cu piața internă.

8. RECUPERAREA

- (422) În conformitate cu tratatul și cu jurisprudența consacrată a Curții, Comisia are competența de a solicita statului membru în cauză să anuleze sau să modifice măsura de ajutor atunci când constată că ajutorul este incompatibil cu piața internă ⁽¹²²⁾. De asemenea, Curtea a susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă este menită să restabilească situația existentă anterior ⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ A se vedea hotărârea din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, cauza 70/72, EU: C:1973:87, punctul 13.

⁽¹²³⁾ A se vedea hotărârea din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, EU C: 1994: 325, punctul 75.

- (423) În acest context, Curtea a stabilit că obiectivul este atins după ce beneficiarul rambursează sumele acordate sub formă de ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul pe care îl avusese față de concurenții săi de pe piață, și după ce se restabilește situația anterioară acordării ajutorului ⁽¹²⁴⁾.
- (424) În concordanță cu jurisprudența, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar [...]”
- (425) Astfel, având în vedere că măsurile în cauză au fost puse în aplicare prin încălcarea articolului 108 din tratat și trebuie să fie considerate drept ajutor ilegal și incompatibil, acestea trebuie să fie recuperate pentru a restabili situația care exista pe piață înainte de acordarea lor. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp cuprins între data la care beneficiarul a obținut un avantaj, și anume data la care ajutorul a fost pus la dispoziția sa, și data recuperării efective, iar sumele care urmează să fie recuperate ar trebui să fie purtătoare de dobândă până la recuperarea lor efectivă.
- (426) În ceea ce privește sumele care trebuie recuperate, Comisia va lua în considerare sumele plătite efectiv de către regiune și transferate de GEASAR și SOGAER companiilor aeriene de-a lungul perioadei 2010-2013 pentru punerea în aplicare a măsurilor 1 și 2. Astfel cum se arată în tabelul 6 din considerentul 89, operatorii aeroportuari au furnizat, în practică, mai multă finanțare decât au primit din partea regiunii: operatorii aeroportuari au fost subcompensați de către regiune, întrucât aceștia trebuie să plătească dobânzi la avansurile financiare primite ⁽¹²⁵⁾ și deoarece contribuțiile regionale pentru 2014 nu au fost încă plătite operatorilor aeroportuari din Cagliari și Olbia. Tabelul 14 conține un rezumat al acestor constatări.

Tabelul 14

Diferența dintre suma plătită efectiv companiilor aeriene pentru măsurile 1 și 2 și finanțarea primită din partea regiunii și transferată de GEASAR și SOGAER

(EUR)

	Contribuție stabilită de regiune (A)	Sumă netă primită efectiv de către operatorii de aeroporturi din partea regiunii (B)	Suma totală plătită de operatorii aeroportuari companiilor aeriene pentru măsurile 1 și 2 (C)	Diferență (B)-(C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	- 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	- 3 341 879
TOTAL	32 993 268	22 948 941	31 701 793	- 8 752 852

- (427) Tabelul 15 prezintă detaliile plăților anuale efectuate către companiile aeriene GEASAR și SOGAER de-a lungul celor patru ani 2010-2013. Italia a furnizat Comisiei cu fiecare dată de plată.

⁽¹²⁴⁾ A se vedea hotărârea din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, EU: C:1999:311, punctele 64 și 65.

⁽¹²⁵⁾ A se vedea secțiunea 2.7.4.

Tabelul 15

Plăți primite de companiile aeriene din partea operatorilor aeroportuari din Cagliari și Olbia

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL
2010		2011		2012		2013			
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
CAGLIARI	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	6/03/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	12/04/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	2/05/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	7/06/2012	[...]	13/08/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	17/07/2012	[...]	06/09/13	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	02/08/12	[...]	06/09/13	
	[...]	13/07/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/09/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	18/10/2011	[...]	02/10/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	06/12/11	[...]	5/12/2012	[...]	15/01/2014	
	[...]	11/08/10	[...]	4/01/12	[...]	7/01/2013	[...]	13/08/2013	
	[...]	11/08/10	[...]	31/01/2012	[...]	5/02/2013	[...]	14/05/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/07/2011	[...]	17/07/12	[...]	14/05/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	17/07/2012	[...]	24/06/13	[...]	2/07/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	12/07/11	[...]	2/07/2013	[...]	13/08/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	26/07/2011	[...]	12/03/2012	[...]	6/09/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	26/07/2011	[...]	17/04/2012	[...]	6/09/2013	
	[...]	12/07/2011	[...]	26/07/2011	[...]	8/05/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/07/2011	[...]	30/09/11	[...]	10/07/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/07/11	[...]	30/09/11	[...]	6/09/2012	[...]	9/12/2013	
[...]	26/07/11	[...]	30/09/11	[...]	6/09/2012	[...]	15/01/14		

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL
2010		2011		2012		2013			
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
[...]	26/07/11	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/08/2013		
[...]	26/07/11	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/02/2014		
[...]	26/07/11	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/03/14		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	14/11/2012	[...]	3/09/2014		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	21/12/2012	[...]	13/02/14		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	8/02/2013	[...]	13/03/2014		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	10/07/2012	[...]	3/09/2014		
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011	[...]	2/07/2013	[...]	14/04/2014		
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	10/07/2012						
[...]	11/07/2011	[...]	11/07/2011						
[...]	02/04/10								
[...]	02/04/10								
[...]	6/07/2010								
[...]	6/07/2010								
[...]	6/07/2010								
[...]	30/08/2010								
[...]	30/08/2010								
[...]	30/08/2010								

18.10.2017

RO

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 268/63

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
	[...]	5/10/2010							
	[...]	2/02/2011							
	[...]	2/02/2011							
	[...]	5/04/2011							
	[...]	5/04/2011							
	[...]	22/07/11							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8-20 milioane]

(EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/08/2012	[...]	19/07/2013 și	[...]	13/09/2013 și	
	[...]	21/10/2010				13/09/2013		2/05/2014	
	[...]	30/05/2011							
	[...]	30/05/2011							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10 milioane]
CAGLIARI	[...]	29/10/10	[...]	06/10/11	[...]	16/11/12	[...]	24/09/2013	
	[...]	29/10/10	[...]	6/04/2012	[...]	16/10/13			
	[...]	17/08/2011	[...]	17/08/2012	[...]	24/09/2013			
	[...]	06/10/11							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-10 milioane]

(EUR)

AIR BERLIN								TOTAL
2010		2011		2012		2013		
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
CAGLIARI						[...]	7/04/2014	
						[...]	13/05/2014	
						[...]	6/06/2014	
Total						[...]		[0-1 milioane]
OLBIA	[...]	11/01/2011	[...]	4/01/2012	[...]	6/02/2013	[...]	4/12/2013 și
	[...]	11/01/2011				12/03/2013 4/12/2013		26/06/2014
	[...]	1/07/2011 și 12/07/2011						
	[...]	12/07/2011 și 4/11/2011						
	[...]	4/11/2011 și 04/01/12						
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[2-10 milioane]

(EUR)

MERIDIANA								TOTAL
2010		2011		2012		2013		
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	1/04/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/05/2013	[...]	30/06/2014
	[...]	1/04/2015						
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-7 milioane]

(EUR)

AIR ITALY

	2010		2011		TOTAL
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	17/05/2011 și 23/05/2011 și 02/08/2011	[...]	23/05/2011	
TOTAL	[...]	[...]	[...]		[0-1 milioane]

(EUR)

VUELING

	2013	
	SUMA	DATA PLĂȚII
OLBIA	[...]	5/02/2014
CAGLIARI	[...]	17/03/2014
TOTAL	[0-1 milioane]	

(EUR)

VOLOTEA

	2012		2013		TOTAL
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	29/10/2012 și 16/01/2013 și 30/09/2013	[...]	15/07/2013 și 30/09/2013 și 29/01/2014 și 30/01/2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23/04/2015	[...]	23/04/2015	[...]
TOTAL	[...]	[...]	[...]		[0-1 milioane]

(EUR)

JET2.COM							TOTAL
2011		2012		2013		TOTAL	
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA		DATA PLĂȚII
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/01/2013	[...]	16/05/2013 și 7/08/2014	
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 milioane]

(EUR)

AIR BALTIC		TOTAL
2013		
	SUMA	DATA PLĂȚII
OLBIA	[...]	15/10/2013 și 6/12/2013 și 3/02/2014
TOTAL	[0-1 milioane]	

(EUR)

NORWEGIAN									TOTAL
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA		DATA PLĂȚII
OLBIA	[...]	19/04/2011	[...]	31/05/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014	
	[...]	19/04/2011							
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 milioane]

(EUR)

NIKI		
	2012	
	SUMA	DATA PLĂȚII
OLBIA	[...]	25/09/2012
TOTAL	[0-1 milioane]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	SUMA	DATA PLĂȚII
CAGLIARI	[...]	22/08/2013
TOTAL	[0-1 milioane]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	SUMA	DATA PLĂȚII
CAGLIARI	[...]	18/04/2013
TOTAL	[0-1 milioane]	

- (428) Suma totală primită din partea regiunii de către cei doi operatori aeroportuari a fost utilizată pentru a finanța cele trei măsuri 1, 2 și 3. Comisia nu a primit nicio informație din partea Italiei în ceea ce privește alocarea exactă a fondurilor regionale pe tipuri de măsuri și pe transportatori aerieni. Prin urmare, Comisia propune o alocare pe tipuri de măsuri și pe transportatori aerieni pe baza procentajelor deduse din sumele indicate în tabelul 16. Astfel cum se arată în tabelul 7 din considerentul 91 și, de asemenea, în tabelul 16, repartizarea între măsurile 1 și 2 (plătite companiilor aeriene) și măsura 3 (plătită prestatorilor terți de servicii) este indicată ca procent din total.

Tabelul 16

Fluxurile financiare de la GEASAR și SOGAER către companiile aeriene și furnizorii terți de servicii pentru finanțarea măsurilor 1, 2 și 3

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2013	[...]	[...]	4 946 576
Total	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Finanțarea activităților		
	activitățile 1 și 2	activitatea 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...]	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Total	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) Pentru fiecare operator aeroportuar, Comisia aplică procentajele reprezentând cota măsurilor 1 și 2 din finanțarea globală furnizată de operatorii aeroportuari la suma netă primită efectiv de către cei doi operatori aeroportuari din partea regiunii. Rezultatul obținut ar trebui să indice provizoriu cuantumul real al finanțării publice furnizate de către regiune și cheltuite pentru măsurile 1 și 2 (a se vedea tabelul 17).

Tabelul 17

Suma indicativă primită din partea regiunii și cheltuită pentru măsurile 1 și 2

(EUR)

	Contribuție stabilită de regiune (A)	Sumă netă primită efectiv de către operatorii de aeroporturi din partea regiunii (B)	Suma netă primită efectiv de către operatorii aeroportuari din partea regiunii și cheltuită pentru măsurile 1 și 2
Cagliari	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
TOTAL	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Defalcarea anuală pe aeroporturi și partea din finanțarea acordată companiilor aeriene pentru punerea în aplicare a acțiunilor 1 și 2 și primită de la regiune sunt indicate în tabelele următoare:

Tabelul 18

Defalcarea anuală pe operatori aeroportuari pentru finanțarea activităților 1 și 2

SOGAER – CAGLIARI

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Finanțarea activităților 1 și 2	Partea din finanțarea activităților primită de la regiune (%)
2010	4 306 635	[...]	94,94
2011	4 426 733	[...]	89,56

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Finanțarea activităților 1 și 2	Partea din finanțarea activităților primită de la regiune (%)
2012	4 570 389	[...]	96,27
2013	0	[...]	0,00
Total	13 303 757	19 018 170	

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Perioada de activitate de referință	Suma netă primită efectiv de către operatorul aeroportuar (D)	Finanțarea activităților 1 și 2	Partea din finanțarea activităților primită de la regiune (%)
2010	3 360 349	[...]	88,48
2011	2 577 381	[...]	96,44
2012	2 683 765	[...]	98,74
2013	0	[...]	0,00
Total	8 621 496	12 683 623	

- (431) Comisia va aplica aceste procente nivelului finanțării furnizate de fiecare operator aeroportuar companiilor aeriene beneficiare, astfel cum se indică în tabelul 15, pentru a ajunge la suma care trebuie să fie recuperată per aeroport și per companie aeriană. Sumele indicative care trebuie recuperate de Italia de la diferitele companii aeriene sunt indicate în tabelul 19, pe baza informațiilor puse la dispoziția Comisiei.

Tabelul 19

Sumele indicative care trebuie recuperate de la companiile aeriene

(EUR)

RYANAIR/AMS									SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
	2010		2011		2012		2013		
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
CAGLIARI	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	6/03/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	12/04/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	22/07/2011	[...]	2/05/2012	[...]	24/06/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	7/06/2012	[...]	13/08/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	17/07/2012	[...]	06/09/13	
	[...]	13/07/2010	[...]	26/09/2011	[...]	02/08/12	[...]	06/09/13	
	[...]	13/07/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/09/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	18/10/2011	[...]	02/10/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/07/2010	[...]	06/12/11	[...]	5/12/2012	[...]	15/01/2014	
	[...]	11/08/10	[...]	04/01/12	[...]	7/01/2013	[...]	13/08/2013	
	[...]	11/08/10	[...]	31/01/2012	[...]	5/02/2013	[...]	14/05/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/07/2011	[...]	17/07/12	[...]	14/05/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	17/07/2012	[...]	24/06/13	[...]	2/07/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	12/07/11	[...]	2/07/2013	[...]	13/08/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	26/07/2011	[...]	12/03/2012	[...]	6/09/2013	
	[...]	10/02/11	[...]	26/07/2011	[...]	17/04/2012	[...]	6/09/2013	
	[...]	12/07/2011	[...]	26/07/2011	[...]	8/05/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/07/2011	[...]	30/09/11	[...]	10/07/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/07/11	[...]	30/09/11	[...]	6/09/2012	[...]	9/12/2013	
[...]	26/07/11	[...]	30/09/11	[...]	6/09/2012	[...]	15/01/14		

(EUR)

RYANAIR/AMS									SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
[...]	26/07/11	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/08/2013		
[...]	26/07/11	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/02/2014		
[...]	26/07/11	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/03/14		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	14/11/2012	[...]	3/09/2014		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	21/12/2012	[...]	13/02/14		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	8/02/2013	[...]	13/03/2014		
[...]	26/07/11	[...]	12/01/12	[...]	10/07/2012	[...]	3/09/2014		
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011	[...]	2/07/2013	[...]	14/04/2014		
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	26/07/2011						
[...]	26/07/11	[...]	10/07/2012						
[...]	11/07/2011	[...]	11/07/2011						
[...]	02/04/10								
[...]	02/04/10								
[...]	6/07/2010								
[...]	6/07/2010								
[...]	6/07/2010								
[...]	30/08/2010								
[...]	30/08/2010								
[...]	30/08/2010								

L 268/72

RO

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

18.10.2017

(EUR)

RYANAIR/AMS									SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
[...]	5/10/2010								
[...]	2/02/2011								
[...]	2/02/2011								
[...]	5/04/2011								
[...]	5/04/2011								
[...]	22/07/11								
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8-20 milioane]	[8-20 milioane]

(EUR)

EASYJET									SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/08/2012	[...]	19/07/2013 și 13/09/2013	[...]	13/09/2013 și 2/05/2014	
	[...]	21/10/2010							
	[...]	30/05/2011							
	[...]	30/05/2011							
Total	[...]		[...]		[...]		[...]	[0-10 milioane]	[0-10 milioane]
CAGLIARI	[...]	29/10/10	[...]	6/10/2011	[...]	16/11/12	[...]	24/09/2013	
	[...]	29/10/10	[...]	6/04/2012	[...]	16/10/13			
	[...]	17/08/2011	[...]	17/08/2012	[...]	24/09/2013			
	[...]	06/10/11							
Total	[...]		[...]		[...]		[...]	[0-10 milioane]	[0-10 milioane]

(EUR)

AIR BERLIN								TOTAL	SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		2012		2013			
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
CAGLIARI						[...]	7/04/2014		
						[...]	13/05/2014		
						[...]	6/06/2014		
Total						[...]		[0-1 milioane]	de stabilit
OLBIA	[...]	11/01/2011	[...]	4/01/2012	[...]	6/02/2013	4/12/2013 și		
	[...]	11/01/2011				12/03/2013 4/12/2013	26/06/2014		
	[...]	1/07/2011 și 12/07/2011							
	[...]	12/07/2011 și 4/11/2011							
	[...]	4/11/2011 și 04/01/12							
Total	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]		[2-10 milioane]	[2-10 milioane]

(EUR)

MERIDIANA								TOTAL	SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		2012		2013			
SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII		
OLBIA	[...]	1/04/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/05/2013	[...]	30/06/2014	
	[...]	1/04/2015							
Total	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]		[0-7 milioane]	[0-7 milioane]

(EUR)

AIR ITALY					SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2010		2011		TOTAL	
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	17/05/2011 și 23/05/2011 și 02/08/2011	[...]	23/05/2011	[...]
TOTAL	[...]		[...]		[0-1 milioane]

(EUR)

VOLOTEA					SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
2012		2013		TOTAL	
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	29/10/2012 și 16/01/2013 și 30/09/2013	[...]	15/07/2013 și 30/09/2013 și 29/01/2014 și 30/01/2014	[0-1 milioane]
CAGLIARI	[...]	23/04/2015	[...]	23/04/2015	[0-1 milioane]

(EUR)

AIR BALTIC				SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
		2013		
	SUMA	DATA PLĂȚII		
OLBIA	[...]	15/10/2013 și 6/12/2013 și 3/02/2014		
TOTAL	[0-1 milioane]			de stabilit

18.10.2017

RO

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 268/75

(EUR)

VUELING			SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPE- RATĂ
2013			
	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	5/02/2014	de stabilit
CAGLIARI	[...]	17/03/2014	
TOTAL	[0-1 milioane]		de stabilit

(EUR)

NORWEGIAN									SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
	2010		2011		2012		2013		
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	19/04/2011	[...]	31/05/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014	[...]
	[...]	19/04/2011							[...]
TOTAL	[0-1 milioane]		[0-1 milioane]		[0-1 milioane]		[0-1 milioane]		[0-1 milioane]

(EUR)

JET2.COM						SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ	
	2011		2012		2013		TOTAL
	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/01/2013	[...]	16/05/2013 și 7/08/2014	
TOTAL	[0-1 milioane]		[0-1 milioane]		[0-1 milioane]		[0-1 milioane]

(EUR)

NIKI			SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
	2012		
	SUMA	DATA PLĂȚII	
OLBIA	[...]	25/09/2012	
TOTAL	[0-1 milioane]		[0-1 milioane]

(EUR)

TOURPARADE			SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
	2012		
	SUMA	DATA PLĂȚII	
CAGLIARI	[...]	22/08/2013	
TOTAL	[0-1 milioane]		[0-1 milioane]

(EUR)

GERMANWINGS			SUMA TOTALĂ CARE TREBUIE RECUPERATĂ
	2012		
	SUMA	DATA PLĂȚII	
CAGLIARI	[...]	18/04/2013	
TOTAL	[0-1 milioane]		[0-1 milioane]

- (432) Pentru a ține cont de avantajul efectiv primit de companiile aeriene, sumele indicate în tabelul 19 pot fi ajustate, în funcție de dovezile furnizate de Italia, în special data exactă a tuturor plăților.
- (433) Astfel cum se explică în considerentul 353, în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat în cazul de față, AMS și Ryanair sunt considerate drept o singură întreprindere. Prin urmare, Ryanair și AMS ar trebui să fie responsabile în solidar pentru rambursarea cuantumului total al ajutorului pe care l-au primit.
- (434) În plus, Italia ar trebui să adauge dobânda de recuperare la valoarea ajutorului, calculată de la data la care ajutorul ilegal a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data recuperării sale ⁽¹²⁶⁾, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽¹²⁷⁾.

9. CONCLUZII

9.1. FINANȚAREA FURNIZATĂ DE OPERATORII AEROPORTUARI COMPANIILOR AERIENE ÎN LEGĂTURĂ CU ACTIVITĂȚILE 1 ȘI 2 (LEGEA 10/2010) ÎN PERIOADA 2010-2013 – EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE

- (435) Italia a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul acordat companiilor aeriene care operează zboruri în cele două aeroporturi în cauză, în temeiul Legii 10/2010, pentru finanțarea activităților 1 și 2 în perioada 2010-2013, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

⁽¹²⁶⁾ A se vedea articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului citat anterior.

⁽¹²⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

- (436) Ajutorul acordat companiilor aeriene care operează zboruri în aeroporturile în cauză, în temeiul Legii 10/2010, pentru finanțarea activităților 1 și 2 în perioada 2010-2013 este incompatibil cu piața internă. Ajutorul incompatibil trebuie să fie recuperat de la companiile aeriene care au operat zboruri pe aeroporturile Cagliari și Olbia și au beneficiat de finanțarea activităților 1 și 2 în temeiul Legii 10/2010. Italia ar trebui să se asigure că sunt luate toate măsurile naționale pentru a garanta că beneficiarii ajutorului rambursează avantajul necuvenit.

9.2. COMPENSAȚIILE FINANCIARE ACORDATE DE REGIUNE OPERATORILOR AEROPORTURILOR DIN SARDINIA PENTRU FINANȚAREA ACTIVITĂȚILOR 1, 2 ȘI 3 (LEGEA 10/2010) ÎN PERIOADA 2010-2013 – EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT ÎN FAVOAREA OPERATORILOR AEROPORTUARI

- (437) Comisia consideră că, în cadrul schemei instituite prin Legea 10/2010 în perioada 2010-2013, cei trei operatori aeroportuari SOGEAAL, SOGAER și GEASAR nu au primit ajutor de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din tratat în temeiul schemei instituite prin Legea 10/2010 în perioada 2010-2013,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea regională a Sardiniei nr. 10 din 13 aprilie 2010 – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* – nu implică ajutoare de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din tratat în favoarea SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., operatorul aeroportului Cagliari-Elmas, și GEASAR S.p.A., operatorul aeroportului Olbia.

(2) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea 10/2010 constituie ajutor de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din tratat în favoarea companiilor Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic și Vueling, în măsura în care se referă la operațiunile realizate de respectivele companii aeriene în aeroportul Cagliari-Elmas și în aeroportul Olbia.

(3) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) a fost pus în aplicare de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat.

(4) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

(1) Italia recuperează ajutorul de stat menționat la articolul 1 alineatul (2) de la beneficiari.

(2) Având în vedere faptul că Ryanair și AMS constituie o singură unitate economică în sensul prezentei decizii, acestea sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea ajutorului de stat primit de fiecare dintre acestea.

(3) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi, începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la recuperarea lor efectivă.

(4) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(5) Italia anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2), începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2) este imediată și efectivă.

(2) Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

- lista beneficiarilor care au primit ajutor în cadrul schemei menționate la articolul 1 alineatul (2) și valoarea totală a ajutorului primit de fiecare dintre aceștia în cadrul schemei;
- suma totală (suma de bază și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
- o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;
- documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2. Aceasta trebuie să prezinte imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile care au fost deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. Acesta furnizează, de asemenea, informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și a dobânzilor de recuperare deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 29 iulie 2016.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei
