

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2017/1861

z dnia 29 lipca 2016 r.

w sprawie pomocy państwa SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – wdrożonej przez Włochy – Rekompensata dla portów lotniczych na Sardynii z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej (UOIG)

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 4862)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 30 listopada 2011 r. Włochy zgłosiły system rekompensat dla operatorów portów lotniczych na Sardynii z tytułu obowiązku użyteczności publicznej w celu wzmocnienia i rozwoju transportu lotniczego. Zgłoszenia dokonano za pomocą elektronicznego systemu zgłoszeniowego Komisji.
- (2) W pismach z dnia 30 stycznia 2012 r., 24 kwietnia 2012 r. i 12 lipca 2012 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przekazanie dodatkowych informacji na temat tego zgłoszenia. Włochy odpowiedziały na te zapytania pismami z dnia 24 lutego 2012 r., 30 maja 2012 r. i 9 sierpnia 2012 r.
- (3) Na podstawie otrzymanych informacji, z których wynikało, że Włochy mogły wprowadzić środek w życie przed podjęciem przez Komisję decyzji o jego zatwierdzeniu, Komisja zdecydowała się zbadać środek na podstawie rozdziału 3 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽²⁾ dotyczącego pomocy państwa niezgodnej z prawem.
- (4) W dniu 30 listopada 2012 r. Włochy zwróciły się do Komisji z prośbą o wskazanie terminu podjęcia decyzji oraz o wyjaśnienie pewnych kwestii związanych z procedurą. Komisja udzieliła odpowiedzi w piśmie przekazanym Włochom w dniu 7 grudnia 2012 r.
- (5) Pismem z dnia 23 stycznia 2013 r. Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu („decyzja o wszczęciu postępowania”) w odniesieniu do zgłoszonego programu.

⁽¹⁾ Dz.U. C 152 z 30.5.2013, s. 30.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

- (6) Włochy przekazały uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w dniu 21 marca 2013 r. (wraz z załącznikami otrzymanymi dnia 22 marca 2013 r.).
- (7) Decyzja o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 30 maja 2013 r. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat domniemanych środków pomocy.
- (8) W dniu 10 kwietnia 2013 r. Komisja otrzymała uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy od spółki Ryanair Ltd. jako zainteresowanej strony. Komisja przekazała te uwagi Włochom pismem z dnia 3 maja 2013 r. Włochy nie przedłożyły żadnej opinii na temat uwag spółki Ryanair.
- (9) Następnie Komisja otrzymała uwagi od poniższych zainteresowanych stron:
- a) spółki Ryanair i działającego w jej imieniu przedsiębiorstwa doradczego – w dniu 28 czerwca 2013 r.;
 - b) GEASAR S.p.A., operatora portu lotniczego Olbia – w dniu 1 lipca 2013 r.;
 - c) SOGEAAL S.p.A., operatora portu lotniczego Alghero – w dniu 29 lipca 2013 r.;
 - d) SOGAER S.p.A., operatora portu lotniczego Cagliari – w dniach 30 lipca 2013 r. i 2 sierpnia 2013 r.;
 - e) easyJet – w dniu 30 lipca 2013 r.
- (10) W dniu 31 lipca 2013 r. Komisja przekazała Włochom wersje uwag GEASAR i SOGEAAL nieopatrzone klauzulą poufności, Włochy miały zatem możliwość udzielenia na nie odpowiedzi. Komisja przekazała Włochom uwagi SOGAER i spółki Ryanair w dniu 2 sierpnia, a uwagi easyJet w dniu 7 sierpnia.
- (11) W dniu 27 września 2013 r. Włochy poinformowały Komisję, że nie przedstawiają żadnej opinii w odniesieniu do uwag trzech operatorów portów lotniczych. W dniach 20 i 21 listopada 2013 r. Włochy przesłały Komisji opinię w odniesieniu do uwag spółki Ryanair. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do uwag easyJet.
- (12) W dniu 20 grudnia 2013 r. spółka Ryanair przedstawiła dalsze uwagi, które zostały przekazane Włochom w dniu 9 stycznia 2014 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do otrzymanych uwag.
- (13) W dniach 17 stycznia 2014 r. i 31 stycznia 2014 r. spółka Ryanair przedstawiła dalsze uwagi, które zostały przekazane Włochom w dniu 12 stycznia 2015 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do tych uwag.
- (14) Pismem z dnia 25 lutego 2014 r. Komisja poinformowała Włochy o przyjęciu w dniu 20 lutego 2014 r. wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. ⁽³⁾ oraz o fakcie, iż wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja dała Włochom możliwość przedstawienia uwag dotyczących wytycznych i ich stosowania w ciągu 20 dni od opublikowania wytycznych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (15) O przyjęciu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. oraz o fakcie, iż wytyczne te będą miały zastosowanie do przedmiotowej sprawy od momentu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* Komisja poinformowała również zainteresowane strony – pismami z dnia 24 lutego 2014 r. Komisja dała zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag dotyczących wytycznych i ich stosowania w ciągu 20 dni od opublikowania wytycznych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (16) Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 4 kwietnia 2014 r. Zastąpiły one wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. ⁽⁴⁾ oraz wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁵⁾.
- (17) W dniu 15 kwietnia 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie, w którym wezwano państwa członkowskie i zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących zastosowania wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. do przedmiotowej sprawy w ciągu miesiąca od daty ich publikacji ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

⁽⁴⁾ Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽⁵⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. C 113 z 15.4.2014, s. 30.

- (18) W dniu 13 czerwca 2014 r. SOGAER przedstawiła uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy w kontekście przyjęcia nowych wytycznych. Spółki GEASAR i SOGEAAL przedstawiły uwagi w dniu 16 czerwca 2014 r., a easyJet w dniu 4 lipca 2014 r. Komisja przekazała Włochom uwagi od spółek SOGAER, GEASAR, SOGEAAL i easyJet w dniu 9 lipca 2014 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do tych uwag.
- (19) W dniach 12 i 26 września 2014 r. spółka Ryanair przedstawiła dalsze uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy. Komisja przekazała te uwagi Włochom w dniu 28 października 2014 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do tych uwag.
- (20) W dniu 26 stycznia 2015 r. spółka Ryanair i działające w jej imieniu przedsiębiorstwo doradcze przedstawili dalsze uwagi, które zostały przekazane Włochom w dniu 4 lutego 2015 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do tych uwag.
- (21) W dniach 27 lutego 2015 r. i 2 marca 2015 r. spółka Ryanair i działające w jej imieniu przedsiębiorstwo doradcze przedstawili dalsze uwagi, które zostały przekazane Włochom w dniu 24 marca 2015 r. Włochy nie przedstawiły żadnej opinii w odniesieniu do tych uwag.
- (22) W dniu 18 marca 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przekazanie dodatkowych informacji na temat przedmiotowej sprawy. Włochy udzieliły odpowiedzi w dniach 11, 18 i 19 maja 2015 r.
- (23) W dniu 31 marca 2015 r. przedsiębiorstwo easyJet przekazało dodatkowe uwagi, uzupełniające pierwotne uwagi złożone w dniu 30 lipca 2013 r. W dniach 1 i 14 maja 2015 r. przedsiębiorstwo easyJet i działające w jego imieniu przedsiębiorstwo doradcze przedstawili dalsze uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy. W dniu 1 czerwca 2015 r. przedsiębiorstwo easyJet przedstawiło dodatkowe uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy. Wszystkie te uwagi przekazano Włochom w dniu 6 lipca 2015 r. W dniu 17 września 2015 r. Włochy przedstawiły opinię w odniesieniu do uwag przedsiębiorstwa easyJet i przedsiębiorstwa doradczego działającego w jego imieniu.
- (24) W dniu 29 czerwca 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przekazanie dodatkowych informacji. Włochy udzieliły częściowej odpowiedzi w dniu 14 lipca 2015 r., a załączniki do tej odpowiedzi przesłały w dniu 10 września 2015 r.
- (25) W dniu 17 lipca 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przekazanie dodatkowych informacji. Włochy udzieliły odpowiedzi w dniu 11 września 2015 r.
- (26) W dniach 8 i 14 października 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przekazanie dodatkowych informacji. Włochy udzieliły odpowiedzi w dniu 5 listopada 2015 r.
- (27) W dniu 24 listopada 2015 r. Włochy udzieliły dalszych informacji na temat przedmiotowej sprawy.
- (28) W dniu 24 listopada 2015 r. Komisja zwróciła się do Włoch o przedstawienie dodatkowych wyjaśnień. Włochy udzieliły odpowiedzi w dniu 27 listopada 2015 r.
- (29) W dniu 4 grudnia 2015 r. spółka Ryanair i przedsiębiorstwo doradcze działające w jej imieniu przedstawili dalsze informacje na temat przedmiotowej sprawy, które zostały przekazane Włochom w dniu 8 grudnia 2015 r. Włochy udzieliły odpowiedzi w dniu 16 grudnia 2015 r., wyjaśniając, że nie mają żadnych uwag w odniesieniu do tych dokumentów.
- (30) W dniach 11, 16 i 17 grudnia 2015 r. Włochy przedstawiły dalsze uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

2.1. TYTUŁ I CELE ŚRODKA

- (31) W ramach zgłoszonego programu operatorom portów lotniczych znajdujących się na Sardynii zapewnia się rekompensatę z tytułu obowiązku użyteczności publicznej w celu wzmocnienia i rozwoju transportu lotniczego. Włochy twierdzą, że wspomniany obowiązek użyteczności publicznej wiąże się ze świadczeniem usług w ogólnym interesie gospodarczym (zwanym dalej „UOIG”). Program ten został ustanowiony na mocy art. 3 ustawy regionalnej Sardynii nr 10 z dnia 13 kwietnia 2010 r. (7) (zwaną dalej „ustawą 10/2010”).
- (32) We wspomnianym artykule zdefiniowano cel programu, który polega na wzmocnieniu transportu lotniczego na Sardynię i z Sardynii poprzez rozszerzenie operacji lotniczych zarówno pod względem częstotliwości w okresie zimowym, jak i liczby nowych obsługiwanych miejsc przeznaczenia. W tym celu porty lotnicze na Sardynii miały przekazać to finansowanie ze środków publicznych przedsiębiorstwu lotniczemu jako rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych.

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

- (33) Bardziej ogólnym celem programu jest wzmocnienie gospodarki regionalnej poprzez zwiększenie liczby turystów, w szczególności poza sezonem letnim.

2.2. ORGAN PRYZYNAJĄCY POMOC

- (34) Organem przyznającym pomoc jest region Sardynii (zwany dalej „władzami regionalnymi”). Region korzysta ze specjalnego statusu regionu autonomicznego we Włoszech.

2.3. RAMY PRAWNE

- (35) W art. 3 ustawy 10/2010 przewidziano finansowanie w postaci rekompensat z tytułu obowiązku użyteczności publicznej dla operatorów portów lotniczych na Sardynii w okresie 2010–2013. Ustawa 10/2010 jest wdrażana decyzjami przyjmowanymi przez radę regionu.
- (36) Dekret regionalny nr 122/347 z dnia 17 maja 2010 r. ⁽⁸⁾ stanowi, że kwoty określone w ustawie 10/2010 są finansowane z budżetu regionalnego.
- (37) Rada regionu Sardynii przyjęła kilka aktów wykonawczych, w których określono warunki i ustalenia umożliwiające dostęp do finansowania zgodnie z ustawą 10/2010 w następujący sposób:
- w decyzji Sardynii nr 29/36 z dnia 29 lipca 2010 r. ⁽⁹⁾ określono kryteria, charakter i okres obowiązywania usługi transportowej, na świadczenie której może zostać przyznane finansowanie, oraz ustanowiono wytyczne dotyczące sporządzania i oceny planów działalności portów lotniczych (*programmi di attività*);
 - w decyzji Sardynii nr 43/37 z dnia 6 grudnia 2010 r. ⁽¹⁰⁾ zatwierdzono plany działalności złożone przez operatorów portów lotniczych na 2010 r. oraz konkretną kwotę, jaka ma zostać przyznana każdemu z nich na 2010 r.;
 - w decyzji Sardynii nr 52/117 z dnia 23 grudnia 2011 r. ⁽¹¹⁾, w oparciu o plany działalności przedstawione przez operatorów portów lotniczych w 2011 r. określono roczne kwoty, jakie mają zostać przyznane przez władze regionalne operatorom portów lotniczych w latach 2011–2013.
- (38) W ustawie regionalnej nr 1 z dnia 19 stycznia 2011 r. ⁽¹²⁾ ograniczono wkład, który ma być przyznawany portom lotniczym przez region, jak zostało to określone w ustawie 10/2010, do 21 100 000 EUR w 2011 r. i do 21 500 000 w latach 2012 i 2013.
- (39) W ustawie regionalnej nr 12 z dnia 30 czerwca 2011 r. ⁽¹³⁾ ustanowiono mechanizm zaliczek finansowych, który ma być prowadzony poprzez ustanowienie funduszu finansowego *ad hoc* w obrębie SFIRS ⁽¹⁴⁾. SFIRS jest wewnętrznym przedsiębiorstwem finansowym regionu Sardynii; jako swojemu pośrednikowi finansowemu i oddziałowi operacyjnemu, region powierzył mu utworzenie i zarządzanie funduszem regionalnym służącym przyznawaniu zaliczek finansowych w postaci oprocentowanego kredytu dla udziałowców ⁽¹⁵⁾. SFIRS znajduje się pod bezpośrednią kontrolą regionu i jest przez niego zarządzany. Jego rolą jest zarządzanie określonymi przez region planami, polityką i programami na rzecz gospodarczego i społecznego rozwoju tego terenu. Radę dyrektorów tego przedsiębiorstwa wyznacza region. W akcie powierzenia nr 15 z dnia 9 sierpnia 2011 r. ⁽¹⁶⁾ przedsiębiorstwu SFIRS powierzono utworzenie „regionalnego funduszu na rzecz portów lotniczych” („funduszu regionalnego”) ⁽¹⁷⁾, mającego na celu przyznawanie zaliczek finansowych do wkładu regionu, oraz zarząd tymże funduszem. W decyzji nr 500 z dnia 9 sierpnia 2011 r. ⁽¹⁸⁾ zatwierdzono szczegółowe zasady wdrożenia funduszu regionalnego. W decyzji nr 22 z dnia 30 stycznia 2012 r. ⁽¹⁹⁾ uzupełniono zasady ustanowione w decyzji nr 500 z dnia 9 sierpnia 2011 r.

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – Pośrednik finansowy na mocy art. 106 i 107 dekretu z mocą ustawy nr 385 z dnia 1 września 1993 r.

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

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

- (40) W ustawie regionalnej nr 15 z dnia 7 sierpnia 2012 r. ⁽²⁰⁾ zmieniono ustawę regionalną z dnia 30 czerwca 2011 r. Decyzją nr 694 z dnia 2 października 2012 r. ⁽²¹⁾ wdrożono ustawę regionalną z dnia 7 sierpnia 2012 r. oraz uzupełniono i skorygowano zasady wdrażania funduszu regionalnego poprzez rozszerzenie okresu stosowania ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. na lata 2012 i 2013.
- (41) Decyzją nr 4/34 z dnia 5 lutego 2014 r. ⁽²²⁾ zmieniono przydział regionalnych wkładów finansowych na 2013 r., uwzględniając zarówno ograniczenie wkładów regionalnych przewidziane w kontekście budżetu władz regionalnych przydzielonego na finansowanie działalności na podstawie ustawy 10/2010, jak również faktyczne koszty poniesione przez trzech operatorów portów lotniczych.

2.4. PROGRAM

- (42) Zgłoszony program ma na celu rozwój transportu lotniczego i ograniczenie sezonowości połączeń lotniczych na Sycylię i z Sycylii; to z kolei przyczyni się do osiągnięcia nadrzędnego celu, jakim jest przyciągnięcie turystów i wzmocnienia gospodarki regionalnej. W tym celu w ustawie 10/2010 przewidziano finansowanie w postaci rekompensaty z tytułu obowiązku użyteczności publicznej dla operatorów portów lotniczych na Sycylii w okresie 2010–2013.
- (43) We wdrażanej decyzji doprecyzowano, że cel ustawy 10/2010, jakim jest zmniejszenie sezonowości, polega na wydłużeniu okresu, w którym obsługiwane są loty. Obejmuje to zwiększenie częstotliwości lotów w tzw. sezonie średnim (czyli w miesiącach sąsiadujących z sezonem letnim, tj. w kwietniu, maju, wrześniu i październiku) lub w sezonie zimowym, a także otwarcie nowych połączeń lotniczych z miejscami dotychczas nieskomunikowanymi z Sycylią. Uzasadnieniem dla wprowadzanego programu oraz jest promowanie regionalnej polityki transportu lotniczego, która wspiera spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną zainteresowanych społeczności, dzięki rozwiązaniu niedogodności związanych z dostępnością, z którymi boryka się Sycylia jako wyspa.
- (44) W decyzjach, o których mowa w sekcji 2.3, przewidziano trzy rodzaje działalności:
- a) *zwiększanie ruchu lotniczego przez przedsiębiorstwa lotnicze („działalność nr 1”)*. Przedsiębiorstwa lotnicze i operatorzy portów lotniczych muszą określić w szczegółowych „planach działalności” strategię służącą zwiększeniu ruchu lotniczego i sprzyjającą zmniejszeniu sezonowych wahań przepływu turystów poprzez wyznaczenie tras będących przedmiotem strategicznego zainteresowania, określenie częstotliwości lotów, a także poprzez przedstawienie oferty przepustowości oraz dalszych celów w zakresie ruchu lotniczego. Jeżeli powyższe cele zostaną osiągnięte, zostanie wypłacona rekompensata; w przypadku nieosiągnięcia powyższych celów konieczne będzie zapłacenie kar finansowych;
 - b) *promowanie Sycylii jako ośrodka turystycznego przez przedsiębiorstwa lotnicze („działalność nr 2”)*. We wspomnianych wyżej „planach działalności” przedsiębiorstwa lotnicze i operatorzy portów lotniczych powinni również określić działalność marketingową i reklamową ukierunkowaną na zwiększenie liczby pasażerów i promowanie obszaru ciężenia portu lotniczego;
 - c) *dalsza działalność promocyjna powierzona przez operatorów portów lotniczych w imieniu władz regionalnych będącym stronami trzecimi usługodawcom innym niż przedsiębiorstwa lotnicze ⁽²³⁾ („działalność nr 3”)*.
- (45) Gdy władze regionalne zatwierdzą plany działań po przeprowadzeniu oceny proponowanych w nich działań pod kątem ich wpływu gospodarczego na port lotniczy i na działalność gospodarczą całej Sycylii, wypłacają stosownie środki finansowe dostępne w poszczególnych latach dla każdego portu lotniczego.
- (46) Rekompensatę wypłacaną operatorom portów lotniczych oblicza się na podstawie szacowanych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa lotnicze w celu obsługi połączeń na strategicznych trasach krajowych i międzynarodowych, a także na podstawie osiągnięcia założonych celów dotyczących liczby pasażerów obsługiwanych w ciągu roku. Po określeniu celu dotyczącego liczby pasażerów operatorzy portów lotniczych wybierają przedsiębiorstwa lotnicze niezbędne do świadczenia przedmiotowych usług. Wybrani przewoźnicy otrzymują rekompensatę na pokrycie różnicy między wysokością kosztów operacyjnych, a wysokością rzeczywistych lub domniemych przychodów ze sprzedaży biletów pasażerskich.
- (47) W dokumencie zgłoszeniowym Włochy wspominają, że władze regionalne powinny zatwierdzić procedurę przetargową zorganizowaną przez operatorów portów lotniczych w celu wybrania zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych. Komisja nie została poinformowana o jakichkolwiek przetargach organizowanych przez

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

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

⁽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⁾ Na przykład agencjom reklamowym i turystycznym.

operatorów portów lotniczych. Zdaniem Włoch przedsiębiorstwa lotnicze wybrano na podstawie najbardziej atrakcyjnych ofert handlowych złożonych operatorom portów lotniczych po opublikowaniu ogłoszeń na stronach internetowych. Jeżeli chodzi o porty lotnicze, program pomocy ma na celu koordynację rozwoju regionalnego systemu portów lotniczych poprzez zapewnienie, aby porty lotnicze w regionie wzajemnie się uzupełniały ⁽²⁴⁾.

2.5. DZIAŁANIA MARKETINGOWE PODJĘTE PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZE

- (48) Ustawa 10/2010 przewiduje, że w ramach wykonywania działalności nr 2 operatorzy portów lotniczych zobowiązani są zawrzeć umowy marketingowe z przedsiębiorstwami lotniczymi, aby promować Sycylię jako ośrodek turystyczny. W planach działalności muszą zatem zostać określone konkretne strategie marketingowe i reklamowe mające na celu zwiększenie liczby podróżnych i promowanie obszaru ciężenia portu lotniczego.
- (49) W zależności od przedsiębiorstwa lotniczego operatorzy portów lotniczych zawierali dwa różne typy umów: albo jedną umowę uwzględniającą zarówno świadczenie usług portu lotniczego, jak i usług marketingowych, albo dwie oddzielne umowy, jak w przypadku spółki Ryanair; umowę o świadczenie usług portu lotniczego zawarto ze spółką Ryanair, a umowę o świadczenie usług marketingowych z firmą marketingową AMS (Airport Marketing Services), której wyłącznym właścicielem jest spółka Ryanair. Umowy te służą powiązaniu i połączeniu wzrostu ruchu lotniczego z działaniami marketingowymi i opierają się na systemie premii odzwierciedlającym korzystne wyniki w ramach środków zwiększania ruchu lotniczego. Zgodnie z postanowieniami umów przewoźnik jest zobowiązany obsłużyć określony program lotów i jednocześnie opracować plan działań marketingowych i reklamowych.
- (50) Działalność marketingowa opiera się na umieszczeniu w witrynie internetowej przewoźnika specjalnej strony dotyczącej portu lotniczego przeznaczenia, która zawiera również niekiedy przewodnik turystyczny. Działalność marketingowa jest ukierunkowana na promowanie atrakcji turystycznych i biznesowych regionu oraz na maksymalizację udziału turystyki przyjazdowej podróżnych obcego pochodzenia.

2.6. ZAANGAŻOWANE PORTY LOTNICZE

- (51) W 2010 r. na Sycylii działało pięć portów lotniczych:
- a) Alghero, w przypadku którego operatorem portu lotniczego jest SO.GE.A.AL S.p.A. („SOGEAAL”);
 - b) Cagliari-Elmas, w przypadku którego operatorem portu lotniczego jest So.G.Aer. S.p.A. („SOGAER”);
 - c) Olbia, w przypadku którego operatorem portu lotniczego jest GEASAR S.p.A. („GEASAR”);
 - d) Tortoli, w przypadku którego operatorem portu lotniczego jest GE.AR.TO. S.p.A. („GEARTO”);
 - e) Oristano, w przypadku którego operatorem portu lotniczego jest SO.GE.A.OR. S.p.A. („SOGEAOR”).
- (52) Wszystkie te spółki to spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. SOGEAAL i SOGAER są spółkami publicznymi. Spółka GEASAR jest kontrolowana przez przewoźnika lotniczego Meridiana.
- (53) Włochy potwierdziły, że chociaż ustawa 10/2010 odnosi się do wszystkich portów lotniczych na Sycylii, dwa mniejsze porty lotnicze tej wyspy – Oristano i Tortoli-Arbatax (które obsługują mniej niż 200 000 pasażerów rocznie ⁽²⁵⁾) – nie otrzymały żadnego finansowania na podstawie ustawy 10/2010.
- (54) Alghero znajduje się na północnym-zachodzie Sycylii, Olbia na północnym-wschodzie, a Cagliari na południu. Odległości między portami lotniczymi oraz czas podróży samochodem na wyznaczonych odcinkach kształtują się następująco ⁽²⁶⁾:

Cagliari–Alghero 247 km – 2h40

Cagliari–Olbia 273 km – 2h51

Olbia–Alghero 136 km – 1h53

⁽²⁴⁾ Deliberazione nr 29/36 z dnia 29 lipca 2010 r., s. 1.

⁽²⁵⁾ Port lotniczy w Oristano, którego działalność zawieszono w 2011 r., obsłużył ok. 7 000 pasażerów w 2010 r. i ok. 1 300 tysięcy w 2011 r. Port lotniczy w Tortoli-Arbatax w 2010 r. obsłużył ok. 13 500 pasażerów, a w 2011 r. – ok. 2 800 pasażerów.

⁽²⁶⁾ Źródło: Mapy Google.

2.6.1. PORT LOTNICZY W CAGLIARI

- (55) Operator portu lotniczego SOGAER jest spółką publiczną, ponieważ izba handlowa w Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) jest właścicielem większości jej udziałów, jak wskazano w tabeli 1. Władze regionalne nie sprawują kontroli nad izbą handlową w Cagliari ⁽²⁷⁾; jest ona finansowana niezależnie, z opłat rocznych uiszczanych przez przedsiębiorstwa członkowskie. Izba handlowa jest niezależnym podmiotem publicznym odpowiedzialnym za świadczenie na rzecz przedsiębiorstw członkowskich usług w różnych obszarach działalności ⁽²⁸⁾.

Tabela 1

Struktura własności akcji w spółce 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⁾ Główny akcjonariusz portu lotniczego zamierza sprzedać w najbliższej przyszłości 40 % swoich akcji (źródło: sprawozdanie roczne z 2013 r.).

- (56) W 2014 r. port lotniczy obsłużył 3 639 627 pasażerów ⁽²⁹⁾. Mieści się on w południowej części wyspy i stanowi jej główny port lotniczy pod względem ruchu lotniczego. Od 2007 r. spółka SOGAER posiada pełną koncesję na zarządzanie portem lotniczym. Port lotniczy obsługuje loty krajowe i międzynarodowe, a główne przedsiębiorstwa lotnicze prowadzące działalność w porcie to Ryanair, Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea i AirBerlin. W latach 2007–2009 69 % przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym odnotowywano w okresie od kwietnia do października.
- (57) Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. spółka SOGAER odnotowała obroty w wysokości 26,8 mln EUR i osiągnęła ona dodatni wynik netto w wysokości 1,7 mln EUR. Aktywa razem wynosiły 125,5 mln EUR.

2.6.2. PORT LOTNICZY W ALGHERO

- (58) Spółka SOGEAAL, operator portu lotniczego w Alghero, w 80,20 % stanowi własność regionu Sardynii, a w 19,80 % – spółki SFIRS SpA (będącej przedsiębiorstwem wewnętrznym należącym do regionu) ⁽³⁰⁾. SOGEAAL rozpoczęła działalność w 1995 r. w oparciu o częściową i tymczasową koncesję, która w 2007 r. została przekształcona w pełną koncesję ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Źródło: Komunikat z dnia 5 maja 2016 r. przekazany Komisji przez Włochy.

⁽²⁸⁾ Status izb handlowych we Włoszech reguluje ustawa nr 580 z dnia 29 grudnia 1993 r.

⁽²⁹⁾ Źródło: Wikipedia.

⁽³⁰⁾ Ta struktura własności akcji spółki SOGEAAL odzwierciedla zmiany, jakie miały miejsce w toku 2010 r. Obecnie port lotniczy podlega procesowi prywatyzacji.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Port lotniczy mieści się w północno-zachodniej części wyspy. Zdaniem Włoch obszar ciężenia tego portu lotniczego stanowi około 35 % powierzchni wyspy i zamieszkuje go 450 000–600 000 mieszkańców prowincji Sassari, Oristano i Nuoro. Pod względem komercyjnego przepływu pasażerów Alghero stanowi trzeci port lotniczy Sardynii z całkowitą liczbą 1 639 374 pasażerów w 2014 r. ⁽³²⁾.
- (60) W porcie lotniczym prowadzą działalność trzy rodzaje przedsiębiorstw lotniczych: tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze, takie jak Alitalia, Meridiana, Iberia i Lufthansa, tanie linie lotnicze takie jak easyJet i Ryanair oraz przedsiębiorstwa czarterowe takie jak Tui Fly i Jet Time. W latach 2007–2009 75 % przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym odnotowywano w okresie od kwietnia do października.
- (61) Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. spółka SOGEAAL odnotowała obroty w wysokości 15,9 mln EUR i odnotowała ona ujemny wynik netto w wysokości 1,5 mln EUR. Aktywa razem wynosiły 42 mln EUR.

2.6.3. PORT LOTNICZY W OLBII

- (62) Właścicielami spółki GEASAR, operatora portu lotniczego w Olbii, są w większości prywatni akcjonariusze ⁽³³⁾, jak wskazano w tabeli 2.

Tabela 2

Struktura własności akcji w spółce 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) Spółka GEASAR rozpoczęła działalność w 1989 r. w oparciu o częściową koncesję na zarządzanie portem lotniczym w Olbii. Olbia mieści się w północno-wschodniej części Sardynii. W porcie lotniczym prowadzą działalność tradycyjne przedsiębiorstwa lotnicze takie jak Alitalia i Lufthansa, tanie linie lotnicze takie jak easyJet i Vueling oraz przedsiębiorstwa czarterowe takie jak Smartwings i Mistral Air.
- (64) W 2014 r. port lotniczy obsłużył 2 127 718 pasażerów ⁽³⁴⁾. Port lotniczy jest przeznaczony głównie na potrzeby komercyjnego przepływu pasażerskiego – krajowego i międzynarodowego. Port lotniczy jest ukierunkowany na rynek turystyczny, ponieważ umożliwia dotarcie do *wybrzeża Costa Smeralda*, które stanowi popularny ośrodek turystyczny. W konsekwencji największy ruch w porcie lotniczym odnotowuje się w okresie od maja do października: w latach 2007–2009 84 % przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym odnotowywano w okresie od kwietnia do października.
- (65) Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. spółka GEASAR odnotowała obroty w wysokości 27,0 mln EUR i osiągnęła ona dodatni wynik netto w wysokości 2,8 mln EUR. Aktywa razem wynosiły 57,3 mln EUR.

2.7. MECHANIZM I STRUKTURA FINANSOWANIA WPROWADZONE PRZEZ WŁADZE REGIONALNE SARDYNII

2.7.1. ŁĄCZNA KWOTA WKŁADÓW FINANSOWYCH, DO JAKICH ZOBOWIĄZAŁY SIĘ WŁADZE REGIONALNE SARDYNII

- (66) Początkowo art. 3 ustawy 10/2010 zawierał upoważnienie dla władz regionalnych do udzielenia operatorom portów lotniczych dofinansowania w kwocie 19 700 000 EUR na 2010 r. i w kwocie 24 500 000 EUR na każde z kolejnych lat – 2011, 2012 i 2013 r.

⁽³²⁾ Źródło: Oficjalna strona internetowa portu lotniczego.

⁽³³⁾ Societa per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Źródło: Wikipedia.

- (67) W analizowanym okresie, uwzględniając zasoby własne i plany działalności przedłożone przez porty lotnicze, władze regionalne stopniowo zmniejszały kwoty początkowo przeznaczone na finansowanie programu, tak jak to przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3

Rekompensaty przyznane portom lotniczym na Sardynii w latach 2010–2013

(w EUR)

	2010	2011	2012	2013	Łącznie
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
Łącznie	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	80 654 887,33

- (68) Decyzją nr 4/34 z dnia 5 lutego 2014 r. zmieniono wysokość wkładu regionalnego na 2013 r. i przewidziano łączną kwotę 17 500 000 EUR dla trzech operatorów portów lotniczych, jak przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Rekompensaty przyznane portom lotniczym na Sardynii w 2013 r. (zgodnie z decyzją nr 4/34 z dnia 5 lutego 2014 r.)

(w EUR)

	Rok 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Łącznie	17 500 000

- (69) Wynikające z szeregu zmian ostateczne wysokości wkładów faktycznie przyznanych trzem portom lotniczym przez region Sardynii przedstawiono w tabeli 5 ⁽³⁵⁾.

Tabela 5

Ostateczne wysokości rekompensat przyznanych portom lotniczym na Sardynii w latach 2010–2013

(w EUR)

	2010	2011	2012	2013	Łącznie
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
Łącznie	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Jak wyjaśniono w motywie 53, początkowo rekompensaty finansowe były przewidziane na rzecz wszystkich portów lotniczych na Sardynii, łącznie z portem lotniczym w Oristano; jednak rekompensatę dla tego portu lotniczego później anulowano.

- (70) Środki przyjmują formę bezpośrednich dotacji przekazywanych operatorom portów lotniczych na Sardynii przez władze regionalne; operatorzy przekazują następnie odpowiednie sumy przedsiębiorstwom lotniczym i innym podmiotom zaangażowanym. Dotacje są finansowane bezpośrednio z budżetu władz regionalnych. Operatorzy portów lotniczych mają obowiązek prowadzenia oddzielnych kont bankowych, by kontrolować otrzymane środki.

2.7.2. PLANY DZIAŁALNOŚCI I TRASY BĘDĄCE PRZEDMIOTEM STRATEGICZNEGO ZAINTERESOWANIA

- (71) Operatorzy portów lotniczych na Sardynii są zobowiązani przygotować plany działalności i przedłożyć je władzom regionalnym do zatwierdzenia. W przedmiotowych planach działalności muszą zostać uwzględnione działania polegające na rozwijaniu połączeń lotniczych między poszczególnymi punktami, z krajowymi i europejskimi miejscami przeznaczenia z portów lotniczych na Sardynii i do takich portów, przy czym cele te zostaną osiągnięte w drodze umów z przedsiębiorstwami lotniczymi. W związku z tym należy wskazać w samym planie, które z wymienionych inicjatyw⁽³⁶⁾ operatorzy portów lotniczych uważają za wykonalne pod względem określonych w ustawie 10/2010 celów wzmocnienia transportu lotniczego i ograniczenia jego sezonowego charakteru.
- (72) W planach muszą być ustalone trasy będące przedmiotem strategicznego zainteresowania (krajowe i międzynarodowe) oraz roczne cele dotyczące częstotliwości lotów, współczynnika obciążenia, nowych tras, liczby pasażerów i działań marketingowych.
- (73) Plany działalności muszą być zgodne z następującymi zasadami:
- a) trasy będące przedmiotem strategicznego zainteresowania nie mogą pokrywać się z trasami już obsługiwanymi w ramach systemu obowiązku użyteczności publicznej⁽³⁷⁾ na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008⁽³⁸⁾;
 - b) wkłady finansowe dla każdej z subsydiowanych tras powinny być w miarę upływu czasu zmniejszane;
 - c) umowa finansowa zawarta z przedsiębiorstwami lotniczymi powinna zawierać plan promocji terytorium lokalnego, który powinien być spójny z prowadzoną przez władze regionalne strategią komunikacji w zakresie turystyki;
 - d) jeżeli całość rekompensaty, o jaką wnioskuje porty lotnicze, jest wyższa niż całość kwoty zatwierdzonej przez regionalny budżet, pierwszeństwo przyznaje się połączeniom międzynarodowym względem tras krajowych (z wyjątkiem miejsc przeznaczenia, które obsługują 3 mln mieszkańców), trasom łączącym istotne węzły lotnicze, trasom o dużym potencjale ruchu, trasom, które mają funkcjonować przez cały rok, a nie sezonowo, oraz tym spółkom, które zdecydują się utworzyć bazę operacyjną w lokalnym porcie lotniczym.
- (74) Obsługa tras będących przedmiotem strategicznego zainteresowania przedstawia UOIG, którą przedsiębiorstwa lotnicze powinny świadczyć w zamian za rekompensatę (z zastrzeżeniem osiągnięcia wyznaczonego poziomu przepływu pasażerów). Plany działalności powinny być poparte odpowiednimi prognozami gospodarczymi i finansowymi ilustrującymi perspektywę rentowności omawianych inicjatyw oraz określającymi wymagania finansowe związane z działalnością na każdy określony rok. Wymagania te obejmują wskazanie poziomu zasobów własnych zainwestowanych przez operatora portu lotniczego oraz inwestycji osób trzecich, które odnoszą korzyści ze zwiększonego przepływu ruchu.
- (75) Rzeczywiste plany działalności przedłożone przez Włochy w toku formalnego postępowania są zgodne z wymogami określonymi w motywie 73. Obejmują one obowiązkowe informacje wymagane przez władze regionalne, takie jak przedstawienie subsydiowanej oferty transportowej, szczegółowe obliczenia rekompensaty, która ma zostać przyznana, oraz oczekiwane korzyści gospodarcze ze wsparcia publicznego.
- (76) Kiedy plany działalności zostaną zatwierdzone, władze regionalne podejmują odpowiednio decyzję o przyznaniu rocznych zasobów finansowych każdemu z portów lotniczych, oceniając działania podjęte na podstawie określenia ich wpływu gospodarczego na działalność gospodarczą na Sardynii.

⁽³⁶⁾ Zob. motyw 44.

⁽³⁷⁾ W myśl unijnych zasad dotyczących transportu lotniczego w 2000 r. na trasy krajowe między portami lotniczymi na Sardynii a portami lotniczymi Włoch kontynentalnych nałożono obowiązek użyteczności publicznej.

⁽³⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- (77) Finansowanie planów przebiega w następujący sposób:
- operator portu lotniczego będący beneficjentem otrzyma pierwszą transzę jako zaliczkę równą 20 % całości kwoty przewidzianej w planach;
 - 60 % całości finansowania będzie wypłacane w postaci płatności okresowych po otrzymaniu zgłoszenia kwartalnego;
 - ostatnia transza zostanie wypłacona w ciągu 60 dni od otrzymania odpowiednich dokumentów, po zweryfikowaniu przez władze regionalne przeprowadzonych działań, osiągniętych rezultatów oraz poniesionych kosztów.
- (78) Plany działalności zostały zatwierdzone w dwóch decyzjach władz regionalnych:
- w decyzji Sardynii nr 43/37 z dnia 6 grudnia 2010 r. zatwierdzono plany działalności na rok 2010 przedłożone przez operatorów portów lotniczych Cagliari, Olbia, Alghero i Oristano oraz konkretne kwoty, które mają być wypłacone każdemu z nich ⁽³⁹⁾;
 - w decyzji Sardynii nr 52/117 z dnia 23 grudnia 2011 r. zatwierdzono plany działalności przedłożone przez operatorów portów lotniczych Cagliari, Olbia i Alghero na lata 2011–2013. Określono roczne cele dotyczące liczby pasażerów na port lotniczy oraz podział rekompensaty między te trzy porty lotnicze. Ponadto w decyzji wyjaśniono, że plany na rok 2011 należy uznać za ostateczne, ponieważ dotyczą one działań już przeprowadzonych, natomiast plany na kolejne dwa lata – 2012 i 2013 r. – mogą podlegać zmianom.

2.7.3. PROCES MONITOROWANIA

- (79) Operatorzy portów lotniczych mają obowiązek przygotowywania planów działalności zgodnie z przepisami ustawy 10/2010 i jej różnego rodzaju aktami wykonawczymi. W trakcie takich przygotowań muszą oni współpracować z przedsiębiorstwami lotniczymi, a gotowy plan musi zostać zatwierdzony przez władze regionalne. Jeżeli władze regionalne nie wyrażą zgody lub stwierdzą niespójności z przepisami ustawy 10/2010, mogą zażądać wprowadzenia zmian w planach działalności.
- (80) Władze regionalne wymagają od operatorów portów lotniczych monitorowania wyników przedsiębiorstw lotniczych i nakładania sankcji za nieosiągnięcie celów wytyczonych *ex ante*, szczególnie w odniesieniu do częstotliwości i pasażerów. Ten mechanizm sankcji musi zostać przewidziany w umowach z przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (81) Decyzje rady regionu wykonujące ustawę 10/2010 przewidują ustanowienie przez władze regionalne mechanizmu monitorowania w celu uniknięcia nadwyżki rekompensaty z tytułu rocznych kosztów przewidzianych na daną działalność. Władze regionalne muszą określić działania kontrolne *ex ante* oraz sprawdzić i ostatecznie odzyskać wszelkie nadwyżki rekompensaty, w szczególności poprzez monitorowanie faktycznej liczby lotów i pasażerów.
- (82) Władze regionalne monitorują rzeczywiste koszty, które operatorzy portów lotniczych ponoszą z tytułu wykonywania wymienionych działalności, poprzez sprawdzanie właściwej dokumentacji oraz prowadzenie sprawozdawczości w zakresie rocznych kosztów (faktury wystawiane operatorom portów lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze). Operatorzy portów lotniczych muszą zgłaszać finansowanie działalności władzom regionalnym na podstawie faktur otrzymanych od wykonawców (przedsiębiorstw lotniczych w przypadku działalności nr 1 i 2 oraz innych przedsiębiorstw w przypadku działalności nr 3). Władze regionalne sprawdzają również, czy trasa będąca przedmiotem rekompensaty nie jest trasą podlegającą obowiązkowi użyteczności publicznej na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (83) Finansowanie regionalne na podstawie ustawy 10/2010 przyznaje się jedynie w kontekście wyżej wymienionych planów działalności, które to plany muszą zostać zatwierdzone przez władze regionalne. Ze względu na fakt, że plany zostały opracowane, zanim zrealizowane zostały rodzaje działalności przewidziane w ustawie 10/2010, mogą pojawiać się pewne różnice w ich wdrażaniu. W związku z tym mechanizm zorganizowany przez władze regionalne stanowi, że ich ostateczny wkład powinien być dostosowany do różnic w wykonywaniu działalności lub w kosztach poniesionych przez porty lotnicze ⁽⁴⁰⁾. W ostatecznym wkładzie ustalonym przez władze

⁽³⁹⁾ W odniesieniu do Tortoli-Arbataxa w akcie wskazano, że operator portu lotniczego przedłożył jedynie plan *trzyletni* (a nie na rok 2010).

⁽⁴⁰⁾ W komunikacie przekazanym Komisji w dniu 11 września 2015 r. (motyw 14) Włochy podają przykład spółki GEASAR, która w 2013 r. ograniczyła działania marketingowe w porównaniu z początkowymi przewidywaniami (w ramach finansowanej przez władze regionalne działalności nr 2). W rezultacie władze regionalne ograniczyły swój ostateczny wkład.

regionalne bierze się zatem pod uwagę faktyczne wdrażanie planów działalności i spójność działalności, na które złożono wnioski o dofinansowanie, względem celów ustawy 10/2010 oraz planu marketingowego regionu w zakresie turystyki. W przypadku stwierdzenia rozbieżności władze regionalne dostosowują ostateczny wkład ⁽⁴¹⁾.

- (84) W dokumentacji przedłożonej przez Włochy wykazano, że operatorzy portów lotniczych faktycznie zgłosili władzom regionalnym otrzymane finansowanie publiczne (włącznie z dowodami potwierdzającymi, takimi jak faktury odpowiadające poniesionym kosztom) oraz przedstawili dowody na wykonane działania marketingowe i promocyjne. Władze regionalne zweryfikowały te informacje i wypłaciły operatorom portów lotniczych pozostałe transze pomocy.

2.7.4. ZALICZKI FINANSOWE I ROLA FUNDUSZU REGIONALNEGO

- (85) Jak wspomniano w sekcji 2.3, ustawa regionalna z dnia 30 czerwca 2011 r. ustanawia fundusz regionalny ⁽⁴²⁾ zarządzany przez spółkę SFIRS i finansowany przez władze regionalne.

- (86) Na podstawie ustawy 10/2010 władze regionalne ustanowiły następujący mechanizm finansowy:

- a) operatorzy portów lotniczych przekazują zaliczki ze środków finansowych przeznaczonych na wykonywanie trzech rodzajów działalności przedsiębiorstwom lotniczym działającym na każdym z zainteresowanych portów lotniczych (w przypadku działalności nr 1 i nr 2) oraz pozostałym zainteresowanym operatorom świadczącym usługi (w przypadku działalności nr 3);
- b) każdego roku, po wysłaniu przez operatorów portów lotniczych wniosku o zaliczkowanie, władze regionalne decydują o tym, że SFIRS – za pośrednictwem funduszu regionalnego – powinien przyznać portom lotniczym zaliczki finansowe. Następnie fundusz regionalny przyznaje operatorom portów lotniczych na ich wnioski i w zamian za wynagrodzenie (prowizję i odsetki) finansowanie będące zaliczką kwoty przydzielonej na podstawie ustawy 10/2010. Zaliczka powinna odpowiadać maksymalnie 85 % ⁽⁴³⁾ wkładu, jaki władze regionalne zobowiązały się przyznać operatorom portów lotniczych. Zaliczka finansowa podlega naliczaniu odsetek (EURIBOR 6 M + 2 % w 2010 r. i EURIBOR 6 M + 1,5 % w latach 2011–2013) i prowizji (1 % w 2010 r. i 0,50 % w latach 2011–2013), płaconych przez operatorów portów lotniczych spółce SFIRS;
- c) następnie władze regionalne potwierdzają ostateczne kwoty, które zostaną przyznane operatorom portów lotniczych („wkład” władz regionalnych), biorąc pod uwagę limit dostępnych środków i kwoty faktycznie wypłacone operatorom portów lotniczych w kontekście wykonywania wszystkich trzech rodzajów działalności. W tym celu operatorzy portów lotniczych przedkładają odpowiednie sprawozdania, które: (i) wskazują osiągnięte wyniki i zawierają ocenę skutków; (ii) szczegółowo określają koszty faktycznie poniesione przez port lotniczy z tytułu przeprowadzonych inicjatyw, dostarczając również dokumenty potwierdzające (faktury lub dokumenty podobne);
- d) od kwoty wkładu regionu fundusz regionalny odlicza opłatę zatrzymaną w wysokości 4 %, która zostaje zwrócona władzom regionalnym. Po określeniu ostatecznego wkładu fundusz regionalny przyznaje operatorowi portu lotniczego pozostałą część środków finansowych ⁽⁴⁴⁾. Fundusz powinien przyznać pozostałą część operatorowi portu lotniczego w ciągu maksymalnie sześciu miesięcy od zamknięcia planu działalności.

2.8. PRZEPIŁYWKI FINANSOWE

2.8.1. PRZEPIŁYWKI FINANSOWE OD WŁADZ REGIONALNYCH DO OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

- (87) Pomimo że władze regionalne zobowiązały się przyznać ogółem kwotę 76 654 887 EUR na lata 2010–2013 (zob. tabela 5), faktycznie przekazały operatorom portów lotniczych kwotę 68 510 256 EUR na finansowanie trzech rodzajów działalności na podstawie ustawy 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (zob. tabela 6, kolumna A): 35 516 988 EUR dla spółki SOGEAAL, 19 250 617 EUR dla spółki SOGAER i 13 742 651 EUR dla spółki GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Włochy podają w tym celu przykład portu lotniczego Oristano: władze regionalne odrzuciły konkretną trasę przewidywaną w planie działalności tego portu lotniczego – komunikat przekazany Komisji przez Włochy w dniu 5 maja 2015 r., s. 5–6.

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

⁽⁴³⁾ Maksymalnie 90 % na 2011 r. – por. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Kwota ta jest równa wkładowi przyjętemu przez władze regionalne, pomniejszonemu o opłatę zatrzymaną w wysokości 4 % oraz środki finansowe uprzednio przyznane operatorowi portu lotniczego.

⁽⁴⁵⁾ Włochy przekazały Komisji tabele wskazujące ostateczną kwotę, do jakiej zobowiązały się władze regionalne.

- (88) Łączna kwota zaliczek finansowych przekazanych przez fundusz regionalny operatorom portów lotniczych wyniosła 42 987 645 EUR (tabela 6, kolumna B). Koszty prowizji i odsetek są obliczane na podstawie zaliczki finansowej i odliczane przez fundusz w momencie wypłacenia zaliczki finansowej operatorowi portu lotniczego. Opłata zatrzymana stanowi 4 % wkładu zadeklarowanego przez władze regionalne i jest odliczana przez fundusz od kwoty wkładu w momencie wypłacenia portowi lotniczemu pozostałej części sumy przyznanej przez władze regionalne (po wypłaceniu zaliczki finansowej) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Kwota netto, jaką ma otrzymać operator portu lotniczego (tabela 6, kolumna C), może więc zostać obliczona jako wkład władz regionalnych pomniejszony o trzy obciążenia finansowe (prowizja, odsetki i opłata zatrzymana). Kwoty zgłoszone przez Włochy jako kwoty netto faktycznie otrzymane przez operatorów portów lotniczych (tabela 6, kolumna D) różnią się nieznacznie od wartości teoretycznych:
- a) w przypadku spółki SOGEAAL Włochy wyjaśniają, że operatorzy portów lotniczych powinni jeszcze otrzymać od władz regionalnych kwotę 167 661 EUR w związku z wkładem finansowym z 2013 r.;
 - b) władze regionalne przyjęły kwoty regionalnych wkładów finansowych przekazanych spółkom SOGAER i GEASAR w 2013 r. (odpowiednio 4 946 576 EUR i 3 795 930) odpowiednio w dniach 19 czerwca 2014 r. i 10 czerwca 2014 r., jednak nie zostały one wypłacone ⁽⁴⁷⁾; Włochy uznają, że decyzja władz regionalnych stanowi wiążące prawnie zobowiązanie do wypłacenia tych kwot, na które to zobowiązanie można się powołać przed sądem krajowym. Włochy zdecydowały się jednak zaczekać do momentu zakończenia postępowania w sprawie pomocy państwa.

⁽⁴⁶⁾ Komisja zauważa, że władze włoskie nie wyjaśniają, dlaczego zaliczki finansowe deklarowane w tabelach przekraczają czasem wkład ustalony przez władze regionalne. Na potrzeby oceny środków pomocy różnice te nie są jednak istotne, ponieważ Komisja bierze pod uwagę jedynie zobowiązania budżetowe (kolumna A) oraz kwoty faktycznie otrzymane przez operatorów portów lotniczych (kolumna D) – zob. tabela 14.

⁽⁴⁷⁾ „Disposti ma non erogati”.

Tabela 6

Faktyczne przepływy finansowe od władz regionalnych do operatorów portów lotniczych

SOGEAAL – ALGHERO

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)		Zaliczka finansowa (B)		Obciążenia finansowe			Kwota przeznaczona dla operatora portu lotniczego (C)	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Różnica (C)-(D)
	Kwota	Data zobowiązania	Kwota	Data płatności	Opłata zatrzymana 4 %	Prowizja	Odsetki			
2010	8 517 963	7.11.2012	[...] (*)	20.9.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	9 041 162	12.11.2012	[...]	8.2.2012 i 23.8.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	9 062 413	3.6.2013	[...]	22.10.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	8 895 449	27.10.2014	[...]	17.10.2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Łącznie	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Tajemnica handlowa.

SOGAER – CAGLIARI

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)		Zaliczka finansowa (B)		Obciążenia finansowe			Kwota przeznaczona dla operatora portu lotniczego (C)	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Różnica (C)-(D)
	Kwota	Data zobowiązania	Kwota	Data płatności	Opłata zatrzymana 4 %	Prowizja	Odsetki			
2010	4 657 311	7.11.2012	[...]	10.9.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	4 777 320	7.11.2012	[...]	15.6.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Łącznie	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Referencyjny okres działal- ności	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)		Zaliczka finansowa (B)		Obciążenia finansowe			Kwota przeznaczo- na dla operatora portu lotniczego (C)	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Różnica (C)-(D)
	Kwota	Data zobowią- zania	Kwota	Data płatności	Opłata zatrzymana 4 %	Prowizja	Odsetki			
2010	3 972 223	7.11.2012	[...]	19.9.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011	2 945 363	7.11.2012	[...]	1.6.2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013	3 795 930	10.6.2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Łącznie	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2. PRZEPIŁYWY FINANSOWE OD OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH DO PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH I USŁUGODAWCÓW BĘDĄCYCH STRONAMI TRZECIMI NA POTRZEBY FINANSOWANIA TRZECH RODZAJÓW DZIAŁALNOŚCI

- (90) W latach 2010–2013 operatorzy portów lotniczych w Alghero, Cagliari, i Olbii przekazywali przedsiębiorstwom lotniczym i usługodawcom będącym stronami trzecimi finansowanie na wykonywanie działalności nr 1, 2 i 3. Według Włoch kwotę rekompensaty przekazaną przez władze regionalne operatorom portów lotniczych w latach 2010–2013 na finansowanie działalności nr 1, 2 i 3 przekazano dalej przedsiębiorstwom lotniczym i usługodawcom będącym stronami trzecimi. Przedsiębiorstwa lotnicze otrzymały środki na finansowanie działalności nr 1 i 2 i zostały wybrane na podstawie „najbardziej atrakcyjnej oferty handlowej”⁽⁴⁸⁾. Usługodawcy będący stronami trzecimi odpowiadający za środki marketingowe, tacy jak agencje reklamowe czy turystyczne, otrzymali środki na finansowanie działalności nr 3.
- (91) Tabela 7 zawiera podsumowanie przepływów środków na finansowanie działalności nr 1, 2 i 3 od operatorów portów lotniczych do przedsiębiorstw lotniczych i usługodawców będących stronami trzecimi.

Tabela 7

Przepływy finansowe od operatorów portów lotniczych do przedsiębiorstw lotniczych i usługodawców będących stronami trzecimi na potrzeby finansowania działalności nr 1, 2 i 3

SOGEAAL – ALGHERO

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2010	[...]	[...]	8 517 963
2011	[...]	[...]	9 041 162
2012	[...]	[...]	9 062 413
2013	[...]	[...]	8 895 449
Łącznie	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER – CAGLIARI

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410
2013	[...]	[...]	4 946 576
Łącznie	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Zob. motyw 47: chociaż w sardyńskich ramach prawnych przewidziano procedury przetargowe, nie zorganizowano żadnej procedury przetargowej w celu wyboru przedsiębiorstw lotniczych.

GEASAR – OLBIA

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Łącznie	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

(1) W komunikacie z dnia 11 września 2015 r. Włochy zadeklarowały kwotę w wysokości [...] EUR na finansowanie działalności nr 3 w 2011 r. W komunikacie z dnia 16 grudnia 2015 r. (sprawozdanie spółki Deloitte Financial Advisory S.r.l.) Włochy wymieniają kwotę [...] EUR zamiast [...] EUR, nie uzasadniając w żaden sposób różnicę.

- (92) W tabeli 8 podsumowuje się środki wypłacone przez operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym na potrzeby finansowania działalności nr 1 i 2.

Tabela 8

Przepływy finansowe od operatorów portów lotniczych do przedsiębiorstw lotniczych na potrzeby finansowania działalności nr 1 i 2

SOGAAL – ALGERO

(w EUR)

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

SOGAER – CAGLIARI

(w EUR)

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

(w EUR)

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

GEASAR – OLBIA

(w EUR)

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

2.8.3. WNIOSEK

- (93) Jak wykazano w tabeli 6, finansowanie przyznane przez władze regionalne przekazano w całości operatorom portów lotniczych, którzy z kolei przekazali na wykonywanie działalności nr 1, 2 i 3 w ramach własnych planów działalności środki finansowe przewyższające finansowanie otrzymane od władz regionalnych. (Różnica między finansowaniem faktycznie przekazanym na wykonywanie działalności nr 1, 2 i 3 (kolumna B tabela 9) a kwotą faktycznie otrzymaną przez operatorów portów lotniczych od władz regionalnych na wykonywanie tych działalności (kolumna C tabela 9) wynosi 12 733 760 EUR).

Tabela 9

Porównanie finansowania przekazanego przez władze regionalne i kwot przekazanych przez operatorów portów lotniczych na wykonywanie trzech rodzajów działalności na podstawie ustawy 10/2010

(w EUR)

	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)	Całkowita kwota finansowania przekazana przez porty lotnicze na wykonywanie trzech rodzajów działalności (B)	Różnica (A)-(B)	Kwota netto faktycznie przekazana przez władze regionalne operatorom portów lotniczych (C)	Różnica (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

(w EUR)

	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)	Całkowita kwota finansowania przekazana przez porty lotnicze na wykonywanie trzech rodzajów działalności (B)	Różnica (A)-(B)	Kwota netto faktycznie przekazana przez władze regionalne operatorom portów lotniczych (C)	Różnica (B)-(C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	- 167	9 341 744	4 401 074
ŁĄCZNIE	68 510 256	68 711 048	- 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Ponadto, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa lotnicze wymienione w tabeli 8, środki przekazane przez władze regionalne na finansowanie działalności nr 1 i 2 za pośrednictwem operatorów portów lotniczych przekazano następującym przedsiębiorstwom:

- 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. PODSTAWY DO WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA I WSTĘPNA OCENA KOMISJI

(95) Zgodnie z decyzją o wszczęciu postępowania zakres formalnego postępowania wyjaśniającego obejmuje następujące działania:

- a) rekompensatę finansową przekazaną przez władze regionalne trzem operatorom portów lotniczych (spółkom SOGEAAL, GEASAR i SOGAER) na finansowanie działalności nr 1, 2 i 3 w latach 2010–2013;
- b) rekompensaty finansowe przekazane przez trzech operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym na finansowanie działalności 1 i 2 w latach 2010–2013 ⁽⁴⁹⁾.

(96) W decyzji o wszczęciu postępowania zauważono, że ponieważ Komisja badała możliwą pomoc niezgodną z prawem przyznaną przez operatora portu lotniczego Alghero w ramach sprawy SA 23098 ⁽⁵⁰⁾, niniejsze postępowanie obejmuje jedynie środki pomocy, których nie zbadano w ramach wspomnianej sprawy ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ W zakresie decyzji o wszczęciu postępowania nie włączono potencjalnej pomocy przyznanej przez operatorów portów lotniczych usługodawcom niebędącym przedsiębiorstwami lotniczymi na wykonywanie działalności nr 3. Komisja nie może zatem zająć stanowiska w tej kwestii.

⁽⁵⁰⁾ Decyzja Komisji (UE) 2015/1584 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) wdrożonej przez Włochy na rzecz Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A i różnych przewoźników lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym Alghero (Dz.U. L 250 z 25.9.2015, s. 38).

⁽⁵¹⁾ Zob. motywy 48–52.

- (97) Jeżeli chodzi o rekompensatę finansową przekazaną przez władze regionalne trzem operatorom portów lotniczych, Komisja doszła do wstępnego wniosku, że rekompensata przyznana portom lotniczym na Sardynii stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oraz że Włochy nie przestrzegały klauzuli zawieszającej zawartej w art. 108 ust. 3 Traktatu w stosunku do tej rekompensaty.
- (98) Komisja wyraziła wątpliwości w kwestii zgodności systemu rekompensat dla operatorów portów lotniczych z rynkiem wewnętrznym. W szczególności Komisja doszła do wstępnego wniosku, że przedmiotowej rekompensaty nie można było uznać za rekompensatę z tytułu rzeczywistej UOIG powierzonej operatorom portów lotniczych.
- (99) Jeżeli chodzi o rekompensatę finansową wypłaconą przedsiębiorstwom lotniczym przez trzech operatorów portów lotniczych na potrzeby finansowania działalności nr 1 i 2, Komisja uznała, że ta rekompensata mogła stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oraz że może być ona uważana za nielegalną na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu, ponieważ wydaje się, iż została przyznana beneficjentom z naruszeniem klauzuli zawieszającej. W szczególności Komisja uznała, że władze regionalne sprawowały kontrolę nad analizowanymi zasobami, które zostały wyraźnie przeznaczone w ramach budżetu regionalnego na konkretny cel w postaci, między innymi, subsydiowania tras transportu lotniczego z portów lotniczych i do portów lotniczych. W związku z tym Komisja stwierdziła, że przelewy od operatorów portów lotniczych do przedsiębiorstw lotniczych można przypisać państwu i że obejmowały one zasoby państwowe. Komisja uznała również, że finansowanie otrzymane przez przedsiębiorstwa lotnicze zmniejszyło koszty, które musiałyby one w przeciwnym razie ponieść z zasobów własnych w celu obsługi takiego samego rozkładu lotów, oraz stwierdziła, że finansowanie stanowiło korzyść gospodarczą dla przedsiębiorstw lotniczych.
- (100) Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości, czy rekompensatę finansową wypłaconą przedsiębiorstwom lotniczym działającym w portach lotniczych Alghero, Cagliari i Olbia można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności, o której mowa w decyzji w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2011 r. ⁽⁵²⁾ w związku z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w zasadach ramowych dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z 2011 r. ⁽⁵³⁾ w związku z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

4. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

4.1. USTAWA 10/2010

- (101) Włochy uzasadniają interwencję finansową w oparciu o ustawę 10/2010 na przestrzeni lat 2010–2013 rozwojem transportu lotniczego między Sardynią a krajowymi i europejskimi miejscami przeznaczenia w celu zwiększenia przepływu turystów, szczególnie poza sezonem letnim, co ma duże znaczenie dla gospodarki Sardynii.
- (102) W ustawie operatorom portów lotniczych przydzielono konkretne obowiązki dotyczące wykonania jej celu oraz opracowania jej warunków i kryteriów. Operatorzy portów lotniczych muszą w szczególności opracować podlegające zatwierdzeniu przez władze regionalne „plany działalności”, w których określają oni działania sprzyjające zmniejszeniu sezonowych wahań oraz zwiększeniu liczby połączeń lotniczych. Te „plany działalności” obejmują finansowy biznesplan przedstawiający oczekiwane rezultaty i środki finansowe potrzebne do osiągnięcia celu.
- (103) Plany działalności muszą być zgodne z następującymi warunkami:
- a) trasy objęte planem muszą różnić się od tras objętych rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych;
 - b) należy przewidzieć odpowiednią promocję wyspy w przypadku powstania nowych tras lub wydłużenia okresu operacyjnego lotów.
- (104) Jeżeli potrzebne środki finansowe przekraczają budżet władz regionalnych, wymagane fundusze należy przydzielić zgodnie z kryteriami określonymi w decyzji Sardynii nr 29/36 z dnia 29 lipca 2010 r. ⁽⁵⁴⁾ (priorytet dla tras międzynarodowych, obsługiwanych ważnych węzłów lotniczych, zmniejszenia sezonowych wahań, najwyższej częstotliwości lotów itd.).

⁽⁵²⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

⁽⁵³⁾ Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011 r.) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁵⁴⁾ Zob. przypis 4.

- (105) Ustawa 10/2010 przewiduje trzy kategorie działalności przeznaczonych do finansowania przez władze regionalne, o których to rodzajach mowa w motywie 44 i następujących.
- (106) W planach działalności każdego portu lotniczego szczegółowo opisano różne aspekty działalności przygotowane przez operatorów portów lotniczych, a Włochy przedłożyły Komisji tabele podsumowujące przeprowadzone działania i odnośne finansowanie regionalne. Włochy twierdzą, że działania miały pozytywny wpływ na region, ponieważ w omawianym okresie ruch lotniczy i odnośne napływy pasażerów wzrosły.
- (107) Włochy podają, że głównymi beneficjentami finansowania regionalnego na podstawie ustawy 10/2010 są przedsiębiorstwa lotnicze – ustawa 10/2010 w istocie przewiduje finansowanie tych przedsiębiorstw lotniczych działających na terenie portów lotniczych Sardynii, które są gotowe otworzyć nowe trasy lub zwiększyć liczbę nowych tras, oraz przewiduje zmniejszenie sezonowych wahań istniejących tras w latach 2010–2013.

4.2. ZALICZKI FINANSOWE

- (108) Ustawa regionalna nr 12 z dnia 30 czerwca 2011 r. ⁽⁵⁵⁾ stanowi, że zaliczki finansowe określone w ustawie 10/2010 powinny być oprocentowane. W tym celu dnia 9 sierpnia 2011 r. ⁽⁵⁶⁾ władze regionalne powierzyły przedsiębiorstwu SFIRS utworzenie i zarząd regionalnym funduszem na potrzeby zarządzania zaliczkami finansowymi.
- (109) Włochy twierdzą, że te zaliczki są pożyczkami udzielanymi na warunkach rynkowych: zgodnie z zasadami, którym podlega fundusz, pożyczki finansowe podlegają oprocentowaniu na poziomie EURIBOR 6M plus spread na poziomie 2 % za 2010 r. i spread na poziomie 1,50 % za lata 2011 i 2012. Ponadto operatorzy portów lotniczych muszą zapłacić prowizję za zarządzanie w wysokości 1 % uzyskanej zaliczki finansowej za 2010 r. i 0,5 % za 2011 r. Włochy są zdania, że warunki rynkowe zaliczek finansowych należy ocenić przy użyciu syntetycznego wskaźnika kosztu (ISC) ⁽⁵⁷⁾, który uwzględnia wszystkie koszty związane z pożyczkami, które poniesie port lotniczy. Włochy przedłożyły Komisji tabelę określającą szczegóły ISC dla każdej przyznanej zaliczki finansowej. ISC związany z zaliczką finansową przyznaną spółce SOGAER jest wyższy niż pozostałe i również wyższy niż warunki rynkowe, ponieważ zaliczkę finansową przyznano spółce we wrześniu 2012 r., a ISC obliczono na cały rok 2012.
- (110) Włochy przedłożyły przedstawione w tabeli 10 informacje dotyczące zaliczek finansowych przyznanych trzem operatorom portów lotniczych na lata 2010 i 2011 oraz stwierdzają, że zaliczki finansowe przyznano na warunkach finansowych zgodnych z warunkami podobnych operacji na rynku. Włochy precyzują, że w latach 2010 i 2011 pożyczki miały stanowić rekompensatę dla operatorów portów lotniczych z tytułu kwot, które już przekazali przedsiębiorstwom lotniczym na prowadzenie działalności nr 1 i 2.

Tabela 10

Zaliczki finansowe przyznane trzem operatorom portów lotniczych w latach 2010 i 2011

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

⁽⁵⁵⁾ Zob. przypis 8.

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

⁽⁵⁷⁾ ISC – Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. INNE INFORMACJE

- (111) Włochy wyjaśniają, że dekret regionalny nr 122/347 z dnia 17 maja 2010 r. ⁽⁵⁸⁾ stanowi instrument administracyjny, który pozwala na skuteczne zarejestrowanie w budżecie regionalnym środków pieniężnych przyznanych na podstawie ustawy 10/2010.
- (112) Włochy wskazują, że chociaż ustawa 10/2010 odnosi się do wszystkich portów lotniczych na Sardynii, operatorzy portów lotniczych zainteresowani czerpaniem korzyści z działalności to operatorzy portów lotniczych w Alghero, Olbii i Cagliari. W dniu 22 września 2010 r. operator portu lotniczego w Oristano przedstawił plan działalności, a władze regionalne zatwierdziły jego finansowanie w wysokości 300 000 EUR na 2010 r. W maju 2011 r. przeprowadzona została jednak likwidacja operator portu lotniczego w Oristano i obecnie omawiany port lotniczy jest zamknięty.
- (113) Włochy dostarczyły Komisji tabele podsumowujące podjęte działania i odpowiadające im finansowanie regionalne, jak również umowy zawarte między SFIRS a operatorami portów lotniczych.
- (114) Włochy zapewniają ⁽⁵⁹⁾, że interwencja państwa była konieczna, ponieważ porty lotnicze nie dysponowałyby środkami na pokrycie kosztów poniesionych w związku z finansowaniem działalności określonych w ustawie 10/2010. Trzej operatorzy portów lotniczych nie byłoby w stanie wykonać i sfinansować działalności przewidzianych w ustawie 10/2010 ani z zasobów własnych, ani przy pomocy kredytu bankowego.
- a) Port lotniczy w Cagliari: wynik gospodarczy przedsiębiorstwa w okresie 2007–2009 był negatywny i pomimo pozytywnego EBITDA ⁽⁶⁰⁾ dochody z działalności gospodarczej nie pokryły kosztów amortyzacji, co doprowadziło do ujemnego EBIT ⁽⁶¹⁾. Przedsiębiorstwo znajdowało się w tamtym okresie w stanie trwałej nierównowagi gospodarczej i finansowej, co podważało jego wiarygodność kredytową. W 2008 r. konieczne okazało się podwyższenie kapitału do kwoty 4,4 mln EUR w celu pokrycia skumulowanych strat. Ze względu na tę trudną sytuację finansową operator portu lotniczego nie był w stanie pokryć z zasobów własnych kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem działalności określonych w ustawie 10/2010. Nie był w stanie także uzyskać w ramach umowy dalszego finansowania zewnętrznego z instytucji finansowych, gdyż nie byłoby w stanie zwrócić pozyskanych środków z uwagi na generowanie niewystarczającego przepływu finansowego środków pieniężnych. W okresie 2010–2013 marża operacyjna operatora portu lotniczego zmniejszyła się nieznacznie o 40 % w ramach EBIT, a w rocznym sprawozdaniu finansowym za 2013 r. stwierdzono niedokapitalizowanie przedsiębiorstwa i sytuację finansową, która stałaby się krytyczna, gdyby przewidywane finansowanie od władz regionalnych na 2014 r. nie zostało wypłacone ⁽⁶²⁾.
- b) Port lotniczy w Alghero: w okresie 2007–2009 pojawiły się poważne trudności gospodarcze i finansowe, a ujemny wynik netto przewyższył wartość kapitału własnego udziałowców, co spowodowało dokapitalizowanie przedsiębiorstwa, która miała miejsce w 2009 r. System zaliczek finansowych zarządzany przez władze regionalne był przede wszystkim skierowany do spółki SOGEAAL, aby zapewnić wykonywanie działalności przewidzianych w ustawie 10/2010 bez jednoczesnego nałożenia na przedsiębiorstwo jakichkolwiek dodatkowych obciążeń. EBITDA portu lotniczego był pozytywny jedynie w 2007 r., a jego EBIT był negatywny w całym omawianym okresie i uległ pogorszeniu do poziomu – 11,3 mln EUR w 2009 r. Kapitał własny w tym okresie stale ulegał zmniejszeniu, osiągając w 2009 r. kwotę ujemną w wysokości – 4,8 mln EUR. Przedsiębiorstwo nie było zatem w stanie sfinansować wspomnianych działalności z zasobów własnych, ani dalej posiłkować się zewnętrznym kredytem bankowym ze względu na jego niezdolność do zwrotu potencjalnego zaciągniętego długu. W okresie 2010–2013 zaobserwowano trwałe ujemną marżę operacyjną w ramach EBIT, która wynosiła od – 3,6 mln EUR w 2010 r. do – 1,5 mln w 2013 r. W tym okresie struktura kapitałowa uległa pogorszeniu, ponieważ kapitał własny zmalał o ponad połowę i osiągnął poziom 2,4 mln EUR w 2013 r. dla aktywów ogółem o wartości 41,9 mln EUR ⁽⁶³⁾.
- c) Port lotniczy w Olbii: w okresie 2007–2009 operator portu lotniczego odnotował znaczące spowolnienie gospodarcze związane głównie ze spadkiem liczby pasażerów. W przedmiotowym okresie EBITDA zmalał o 22,8 %, a EBIT o 41,3 %. Pomimo dodatniego wyniku netto przedsiębiorstwo nie wygenerowało dodatnich przepływów pieniężnych netto ze względu na zwiększenie kapitału obrotowego i znaczący program inwestycyjny na okres 2007–2009 (13,2 mln EUR). Łączne zadłużenie w tym okresie wzrosło do 2 mln EUR, a dalsze zwiększanie zadłużenia w instytucjach finansowych było wysoce nieprawdopodobne, ponieważ

⁽⁵⁸⁾ Zob. przypis 3.

⁽⁵⁹⁾ Włochy dostarczyły Komisji trzy sprawozdania przedstawiające analizę gospodarczą i finansową portów lotniczych w odniesieniu do środków przewidzianych w ustawie 10/2010. Komisja przeprowadza analizę na podstawie danych przedstawionych w tych sprawozdaniach.

⁽⁶⁰⁾ Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją.

⁽⁶¹⁾ Wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem.

⁽⁶²⁾ Źródło: Roczne sprawozdania finansowe spółki SOGAER za okres 2010–2013.

⁽⁶³⁾ Źródło: Roczne sprawozdania finansowe spółki SOGEAAL za okres 2010–2013.

mogłoby zagrozić równowadze finansowej przedsiębiorstwa⁽⁶⁴⁾. Ponadto sytuacja finansowa operatora portu lotniczego nie pozwoliła mu na finansowanie działalności z zasobów własnych, ponieważ generowane przepływy finansowe środków pieniężnych były niewystarczające, aby pokryć inwestycje w kapitał obrotowy i aktywa trwałe. Trzecim wariantem mogłoby być podwyższenie kapitału przez udziałowców w celu zagwarantowania płynności koniecznej do sfinansowania trzech działalności przewidzianych w ustawie 10/2010. Aby ocenić czy podwyższenie kapitału stanowiłoby wartościowe rozwiązanie, wymaganą inwestycję oceniono z perspektywy prywatnego inwestora. Analiza przeprowadzona przez spółkę GEASAR⁽⁶⁵⁾ w oparciu o standardową metodykę oceny rentowności inwestycji wykazuje, że wartość bieżąca netto (NPV) i wewnętrzna stopa zwrotu (IRR) obliczone dla umów zawartych między operatorem portu lotniczego a przedsiębiorstwami lotniczymi były ujemne, co wyklucza jakiegokolwiek zainteresowanie potencjalnym podwyższeniem kapitału przez udziałowców. W okresie 2010–2013 zaobserwowano stosunkową stagnację gospodarczą pod względem EBITDA na poziomie 5,9 mln EUR. Chociaż marża EBIT i wynik netto nieco się poprawiły w przedmiotowym okresie, to przedsiębiorstwo wciąż doświadcza trudności w wygenerowaniu dodatniego przepływu pieniężnego netto ze względu na wzrost kapitału obrotowego oraz inwestycji⁽⁶⁶⁾.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

5.1. UWAGI SPÓŁKI RYANAIR

5.1.1. UWAGI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

5.1.1.1. *Ogólne ustalenia*

- (115) Spółka Ryanair wskazuje, że obsługuje loty jedynie do Alghero i Cagliari, ale nie do pozostałych portów lotniczych na Sardynii. Przedsiębiorstwo podkreśla, że wykonanie przysługującego mu prawa do zgłaszania uwag jest utrudnione ze względu na brak odpowiednio szczegółowego opisu domniemanej pomocy przyznanej na rzecz Ryanair, w szczególności w odniesieniu do portu lotniczego w Cagliari. AMS i spółka Ryanair nie są zatem w stanie przedłożyć uwag, które w pełni uwzględniają ustalenia przyjęte między spółką Ryanair, firmą AMS i portem lotniczym w Cagliari.
- (116) Spółka Ryanair zleciła przedsiębiorstwu doradczemu przygotowanie szczegółowej analizy porównawczej testu prywatnego inwestora⁽⁶⁷⁾, w której wykazano, że opłaty pobierane od spółki Ryanair przez port lotniczy Cagliari są równe opłatom pobieranym od spółki Ryanair przez porównywalne prywatne lub publiczno-prywatne porty lotnicze lub wyższe od tych opłat, spełniają zatem wymogi testu prywatnego inwestora.
- (117) Przedsiębiorstwo Ryanair argumentuje, że w momencie zawarcia umowy z portami lotniczymi w Cagliari i Alghero nie było świadome istnienia sardyńskiej ustawy regionalnej 10/2010. Spółka Ryanair argumentuje, że firma AMS negocjowała z operatorami portów lotniczych na zasadach komercyjnych, odnosząc się do warunków stosowanych w przypadku porównywalnych portów lotniczych w całej Europie (w przypadku spółki Ryanair) oraz z uwzględnieniem odpowiedniej aktualnie obowiązującej w danym okresie tabeli cen AMS (w przypadku tej firmy).
- (118) Ryanair argumentuje, że porty lotnicze na Sardynii były bezpośrednimi beneficjentami domniemanej pomocy, podczas gdy przedsiębiorstwa lotnicze były beneficjentami pośrednimi. Ryanair zwraca uwagę na założenie Komisji, że pomoc przekazano portom lotniczym zgodnie z określonym wzorem, jednak w decyzji o wszczęciu postępowania umieszczono tylko niektóre części składowe tego wzoru, a nie sam wzór. Brak tych informacji pozbawia spółkę Ryanair przysługującego jej prawa do zgłaszania uwag w tej kwestii.
- (119) Co więcej, nawet jeśli porty lotnicze otrzymały pomoc, Komisja nie może po prostu stwierdzić, że została ona przekazana przedsiębiorstwom lotniczym, nie przedstawiając jakichkolwiek konkretnych dowodów na poparcie tego założenia. Ryanair precyzuje, że Komisja nie zidentyfikowała żadnego elementu w umowach zawartych między portem lotniczym Cagliari a spółką Ryanair lub firmą AMS, który obejmowałby pomoc państwa.
- (120) Ponadto spółka Ryanair kwestionuje odwołanie się w decyzji o wszczęciu postępowania do wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. w celu ustalenia, czy portom lotniczym przyznano pomoc. Wytyczne z 2005 r. w istocie nie zapewniają wiarygodnych ram odniesienia dla oceny domniemanej pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i tanich linii lotniczych.

⁽⁶⁴⁾ W tym celu spółka GEASAR dostarcza Komisji symulację finansową, w której zakłada się nowe zadłużenie zaciągnięte przez przedsiębiorstwo w celu sfinansowania środków na podstawie ustawy 10/2010, i skłania się ku stwierdzeniu pogorszenia głównych wskaźników finansowych przedsiębiorstwa.

⁽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⁾ Źródło: Roczne sprawozdania finansowe spółki GEASAR za okres 2010–2013.

⁽⁶⁷⁾ Test prywatnego inwestora.

5.1.1.2. *Umowy spółki Ryanair z portami lotniczymi*

- (121) Jeżeli chodzi o umowy z portami lotniczymi, spółka Ryanair podkreśla fakt, że negocjuje z portami lotniczymi na zasadach faktycznie komercyjnych, co tłumaczy, dlaczego wynik negocjacji zmienia się w zależności od portu lotniczego. Spółka Ryanair podkreśla, że w ocenie jej umów z portami lotniczymi Komisja musi:
- a) uwzględnić wszystkie odpowiednie czynniki, oceniając umowy z portami lotniczymi oraz biorąc pod uwagę wpływ przychodów z działalności pozalotniczej oraz efekty sieciowe;
 - b) opierać się na porównywalnych portach lotniczych;
 - c) wziąć pod uwagę pozycję rynkową europejskich regionalnych portów lotniczych, które nadal są w większym stopniu narażone na silną konkurencję ze strony sąsiadujących portów lotniczych, podczas gdy są one w nieznacznym zakresie projektowane i zarządzane na zasadzie komercyjnej;
 - d) uwzględnić długoterminowe plany portów lotniczych: w stosunku do regionalnych portów lotniczych nie mają zastosowania standardowe pięcioletnie biznesplany;
 - e) zastosować podejście typu *single till*, uwzględniając przychody portu lotniczego zarówno z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej;
 - f) uwzględnić efekty sieciowe: większa liczba użytkowników portu lotniczego sprawia, że wzrasta jego wartość dla innych potencjalnych użytkowników, a co za tym idzie wzrasta jego wartość całkowita;
 - g) wziąć pod uwagę, że umowy spółki Ryanair z portami lotniczymi nie są zawierane na zasadzie wyłączności: zazwyczaj objęte postępowaniem porty lotnicze mają dużą niewykorzystaną przepustowość, co pozwala im uwzględnić inne przedsiębiorstwa lotnicze.
- (122) W ocenie opłat pobieranych od spółki Ryanair przez porty lotnicze w zamian za różne usługi należy wziąć pod uwagę znacznie mniejsze potrzeby tej spółki w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, co wynika z jej modelu biznesowego, jak też znaczne przychody z działalności pozalotniczej osiągnięte przez porty lotnicze dzięki spółce Ryanair.

5.1.1.3. *Umowy marketingowe*

- (123) Spółka Ryanair przypomina, że firma AMS negocjuje i zawiera z portami lotniczymi umowy marketingowe niezależnie od umów spółki Ryanair z tymi samymi portami lotniczymi. Spółka Ryanair i firma AMS precyzują w szczególności, że nie daje to firmie AMS żadnej korzyści, ponieważ zawiera ona umowy handlowe z publicznymi i prywatnymi portami lotniczymi. Strony publiczne i prywatne konkurują więc o ograniczoną przestrzeń reklamową dostępną na stronie Ryanair.com. Firma AMS nie korzysta więc z żadnej przewagi do celów przepisów dotyczących pomocy państwa, ponieważ zawierane umowy spełniają wymogi testu prywatnego inwestora.
- (124) Spółka Ryanair stwierdza ponadto, że Komisja nie przedstawiła żadnej podstawy prawnej lub faktycznej umożliwiającej zakwestionowanie uzasadnienia handlowego podjętej przez operatorów portów lotniczych Alghero i Cagliari decyzji o umieszczeniu reklam na stronie Ryanair.com w sytuacji, w której firma AMS oferowała usługi po cenie rynkowej. W konsekwencji, firma AMS nie ma możliwości skorzystania z przysługującego jej prawa do obrony.
- (125) Spółka Ryanair przedstawiła również wyniki dwóch dodatkowych badań na temat zmian w tendencjach dotyczących przychodów portów lotniczych. Na przestrzeni lat znacznie wzrosły przychody portów lotniczych z usług pozalotniczych. Według spółki Ryanair umieszczenie reklamy na stronie internetowej spółki Ryanair zwiększa odsetek pasażerów przylatujących, a co za tym idzie – zwiększa przychody z działalności pozalotniczej.
- (126) Ryanair stwierdza, że marketing i umieszczanie reklam na stronach internetowych przedsiębiorstw lotniczych stały się powszechnie stosowanymi praktykami; ma to miejsce w szczególności w przypadku spółek lotniskowych, które zaczęły promować swoją markę w internecie, zwłaszcza za pośrednictwem stron internetowych przedsiębiorstw lotniczych.
- (127) Spółka Ryanair precyzuje, że firma AMS nie wprowadzają rozróżnienia między portami lotniczymi, organami publicznymi czy innymi klientami spoza sektora portów lotniczych. Porty lotnicze należące do sektora prywatnego lub kontrolowane przez prywatnego udziałowca oraz inne strony z sektora prywatnego zawarły umowy z firmą AMS na tych samych niedyskryminujących warunkach.

5.1.1.4. Kwestie związane z pomocą państwa

- (128) Spółka Ryanair uważa, że w przypadku przedmiotowych środków nie można przypisać żadnego elementu państwu: sam fakt zatwierdzenia planów działania portów lotniczych przez władze Sardynii nie wystarczy, by przypisać dany środek państwu.
- (129) Spółka Ryanair podkreśla, że sam wybór przedsiębiorstw lotniczych na podstawie ofert handlowych, przedstawionych operatorom portów lotniczych w wyniku opublikowania na ich stronach ogłoszeń, kwalifikuje się jako procedura przetargowa. Ponadto przetarg nie jest konieczny, gdy umowa między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym spełnia warunki testu prywatnego inwestora, a w stosunku do przedsiębiorstwa lotniczego nie ma zastosowania żaden obowiązek użyteczności publicznej ani UOIG – jak ma to miejsce w omawianym przypadku.
- (130) Spółka Ryanair podaje również w wątpliwość kryteria selektywne zakwestionowane przez Komisję, ponieważ każde przedsiębiorstwo lotnicze zainteresowane zawarciem umowy z portami lotniczymi w Alghero lub Cagliari mogło tego dokonać.
- (131) Spółka Ryanair stwierdza na koniec, że sytuacja dotycząca Sardynii wynika z nieadekwatności przepisów w zakresie tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz ze stosowania tych przepisów przez władze włoskie. W rezultacie włoskie porty lotnicze stają przed następującym wyborem: (i) obsługiwać trasy objęte obowiązkiem użyteczności publicznej we współpracy z tradycyjnymi przedsiębiorstwami lotniczymi, wykorzystując lekkie statki powietrzne i zapewniając transport niewielkiej liczby pasażerów kosztem wysokich dotacji (które mimo to nie byłyby wystarczająco wysokie, by zapewnić niskie ceny biletów); lub (ii) nawiązać stosunki handlowe z tanimi liniami lotniczymi obejmujące gwarancje dotyczące ruchu pasażerskiego, wykorzystanie dużych statków powietrznych i przewóz dużej liczby pasażerów przy braku dotacji i przy niskich cenach biletów. Stojąc przed powyższym wyborem, każdy prywatny inwestor wybrałby wariant drugi.
- (132) W świetle tych uwag spółka Ryanair stwierdza, że ani spółka Ryanair, ani firma AMS nie korzystały z pomocy państwa oraz że porty lotnicze na Sardynii działały zgodnie z wymogami testu prywatnego inwestora.

5.1.2. OCENA GOSPODARCZA TESTU PRYWATNEGO INWESTORA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO CAGLIARI ⁽⁶⁸⁾

- (133) Spółka Ryanair zleciła przedsiębiorstwu doradczemu przygotowanie szczegółowej analizy porównawczej testu prywatnego inwestora, w której wykazano, że opłaty pobierane od spółki Ryanair przez port lotniczy Cagliari są równe opłatom pobieranym od spółki Ryanair przez porównywalne prywatne lub publiczno-prywatne porty lotnicze lub wyższe od tych opłat, spełniają zatem wymogi testu prywatnego inwestora. Przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu spółki Ryanair przesłało poufną wersję tego sprawozdania bezpośrednio Komisji.
- (134) Wyniki analizy wskazują, że całkowita wysokość opłat uiszczanych przez spółkę Ryanair w porcie lotniczym Cagliari jest średnio wyższa od porównywalnej wysokości opłat pobieranych od tego przedsiębiorstwa lotniczego w tym samym okresie przez porównywalne porty lotnicze. Średnia opłata uiszczanych przez spółkę Ryanair w porcie lotniczym Cagliari jest w szczególności 2,3 do 2,4 raza wyższa od opłaty uiszczanej przez spółkę Ryanair w porównywalnych portach lotniczych w okresie od 2006/07 do 2012/13 nie tylko w oparciu o liczbę pasażerów, lecz także w oparciu o czas postoju na ziemi i obsługi między rejsami.
- (135) W analizie tej wskazano, że różne umowy rozpatrywane w postępowaniu odpowiadały poziomowi opłat, jakie w zbliżonych okolicznościach zaoferowałyby spółce Ryanair działający w podobnych warunkach prywatny inwestor będący właścicielem portu lotniczego.

5.1.3. DEFINICJA WARTOŚCI REFERENCYJNEJ RYNKU W ANALIZIE PORÓWNAWCZEJ W CELU BADANIA W RAMACH TESTU PRYWATNEGO INWESTORA ⁽⁶⁹⁾

- (136) Przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu spółki Ryanair uważa, że podejście Komisji, w ramach którego Komisja akceptuje tylko porównywalne porty lotnicze na tym samym obszarze ciężenia co port lotniczy objęty postępowaniem wyjaśniającym, jest błędne.
- (137) Przedsiębiorstwo wskazuje, że pomoc państwa przyznana pobliskim portom lotniczym nie miała wpływu na rynkowe ceny referencyjne uzyskane od portów lotniczych odniesienia. Możliwe jest zatem wiarygodne oszacowanie wartości referencyjnej rynku w ramach testu prywatnego inwestora, ponieważ:
- a) analizy referencyjne stosuje się zwykle w ramach testu prywatnego inwestora w innych dziedzinach niż pomoc państwa;

⁽⁶⁸⁾ Sprawozdanie firmy Oxera z dnia 28 czerwca 2013 r.

⁽⁶⁹⁾ Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz spółki Ryanair, nota sporządzona przez firmę Oxera dla spółki Ryanair z dnia 9 kwietnia 2013 r.

- b) decyzje cenowe przedsiębiorstw wpływają na siebie nawzajem jedynie wtedy, gdy ich produkty stanowią substytuty lub uzupełnienia;
- c) porty lotnicze w tym samym obszarze ciężenia niekoniecznie konkurują ze sobą, zaś porównywalne porty lotnicze występujące w złożonych sprawozdaniach mają do czynienia z ograniczoną konkurencją ze strony państwowych portów lotniczych na danym obszarze ciężenia (< 1/3 komercyjnych portów lotniczych na danym obszarze ciężenia porównywalnych portów lotniczych jest w całości własnością państwa i żaden z portów lotniczych na tym samym obszarze ciężenia, jako porównywalnych portów lotniczych, nie jest objęty trwającymi postępowaniami w sprawie pomocy państwa (stan na kwiecień 2013 r.);
- d) nawet gdy porównywalne porty lotnicze są narażone na konkurencję ze strony publicznych portów lotniczych położonych na tym samym obszarze ciężenia, można sądzić, że ich działanie jest zgodne z testem prywatnego inwestora (np. jeżeli istotny udział kapitałowy należy do sektora prywatnego lub jeżeli zarządzanie portem lotniczym jest prywatne);
- e) porty lotnicze, które spełniają test prywatnego inwestora, nie ustalają cen poniżej kosztu krańcowego.

5.1.4. ZASADY BĘDĄCE PODSTAWĄ ANALIZY RENTOWNOŚCI W TRAKCIE BADAŃ W RAMACH TESTU PRYWATNEGO INWESTORA ⁽⁷⁰⁾

- (138) Przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu spółki Ryanair twierdzi, że jego analiza rentowności przekazana Komisji jest zgodna z zasadami, które zastosowałby racjonalnie postępujący inwestor z sektora prywatnego, oraz że analiza ta odzwierciedla podejście, które wynika z zasadniczych decyzji Komisji. Rzeczywiście wartość końcową można dostosować na podstawie ostrożnego założenia co do prawdopodobieństwa przedłużenia umowy z Ryanair lub uzgodnienia podobnych warunków z innymi przedsiębiorstwami. Rentowność przyrostową umów zawartych między spółką Ryanair a portami lotniczymi należy ocenić na podstawie szacunków wartości bieżącej netto lub wewnętrznej stopy zwrotu.

5.1.5. BUDOWANIE MARKI: JAK I DLACZEGO MAŁE MARKI POWINNY INWESTOWAĆ W MARKETING ⁽⁷¹⁾

- (139) Celem analizy jest określenie logiki handlowej leżącej u podstaw decyzji regionalnych portów lotniczych dotyczących wykupienia przez AMS reklamy na stronie internetowej ryanair.com
- (140) Ze względu na istnienie dużej liczby znanych i zwyczajowo używanych portów lotniczych słabsi konkurenci muszą przełamać stałe zachowania nabywcze konsumentów poprzez znalezienie sposobu na stały przekaz swojej marki szerokiemu gronu odbiorców. Tradycyjne formy przekazów marketingowych wymagają jednak wydatków przekraczających ich zasoby.
- (141) Zamiast tego reklama za pośrednictwem firmy AMS:
- (i) stwarza możliwość dotarcia do znaczącego kręgu odbiorców składającego się z konsumentów, którzy już rozważają wykupienie podróży;
 - (ii) pociąga za sobą stosunkowo małe koszty (tabele cen według stawek rynkowych dla komunikacji online);
 - (iii) umożliwia komunikację na etapie zakupu;
 - (iv) stwarza możliwość reklamy kreatywnej.

5.1.6. UWAGI SPÓŁKI RYANAIR Z DNIA 20 GRUDNIA 2013 R.

- (142) W dniu 20 grudnia 2013 r. spółka Ryanair przekazała uwagi dotyczące środków wypłaconych firmie AMS – zajmującej się reklamą internetową jednostce zależnej należącej w całości do spółki Ryanair.
- (143) Spółka Ryanair nie zgadza się z opinią Komisji, że środki wypłacone przedsiębiorstwu AMS stanowią koszt dla portu lotniczego, ponieważ takie podejście nie uwzględnia wartości usług świadczonych przez AMS dla portu lotniczego. Spółka Ryanair jest ponadto przekonana, że do celów analizy pod kątem spełnienia kryterium prywatnego inwestora należałoby odróżnić zakup usług marketingowych po cenie rynkowej od powiązanej umowy między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym.
- (144) Na poparcie swojego stanowiska spółka Ryanair przedstawia analizę przeprowadzoną przez przedsiębiorstwo doradcze działające w jej imieniu, w której to analizie ceny naliczane przez AMS porównano z cenami porównywalnych usług oferowanych przez inne strony internetowe dotyczące podróży. Analiza prowadzi do wniosku, że ceny stosowane przez AMS były niższe od średniej lub mieszczące się w średnim przedziale cen fakturowanych przez porównywalne strony internetowe.

⁽⁷⁰⁾ Zasady będące podstawą analizy rentowności w trakcie badań w ramach testu prywatnego inwestora. Sprawy dotyczące pomocy państwa na rzecz spółki Ryanair, nota sporządzona przez firmę Oxera dla spółki Ryanair z dnia 9 kwietnia 2013 r.

⁽⁷¹⁾ Przygotowanie dla spółki Ryanair przez prof. D. P. McLoughlina, dnia 10 kwietnia 2013 r.

- (145) Zdaniem spółki Ryanair wyniki analizy wskazują, że ceny firmy AMS są zgodne z cenami rynkowymi. Decyzja publicznego portu lotniczego o zakupie usług firmy AMS jest zatem zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (146) Spółka Ryanair zwraca się do Komisji z wnioskiem o ponowną ocenę podejścia przyjętego w sprawie analizy umów firmy AMS. Spółka Ryanair jest przekonana, że umowy z AMS należy rozpatrywać oddzielnie od umów spółki Ryanair dotyczących usług portu lotniczego, zatem należy je poddać odrębnemu testowi prywatnego inwestora. Jeśli Komisja nalegałaby na to, by umowy z AMS i umowy spółki Ryanair dotyczące usług portu lotniczego podlegały jednemu i temu samemu kryterium prywatnego inwestora, to przynajmniej nie należy umniejszać wartości usług świadczonych przez AMS portom lotniczym.
- (147) Sprawozdanie przedsiębiorstwa doradczego działającego w imieniu spółki Ryanair z dnia 20 grudnia 2013 r. dotyczące cen proponowanych przez AMS odnosi się do wniosków sformułowanych na podstawie sprawozdań złożonych uprzednio przez doradztwo marketingowe Mindshare (w 2004 r.), Zenobie Conseil (w 2011 r.) oraz na podstawie sprawozdania prof. D. P. McLoughlina (z 2012 r.), w którym podkreślono znaczenie reklamowania małych marek. Te sprawozdania potwierdzają, że spółka Ryanair jest silną, ogólnoeuropejską marką będącą w stanie pobierać wyższe ceny za swoje usługi reklamowe.
- (148) W analizie stawki firmy AMS porównano z cenami reklamowanych przez próbę porównywalnych stron internetowych w latach 2004–2005, gdy po raz pierwszy wprowadzono tabele cen firmy AMS, oraz w 2013 r. Wyniki wskazują, że strona internetowa ryanair.com ma miesięcznie dwukrotnie więcej odwiedzających niż druga w kolejności najpopularniejsza strona internetowa dotycząca podróży oraz że jej odwiedzający chętniej angażują się w inne transakcje handlu elektronicznego. Te wyjątkowe cechy w połączeniu z dużą rozpoznawalnością marki pozwoliły spółce Ryanair na pobieranie wyższej ceny.
- (149) Podsumowując, w odniesieniu do obu okresów i wszystkich sektorów okazało się, że opłaty pobierane przez AMS mieszczą się w przedziale cen fakturowanych przez strony internetowe służące za punkt odniesienia lub są od nich niższe.
- (150) Na poparcie tego twierdzenia spółka Ryanair przedstawiła dane dotyczące ruchu na jej brytyjskiej stronie głównej w okresie od listopada 2012 r. do listopada 2013 r. i w okresie 2009–2012, jak również dane dotyczące usług AMS wykupionych przez kilka portów lotniczych oraz umowy zawarte przez AMS z tymi portami lotniczymi.
- (151) Załącznik B.4 do uwag spółki Ryanair z dnia 20 grudnia 2013 r. zawiera umowę AMS zawartą w dniu 27 marca 2009 r. Umowa w szczególności stanowi, że „Airport Marketing Services zapewni pakiet usług marketingowych w okresie od dnia 29 marca 2009 r. do dnia 28 marca 2010 r. w zamian za kwotę 1 600 000,00 EUR. Za okres od dnia 29 marca 2010 r. do dnia 28 marca 2014 r. wartość świadczonych usług internetowych wyniesie 2 000 000,00 EUR rocznie i będzie się opierać na bieżącym cenniku Airport Marketing Service. [...]”.

5.1.7. UWAGI SPÓŁKI RYANAIR Z DNIA 17 STYCZNIA 2014 R.

- (152) Spółka Ryanair przedłożyła sprawozdanie sporządzone przez przedsiębiorstwo doradcze w sprawie zasad, które jej zdaniem powinny obowiązywać w odniesieniu do testu prywatnego inwestora, który to test obejmuje zarówno umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte między spółką Ryanair a portami lotniczymi, jak i umowy marketingowe zawarte między AMS a tymi samymi portami lotniczymi. Spółka Ryanair podkreśla, że pozostaje to bez uszczerbku dla jej stanowiska, zgodnie z którym umowy z AMS i umowy o świadczenie usług portu lotniczego należy poddawać oddzielnym testom prywatnego inwestora.
- (153) W sprawozdaniu wskazano, że w łącznej analizie rentowności przychody generowane przez AMS należy włączyć do dochodów, podczas gdy wydatki AMS zalicza się do kosztów. W tym celu w sprawozdaniu zaproponowano metodykę opartą na przepływach pieniężnych, zgodnie z którą wydatki dotyczące AMS traktuje się jak dodatkowe koszty operacyjne.
- (154) W sprawozdaniu wskazano, że działania marketingowe przyczyniają się do tworzenia i wzmacniania wartości marki, co może powodować wzrost działalności i zysków w trakcie i po zakończeniu obowiązywania umów marketingowych. Ze względu na umowę z Ryanair prawdopodobne jest przyciągnięcie innych przedsiębiorstw lotniczych do portu lotniczego, co zwiększy przepływ operatorów komercyjnych oraz przychody portu lotniczego z działalności pozalotniczej. Gdyby Komisja przeprowadzała łączną analizę rentowności, korzyści te wynikające ze sposobu traktowania wydatków dotyczących AMS powinno się uwzględnić jako przyrostowe koszty operacyjne, przy czym przyrostowe zyski należy pomniejszyć o płatności AMS. Ponadto wartość końcową można by uwzględnić w prognozowanych zyskach przyrostowych w celu uchwycenia wartości gromadzonej po wygaśnięciu umowy.

- (155) W celu wykazania słuszności takiego podejścia w sprawozdaniu przedstawiono podsumowanie wyników badań, które wykazują, w jaki sposób reklama może budować wartość marki i wzmacniać lojalność jej klienta. Zwłaszcza reklama na stronie internetowej ryanair.com zwiększa widoczność marki portu lotniczego. W szczególności mniejsze regionalne porty lotnicze, które dążą do zwiększenia natężenia ruchu, mogłyby umocnić wartość swojej marki poprzez zawarcie umów o świadczenie usług reklamowych z AMS.
- (156) Ponadto podejście oparte na przepływach pieniężnych jest według przedstawionych argumentów zgodne z decyzjami Komisji dotyczącymi konkurencji w sprawach środków stanowiących pomoc państwa i środków niestanowiących takiej pomocy, tj. w sprawie BayernLB, w której Komisja stwierdziła, że do oszacowania przepływu pieniężnego zastosuje model stałego wzrostu dywidendy, a następnie wyznaczy wartość końcową na podstawie spodziewanego wzrostu dywidendy, a także w sprawie zaniżania marży dotyczącej przedsiębiorstwa Telefónica, w przypadku której Komisja włączyła wartość końcową do przeprowadzanej analizy zdyskontowanych środków pieniężnych.

5.1.8. SPRAWOZDANIE PRZEDSIĘBIORSTWA OXERA Z DNIA 31 STYCZNIA 2014 R.: JAK NALEŻY UWZGLĘDNIĆ UMOWY FIRMY AMS W RAMACH ANALIZY RENTOWNOŚCI, KTÓRA STANOWI CZĘŚĆ TESTU PRYWATNEGO INWESTORA? PRAKTYCZNE ZASTOSOWANIE

- (157) W dniu 31 stycznia 2014 r. spółka Ryanair przedstawiła opinię odnośnie do prowadzonego przez Komisję postępowania wyjaśniającego w sprawie pomocy państwa, w które obecnie spółka jest zaangażowana. Na podstawie badań zleconych przedsiębiorstwu doradczemu spółka Ryanair omawia praktyczne aspekty włączenia firmy AMS do wspólnych prowadzonych dla AMS i umów w sprawie usług portu lotniczego⁽⁷²⁾ analiz rentowności⁽⁷³⁾ i przedstawia argumenty za tym, że – w oparciu o na jej sposób rozumienia podejścia Komisji – umowy firmy AMS można zasadniczo włączyć do wspólnej analizy rentowności dla AMS i umów w sprawie usług portu lotniczego.
- (158) Przyjęte podejście uwzględni potencjał umów w sprawie obsługi portu lotniczego i umów z AMS do utrzymania rentowności portu lotniczego po upływie terminu przewidzianego do wygaśnięcia umów w sprawie obsługi portu lotniczego.
- (159) Ryanair dowodzi, że jego obecność w porcie lotniczym może zachęcić dodatkowych pasażerów lub pozostałe przedsiębiorstwa lotnicze do korzystania z danego portu lotniczego. Działalność reklamowa i promocyjna, będąca wynikiem umów z firmą AMS, może doprowadzić do większego ruchu w porcie lotniczym pasażerów spółki Ryanair lub pasażerów niebędących pasażerami spółki Ryanair po planowanym terminie wygaśnięcia umowy w sprawie usług portu lotniczego ze spółką Ryanair. Ponadto działalność ta może również spowodować wzrost przychodów portu lotniczego z działalności pozalotniczej. Zdaniem spółki Ryanair jest to wynik intuicyjny, ponieważ prawie wszystkie przedsiębiorstwa w gospodarce będą inwestować w działalność marketingową w celu zwiększenia rentowności poprzez zróżnicowanie produktu. Biorąc pod uwagę standardowe korzyści z działalności marketingowej oraz efekt sieciowy związany z rozwojem portów lotniczych, założenie, że przychody przystosowane wynikające z działalności marketingowej AMS wiążą się jedynie z pasażerami spółki Ryanair, korzystającymi z portu lotniczego w okresie obowiązywania umowy w sprawie usług portu lotniczego, byłoby zatem błędne.

5.1.9. UWAGI SPÓŁKI RYANAIR Z DNIA 12 WRZEŚNIA 2014 R.

- (160) Przedsiębiorstwo Ryanair wskazuje, że badanie umowy między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym musi uwzględniać analizę przeprowadzoną przez inwestora prywatnego, jak to stwierdzono w sekcji 3.5 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (161) Ponadto spółka Ryanair dowodzi, że „podejście odnoszące się do zdolności przepustowej” stosowane do alokacji kosztów inwestycyjnych jest prawidłowe zarówno pod względem prawnym zgodnie z przeprowadzonym *ex ante* testem rentowności, jak i pod względem ekonomicznym. W istocie w „faktycznie stosowanym zwykle podejściu” nie uwzględnia się analiz rentowności prywatnego inwestora, które należy przeprowadzić *ex ante*.

5.1.10. ALOKACJA KOSZTÓW INWESTYCYJNYCH⁽⁷⁴⁾

- (162) W sprawozdaniu przedsiębiorstwa doradczego działającego w imieniu Ryanair zwraca się uwagę na pkt 64 nowych wytycznych w sprawie sektora lotnictwa i stwierdza się, że w rzeczywistości hipotetyczny nowy terminal lub inne obiekty nie są potrzebne wyłącznie dla jednego konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego – mogą z nich odnieść korzyść również inne przedsiębiorstwa lotnicze. W sprawozdaniu wskazano, że przypisywanie 100 % kosztów jednemu przedsiębiorstwu nie jest uczciwe, nawet jeśli jest to jedyne przedsiębiorstwo obsługujące port lotniczy, natomiast dobrym sposobem mogłoby być obliczanie kosztów w oparciu o wykorzystanie zdolności przepustowej utworzonej przez inwestycje.

⁽⁷²⁾ Umowy o świadczenie usług portu lotniczego (Airport Services Agreements).

⁽⁷³⁾ Wspólne analizy rentowności dla AMS i umów w sprawie usług portu lotniczego prowadzono dla wszystkich tych lotnisk, dla których przedsiębiorstwo doradcze było w stanie uzyskać konieczne dane.

⁽⁷⁴⁾ Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera z dnia 12 września 2014 r.

- (163) Spółka Ryanair zwraca uwagę na zasadniczą różnicę, jeżeli chodzi o pomiar użytkowania w odniesieniu do kryterium przepustowości, a nie kryterium udziału w ruchu. Jako przykład podano port lotniczy w Angouleme; w tym porcie lotniczym spółka Ryanair odpowiada za 95–97 % ruchu, lecz tylko 25–28 % zdolności przepustowej.
- (164) Przedsiębiorstwo doradcze przedstawia Komisji kilka przykładów, w tym sprawę Alghero ⁽⁷⁵⁾. W 2004 r. w porcie lotniczym w Alghero otwarto nowy terminal pasażerski, co znacząco podniosło zdolność przepustową portu lotniczego w odniesieniu do pasażerów – z ok. 0,8 mln do 2,5 mln. To zwiększenie zdolności przepustowej terminalu uwzględniono w biznesplanie spółki SOGEAAL poprzez zwiększoną rotację i liczbę odlotów pasażerskich począwszy od 2004 r.
- (165) Podsumowując, w piśmie zgłoszono, że właściwym sposobem jest przyporządkowanie kosztów inwestycji do oczekiwanej części przepustowości określonej w umowie zawartej z danym przedsiębiorstwem lotniczym.

5.1.11. OCENA SZERSZEGO WPŁYWU UMÓW Z AMS NA RUCH LOTNICZY ⁽⁷⁶⁾

- (166) Przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu spółki Ryanair zbadało oczekiwaną rentowność przyrostową umów z perspektywy portu lotniczego, analizując nie tylko koszty wynikające z płatności na rzecz AMS, lecz również korzyści polegające na zwiększonej atrakcyjności portu lotniczego oraz możliwościach zarówno w zakresie zwiększenia ruchu pasażerskiego pasażerów korzystających z usług przewoźników innych niż Ryanair, jak również odpowiedniego zwiększenia poziomu przychodów działalności pozalotniczej.
- (167) Aby wykazać szerszy wpływ umów z AMS, jako studium przypadku przedsiębiorstwo doradcze wybrało port lotniczy Alghero. Wyniki analizy wskazują, że podpisanie umów marketingowych z AMS miało korzystny wpływ na SOGEAAL. Port lotniczy skorzystał w szczególności z: (i) możliwości zwiększenia swojej atrakcyjności dla innych przedsiębiorstw lotniczych; (ii) mniejszego spadku liczby pasażerów w wyniku kryzysu finansowego; oraz (iii) dotarcia reklam AMS do 50-krotnie większej liczby potencjalnych odbiorców niż w przypadku podobnych ustaleń z Alitalia.
- (168) Ponadto w sprawozdaniu stwierdzono, że w świetle braku analizy empirycznej wpływu reklam na stronie internetowej ryanair.com błędne jest twierdzenie, że jedynymi korzyściami płynącymi z reklam na stronie internetowej ryanair.com jest zwiększenie liczby pasażerów korzystających z usług spółki Ryanair oraz że korzyści umów z AMS nie utrzymują się po dacie wygaśnięcia umów.

5.1.12. ROLA ANALIZY PORÓWNAWCZEJ W ODNIESIENIU DO TESTÓW PRYWATNEGO INWESTORA ⁽⁷⁷⁾ W RAMACH OCEN ⁽⁷⁸⁾

- (169) Spółka Ryanair twierdzi, że sporządzając analizy rentowności, Komisja nie przeprowadziła żadnej oceny efektywności kosztów portów lotniczych. W związku z tym przedsiębiorstwo podkreśla fakt, że spółka Ryanair nie może wiedzieć, czy umowa przyniesie zyski portowi lotniczemu.
- (170) W analizie przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo doradcze w imieniu spółki Ryanaira podkreślono znaczenie analizy porównawczej, jakie ma ona dla zrozumienia rzeczywistych kosztów portu lotniczego. Przedstawiono liczne przykłady analiz porównawczych stosowanych przez Komisję w ostatnich latach i podkreślono fakt, że sama Komisja stwierdza, iż analiza porównawcza ma ogromne znaczenie dla ocen zgodności z testem prywatnego inwestora.
- (171) Podsumowując, spółka Ryanair proponuje zastosowanie analizy porównawczej co najmniej w charakterze kontroli krzyżowej wyników analizy rentowności.

5.1.13. OCENY GOSPODARCZE ZGODNOŚCI Z ZASADĄ TESTU PRYWATNEGO INWESTORA: ANALIZA PORÓWNAWCZA UWZGLĘDNIAJĄCA AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) W badaniu przedstawionym przez spółkę Ryanair wykazano, że wyniki uzyskane w latach 2012 i 2013 w portach lotniczych Lübeck i Cagliari nie ulegają zmianie po uwzględnieniu płatności AMS w analizie porównawczej.

⁽⁷⁵⁾ Zob. przypis 52.

⁽⁷⁶⁾ Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera z dnia 26 września 2014 r.

⁽⁷⁷⁾ Test prywatnego inwestora.

⁽⁷⁸⁾ Komunikat spółki Ryanair z dnia 26 stycznia 2015 r.

⁽⁷⁹⁾ Komunikat spółki Ryanair z dnia 27 lutego 2015 r.

- (173) Stwierdzono, że w analizowanym okresie (lata 2007–2013) opłaty netto uiszczane przez spółkę Ryanair w porcie lotniczym Cagliari były średnio wyższe niż średnie opłaty w porównywalnych portach lotniczych. Wynika z tego, że podmiot gospodarczy działający w warunkach gospodarki rynkowej prawdopodobnie zaoferowałby spółce Ryanair podobne ustalenia. Spółka Ryanair w szczególności twierdzi, że wynik nie jest podatny na traktowanie płatności AMS oraz że jest on odporny na różne kontrole wrażliwości.

5.1.14. OCENA GOSPODARCZA ZGODNOŚCI Z ZASADĄ TESTU PRYWATNEGO INWESTORA: PORT LOTNICZY CAGLIARI, ANALIZA RENTOWNOŚCI ⁽⁸⁰⁾

- (174) Badanie ma na celu wykazanie w drodze analizy *ex ante*, że dokonane w styczniu 2007 r., grudniu 2007 r. i grudniu 2009 r. ustalenia dotyczące umów w sprawie usług portu lotniczego zostały uznane za rentowne przez spółkę SOGAER SpA (operatora portu lotniczego Cagliari) oraz że zostałyby one uznane za rentowne również przez każde inne przedsiębiorstwo zarządzające zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (175) W analizie rentowności opartej na obliczeniu wartości bieżącej netto wykazano w szczególności pozytywny wynik dla tego wskaźnika za cały okres (lata 2007 i 2009). W związku z tym wydaje się, że ustalenia w porcie lotniczym Cagliari są zgodne z zasadami rynkowymi.
- (176) Dowody wskazują na to, że gdyby podmiotowi działającemu w warunkach gospodarki rynkowej w porcie lotniczym Cagliari w podobnych okolicznościach zaoferowano ustalenia podobne do ustaleń uzgodnionych między spółką Ryanair a portem lotniczym Cagliari, podmiot ten uznałby takie ustalenia za rentowne.

5.1.15. WPŁYW DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI RYANAIR NA PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI POZALOTNICZEJ PORTU LOTNICZEGO ⁽⁸¹⁾

- (177) Przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu spółki Ryanair uznało, że rozpoczęcie działalności przez Ryanair miało znaczący pozytywny wpływ na wysokość przychodów z działalności pozalotniczej portu lotniczego w przeliczeniu na pasażera. Na tej podstawie w sprawozdaniu stwierdzono, że podejścia stosowane dotychczas w analizie rentowności testu prywatnego inwestora oraz w analizie Komisji ⁽⁸²⁾ były konserwatywne, ponieważ nie uwzględniono w nich wzrostu przychodów portu lotniczego.
- (178) W sprawozdaniu przeprowadzono analizę empiryczną, wykorzystując próbę obejmującą 57 europejskich portów lotniczych, które miały w jak największym stopniu podobne do portów lotniczych będących przedmiotem oceny w niniejszym postępowaniu wyjaśniającym. Z analizy tej wynika, że w 29 spośród tych portów lotniczych rozpoczęcie działalności przez spółkę Ryanair ⁽⁸³⁾ doprowadziło do wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera o około 12,0–13,7 % w ujęciu realnym (poza inflacją), przy czym efekt ten jest statystycznie istotny. Prawdopodobnie jest to spowodowane tym, że pasażerowie spółki Ryanair wydają więcej pieniędzy niż pasażerowie korzystający z usług innych przedsiębiorstw lotniczych, częściowo z powodu ograniczonych usług cateringowych na pokładzie tanich przewoźników, a także dlatego, że rozpoczęcie działalności przez Ryanair spowodowało rozwój terminala – na przykład przyciągając dodatkowe punkty sprzedaży detalicznej.
- (179) W sprawozdaniu stwierdzono również, że skutek ten utrzymywał się w przypadku tanich przewoźników w ujęciu bardziej ogólnym. Z powodu rozwoju sektora tanich przewoźników, w którym funkcjonują silne marki obsługujące znaczne poziomy przepływu pasażerów, rozpoczęcie działalności przez tanich przewoźników w porcie lotniczym może przyczynić się do znacznego rozwoju portu lotniczego, a tym samym do zwiększenia przychodów z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera. Na podstawie przeanalizowanej próby portów lotniczych można stwierdzić, że rozpoczęcie działalności przez przewoźników stosujących pełne taryfy nie wywiera znacznego wpływu na przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na pasażera.

⁽⁸⁰⁾ Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera z dnia 2 marca 2015 r.

⁽⁸¹⁾ Sprawozdanie przedsiębiorstwa Oxera sporządzone dla spółki Ryanair z dnia 4 grudnia 2015 r.

⁽⁸²⁾ Przedsiębiorstwo doradcze odniosło się do podejścia stosowanego przez Komisję w decyzjach dotyczących portów lotniczych w Pau i Nîmes, w których na podstawie danych zgromadzonych w porcie lotniczym przed podpisaniem umów Komisja obliczyła oczekiwane przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na każdego odlatującego pasażera, uwzględniając korekty z tytułu inflacji.

Decyzja Komisji (UE) 2015/1227 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109), w szczególności motyw 414.

Decyzja Komisji (UE) 2016/633 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Francję na rzecz izby handlowo-przemysłowej Nîmes – Uzès – Le Vigan oraz przedsiębiorstw Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited i Airport Marketing Services Limited (Dz.U. L 113 z 27.4.2016, s. 32), w szczególności motyw 436.

⁽⁸³⁾ Przedsiębiorstwo doradcze uznało rozpoczęcie działalności przez spółkę Ryanair za rok, w którym spółka Ryanair rozpoczęła „znaczącą” działalność w porcie lotniczym, definiując go jako rok, w którym liczba odlatujących pasażerów Ryanair po raz pierwszy przekroczyła 50 % maksymalnej łącznej liczby odlatujących pasażerów Ryanair przewiezionych w jednym roku w tym samym porcie lotniczym w okresie 1994–2012.

- (180) Według sprawozdania wyniki podkreślają konserwatywny charakter stosowanego dotychczas podejścia w analizie rentowności testu prywatnego inwestora oraz w analizie przeprowadzonej przez Komisję. W analizach tych nie przyjęto żadnego przyspieszonego wzrostu przychodów z działalności pozalotniczej portu lotniczego w przeliczeniu na pasażera, a zatem nie uwzględniono szerszych korzyści będących wynikiem działalności spółki Ryanair w portach lotniczych, lecz jedynie udoskonalono szacowane przychody z działalności pozalotniczej w przeliczeniu na odlatującego pasażera przy użyciu dużo niższego wskaźnika inflacji. Przedsiębiorstwo doradcze oczekiwało zatem, że w swojej analizie testu prywatnego inwestora oraz w analizie przeprowadzonej przez Komisję oczekiwana rentowność ustaleń spółki Ryanair w porcie lotniczym zostanie zaniżona.

5.2. UWAGI EASYJET

5.2.1. UWAGI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

5.2.1.1. *Działalność easyJet na Sardynii*

- (181) W okresie 2010–2013 easyJet obsługiwał połączenia w portach lotniczych Cagliari i Olbia.

Umowa z portem lotniczym Cagliari

- (182) Umowa z operatorem portu lotniczego Cagliari została podpisana dnia 14 grudnia 2010 r. i obowiązywała od dnia 29 marca 2010 r. do dnia 28 marca 2013 r. ⁽⁸⁴⁾. Łączna wartość umowy zawartej z portem lotniczym Cagliari wynosiła [...] EUR: w umowie przewidziano, że operator portu lotniczego Cagliari powinien uiścić na rzecz easyJet opłatę w wysokości [...] EUR za pierwszy rok, [...] EUR za drugi rok oraz [...] EUR za trzeci rok.
- (183) W umowie z portem lotniczym Cagliari uściślono, że aby pobudzić gospodarkę regionu i uzyskać zrównoważony zwrot gospodarczy, władze regionalne zdecydowały o zwiększeniu inwestycji marketingowych w sektorze turystyki i tym samym corocznie zapewniały operatorom portów lotniczych przeznaczone na ten cel środki. Przedsiębiorstwo easyJet zobowiązało się do zapewnienia działań marketingowych, obsługi lotów bezpośrednich oraz do realizacji określonych w umowie celów dotyczących liczby pasażerów.
- (184) Umowa obejmuje trzyletni plan biznesowy i medialny przygotowany przez easyJet oraz cele dotyczące liczby pasażerów, które mają zostać osiągnięte przez przedsiębiorstwo lotnicze. Do umowy dołączona została analiza wpływu gospodarczego, zlecona konsultantowi zewnętrznemu, która zawierała zmierzony zwrot z inwestycji będący wynikiem działań marketingowych.
- (185) Niewywiązanie się przez easyJet ze zobowiązania do obsługi uzgodnionych tras oraz częstotliwości uprawniłoby SOGAER do niewypłacenia odpowiedniej kwoty. Przedsiębiorstwo easyJet zobowiązała się do uiszczenia wszystkich właściwych i standardowych opłat lotniskowych i podatków na rzecz SOGAER. Nieuiszczenie wymienionych wyżej opłat i podatków mogłoby zostać uznane za niewywiązanie się ze zobowiązań względem spółki SOGAER, które miałyby wówczas prawo rozwiązać umowę.
- (186) W art. 5 umowy zawartej z portem lotniczym Cagliari określono, że zapewnienie wsparcia finansowego jest uzależnione od przyznania właściwych środków przez władze regionalne.

Umowy zawarte z portem lotniczym Olbia

- (187) Pierwsza umowa zawarta z GEASAR została podpisana dnia 17 marca 2011 r. i obejmowała okres od dnia 28 marca 2010 r. do dnia 27 marca 2011 r. (opłata jednorazowa w wysokości [...] EUR). Druga umowa została podpisana dnia 25 stycznia 2012 r. i obejmowała okres od dnia 27 marca 2011 r. do dnia 30 marca 2013 r. ⁽⁸⁵⁾ (opłata w wysokości do [...] EUR za okres od sezonu letniego w 2011 r. do sezonu zimowego na przełomie lat 2011 i 2012 oraz w wysokości do [...] EUR za okres od sezonu letniego w 2012 r. do sezonu zimowego na przełomie lat 2012 i 2013). Ostatnia umowa zawarta z portem lotniczym Olbia została podpisana dnia 1 marca 2013 r. i obejmowała okres od dnia 27 marca 2013 r. do dnia 30 marca 2014 r. (opłata w wysokości do [...] EUR).
- (188) W umowach nie ma wzmianki o środkach publicznych przyznanych przez władze regionalne na rozwój transportu lotniczego.

⁽⁸⁴⁾ Umowa z portem lotniczym Cagliari dotyczy działalności na następujących trasach: Stansted, Genewa, Bazylea, Schoenefeld.

⁽⁸⁵⁾ Umowa z portem lotniczym Olbia dotyczy działalności na następujących trasach: Bristol, Bazylea, Genewa, Londyn Gatwick, Mediolan Malpensa, Schoenefeld, Lyon, Orly i Madryt-Barajas.

- (189) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że celem umowy podpisanej dnia 25 stycznia 2012 r. było dalsze zwiększenie zakresu działalności tej spółki w porcie lotniczym poprzez: (i) otwarcie nowego połączenia na trasie Olbia–Madryt w sezonie letnim w 2012 r.; (ii) zwiększenie tygodniowej częstotliwości przewozów na trasie do Berlina i z Berlina w sezonie zimowym na przełomie lat 2012 i 2013; oraz (iii) rozwój tranzytowego przepływu pasażerskiego w szczególności na rynkach międzynarodowych w okresie średniego i dużego ruchu. Celem umowy było opracowanie programu marketingowego i reklamowego przy udziale środków finansowych spółki GEASAR.
- (190) Przedsiębiorstwo easyJet przygotowało biznesplan, który został przeanalizowany przez spółkę GEASAR, która opracowała własny biznesplan w celu weryfikacji rentowności finansowej umowy. Operator portu lotniczego zweryfikował wartość inwestycji w oparciu o wynik własnego biznesplanu ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Elementy pomocy państwa

- (191) Aby zrozumieć, czy środek będący przedmiotem postępowania należy uznać za pomoc państwa, easyJet został poddany ocenie pod kątem kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu.

Zasoby państwowe

- (192) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że chociaż w umowie ze spółką SOGAER wyraźnie odniesiono się do ustawy regionalnej Sardynii nr 10/2010, na podstawie której władze regionalne miały przyznać takie środki operatorowi portu lotniczego, nie ma dowodów wskazujących na to, że środki otrzymane przez przedsiębiorstwo easyJet od spółek SOGAER i GEASAR były takiej samej wysokości jak środki przyznane operatorom portów lotniczych przez władze regionalne.
- (193) Po pierwsze easyJet twierdzi, że odniesienie do ustawy regionalnej w umowie zawartej między spółkami SOGAER a przedsiębiorstwo easyJet samo w sobie nie wykazuje istnienia bezpośredniego powiązania między środkami regionalnymi Sardynii a spółką easyJet. Ponadto fakt, że w umowie zawartej między przedsiębiorstwami GEASAR a easyJet nie było odesłania w jeszcze dobitniej wskazuje na to, że ustawa nr 10/2010, do której odniesiono się w drugiej umowie, nie odgrywała istotnej roli w relacjach między operatorami portów lotniczych a przedsiębiorstwem easyJet.
- (194) Przedsiębiorstwo easyJet uważa, że zanim Komisja dojdzie w wniosku, iż środek objęty postępowaniem stanowił pomoc państwa, powinna przeprowadzić szczegółową ocenę umów zawartych przez easyJet w celu zweryfikowania, czy środki, jakie przedsiębiorstwo easyJet otrzymało od operatorów portów lotniczych, faktycznie pochodziły od władz regionalnych.

Zakłócenie konkurencji na rynku wewnętrznym

- (195) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że otrzymana rekompensata nie jest wystarczająca, by wyrzec niekorzystny wpływ na konkurencję. Wynika to z dwóch głównych czynników: stosunkowo niskiej wysokości rekompensaty oraz braku przedsiębiorstw lotniczych obsługujących te same trasy, o których mowa w umowach.
- (196) Przedsiębiorstwo easyJet jest jedynym przedsiębiorstwem lotniczym obsługującym wszystkie trasy, o których mowa w umowie zawartej ze spółką SOGAER, oraz niemal wszystkie trasy, o których mowa w umowie zawartej ze spółką GEASAR. Operatorzy portów lotniczych zachęcali inne przedsiębiorstwa lotnicze do obsługi tych samych tras, publikując na swoich stronach internetowych zaproszenie do przedstawienia biznesplanów dotyczących obsługi tras z Cagliari i Olbii oraz do Cagliari i Olbii skierowane do przedsiębiorstw lotniczych, lecz z tej możliwości skorzystała wyłącznie przedsiębiorstwo easyJet.
- (197) Ponieważ easyJet jest jedynym przewoźnikiem lotniczym obsługującym odnośne trasy, domniemana pomoc nie mogła zaszkodzić żadnemu konkurentowi. Zatem zdaniem easyJet zakłócenie konkurencji nie ma miejsca.

Brak korzyści gospodarczej

- (198) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że środek nie wiąże się z przyznaniem mu korzyści gospodarczej, a jako podstawę swojej argumentacji wskazuje test prywatnego inwestora.
- (199) Przedsiębiorstwo easyJet uważa, że spółki SOGAER i GEASAR mogły ocenić dodatni zwrot gospodarczy na zasadzie *ex ante*. Podstawę zwrotu gospodarczego stanowią dwa czynniki: (i) przedsiębiorstwo easyJet zobowiązało się do zapewnienia działań marketingowych, obsługi lotów bezpośrednich oraz do realizacji przewidzianych w umowach celów dotyczących liczby pasażerów; (ii) przedsiębiorstwo easyJet przekazało operatorowi

⁽⁸⁶⁾ Żadnego z tych biznesplanów nie przekazano Komisji.

portu lotniczego biznesplanu obejmujące okres umów oraz plany medialne w celu umożliwienia operatorowi portu lotniczego zweryfikowania rentowności; oraz (iii) operator portu lotniczego potwierdził zwrot z inwestycji będący wynikiem działań marketingowych.

- (200) Jeżeli chodzi o punkt pierwszy, przedsiębiorstwo easyJet wyjaśnia, że w umowach zawartych zarówno z portem lotniczym Cagliari, jak i portem lotniczym Olbia spółka ta zobowiązała się do obsługi danych tras w ramach rozkładu i częstotliwości lotów ograniczonych do minimum.
- (201) Jeżeli chodzi o punkt drugi, w biznesplanach przedstawionych przez easyJet szczegółowo opisano ofertę easyJet, aby operatorzy portów lotniczych mogli ocenić rentowność inwestycji. Przedsiębiorstwo easyJet wyjaśnia, że na podstawie dostępnych wtedy informacji obaj operatorzy portów lotniczych stwierdzili, iż dzięki inwestycjom porty lotnicze uzyskały znaczny zwrot gospodarczy.
- (202) Podstawę podjętej przez SOGAER decyzji o współpracy z przedsiębiorstwem easyJet stanowił poświadczony przez konsultanta zewnętrznego wynik analizy wpływu gospodarczego, w ramach której zweryfikowano zwrot z inwestycji i stwierdzono, że bardzo prawdopodobne jest, iż współpraca zaowocuje znacznym zwrotem gospodarczym i przyczyni się do rozwoju portu lotniczego. W umowie spółka GEASAR oświadczyła, że przeanalizowała biznesplan przedsiębiorstwa easyJet, oceniło założenia i oczekiwane rezultaty, a także opracowało własny biznesplan, potwierdzając interes gospodarczy w zakresie współpracy z easyJet.
- (203) Zawarcie umów ze spółkami SOGAER i GEASAR w znacznym stopniu przyczyniło się do zwiększenia liczby pasażerów w portach lotniczych w Cagliari i Olbii, tym samym zapewniając stabilne i rosnące przychody z działalności lotniczej i pozalotniczej.
- (204) Przedsiębiorstwo easyJet uważa, że umowy zawarte ze spółkami SOGAER i GEASAR opierają się na zasadach wyłącznie komercyjnych. W związku z tym przedmiotowego środka nie można uznać za pomoc państwa, ponieważ spółki SOGAER i GEASAR działały w charakterze inwestorów prywatnych dążących do uzyskania korzyści gospodarczych.

5.2.1.3. **Zgodność z kryterium z orzecznictwa w sprawie Altmark lub z art. 106 ust. 2 Traktatu**

- (205) Przedsiębiorstwo easyJet potwierdza, że rekompensata przyznana na rzecz easyJet nie stanowi niezgodnej z prawem pomocy państwa, ponieważ spełnia wszystkie cztery kryteria określone przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie Altmark⁽⁸⁷⁾, które pozwalają określić, czy rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej stanowi pomoc państwa.
- (206) Środek stanowi rekompensatę z tytułu zobowiązania do obsługi wyraźnie wskazanych strategicznych tras międzynarodowych do portów lotniczych Cagliari i Olbia oraz z portów lotniczych Cagliari i Olbia oraz świadczenia powiązanych usług marketingowych i reklamowych, w szczególności w nierentownym okresie poza sezonem. Ponadto finansowanie środka w ramach systemu ogranicza się do (częściowej) rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych przez easyJet w wyniku wykonywania zadań w ramach usługi publicznej oraz ostatecznie umożliwia easyJet uzyskanie rozsądnego zysku.
- (207) Przedsiębiorstwo easyJet uważa, że pierwszy warunek określony w wyroku w sprawie Altmark (powierzenie wyraźnie określonego obowiązku użyteczności publicznej) został spełniony, ponieważ państwo zleciło easyJet zadanie polegające na obsłudze strategicznych tras międzynarodowych oraz dlatego, że zadanie z zakresu usług użyteczności publicznej zostało wyraźnie określone. Przedsiębiorstwo easyJet zawarło wiążące umowy ze spółkami SOGAER i GEASAR w wyniku ustawy z Sardynii nr 10/2010 oraz późniejszych aktów wykonawczych. W umowach takich nałożono na easyJet konkretne zobowiązania służące zapewnieniu przestrzegania zasady ciągłości terytorialnej oraz zapewnieniu wystarczającej liczby lotów umożliwiających przewóz pasażerów na Sycylię i z Sardynii również poza sezonem. Rekompensata będąca przedmiotem kontroli dotyczy usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, do której świadczenia władze regionalne zobowiązały easyJet za pośrednictwem SOGAER i GEASAR.
- (208) Analizując drugi warunek (parametry stosowane do obliczenia wysokości rekompensaty zostały określone z wyprzedzeniem oraz w sposób obiektywny i przejrzysty), przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że w umowach, na podstawie których zlecono easyJet zadanie świadczenia usług transportu lotniczego na strategicznych trasach, wystarczająco szczegółowo i z wyprzedzeniem określono rekompensatę z tytułu wypełnienia zadania, ponieważ wskazano w niej stałą roczną kwotę odnoszącą się konkretnie do obsługi określonych w umowie tras przez cały rok.

⁽⁸⁷⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) W odniesieniu do trzeciego warunku (otrzymana rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów i osiągnięcia rozsądnego zysku) easyJet twierdzi, że świadczenie usług transportu lotniczego określonych w umowach zawartych ze spółkami SOGAER i GEASAR wiąże się z poniesieniem przez easyJet znacznych kosztów stałych i operacyjnych. [...] easyJet potwierdza, że bez wsparcia ze strony portów lotniczych przedsiębiorstwo to w żadnym razie nie obsługiwałoby tras z portów lotniczych na Sardynii z wyjątkiem szczytu sezonu.
- (210) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że spełniony został nawet czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark (otrzymana rekompensata nie przekracza kosztów prawidłowo zarządzanego przedsiębiorstwa, które jest wyposażone w odpowiednie środki do świadczenia usługi publicznej). Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że można je uznać za typowe, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki do świadczenia usługi publicznej przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo easyJet pragnie podkreślić, że jest jednym z najlepiej zarządzanych europejskich przedsiębiorstw lotniczych i jest w stanie zaoferować klientom niedrogie bilety dzięki skoncentrowaniu się na wydajności oraz oparciu o wysokie wykorzystanie floty i intensywne wykorzystanie technologii informacyjnych, a wszystkie te elementy przyczyniają się do obniżenia kosztów w przeliczeniu na pasażera.
- (211) Jeżeli Komisja uzna, że warunki określone w wyroku w sprawie Altmark nie zostały spełnione, przedsiębiorstwo easyJet uważa, że spełnione zostały wszystkie warunki art. 106 ust. 2 Traktatu oraz że działania były niezbędne do realizacji usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym. Działania mogą zatem nadal być uzasadnione jako zgodne w ramach wyjątku przewidzianego w art. 106 ust. 2 Traktatu.

5.2.1.4. *Test bilansujący*

- (212) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że nawet gdyby program wykraczał poza zakres stosowania przepisów i wytycznych, pozytywny wynik testu bilansującego pozwala uznać go za w pełni zgodny z prawem, niezależnie od wysokości pomocy lub wielkości beneficjenta. Uznaje się, że pomoc wywiera nadmiernie negatywne skutki, gdy:
- zostaje przyznana przedsiębiorstwom nieefektywnym lub dominującym w podupadających sektorach;
 - wypiera inwestycje prywatne lub wysiłki badawcze;
 - jest dyskryminująca względem niektórych przedsiębiorstw lub technologii.
- (213) W tym przypadku nie stwierdzono żadnych zakłóceń konkurencji, które są najczęściej powiązane z problematyczną pomocą państwa: (i) odbiorcy nie nabyli udziałów w rynku kosztem potencjalnie bardziej efektywnych konkurentów; (ii) zagraniczni konkurenci nie byli dyskryminowani na korzyść „krajowych liderów”; (iii) konsumenci nie ponieśli strat na skutek braku dostępu do tańszych lub lepszych produktów.
- (214) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że przedmiotowy program spełnia wymogi pod względem konieczności i proporcjonalności. Program jest niezbędny, ponieważ w innym przypadku przedsiębiorstwo easyJet nie mogłoby obsługiwać tras przez cały rok. Program jest proporcjonalny, ponieważ wkład stanowi jedynie ułamek kosztów operacyjnych easyJet.

5.2.1.5. *Wniosek*

- (215) Przedsiębiorstwo easyJet stwierdza, że w okresie objętym postępowaniem wyjaśniającym nie otrzymało żadnej niezgodnej z prawem pomocy państwa ani od portów lotniczych na Sardynii, ani od władz sardyńskich.

5.2.2. UWAGI PRZEDSTAWIONE W ODNIESIENIU DO ZASTOSOWANIA WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2014 R. DO PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKÓW

- (216) Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że wykazało już, iż nie otrzymało żadnej pomocy państwa niezgodnej z prawem z kilku powodów, na które nowe wytyczne nie miały wpływu. Przedsiębiorstwo easyJet podkreśla, że istnieją dwie metody opisane w sekcji 3.5 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. umożliwiające ustalenie, czy umowy zawarte między portami lotniczymi i przedsiębiorstwami lotniczymi spełniają test prywatnego inwestora i tym samym są wolne od pomocy państwa.
- (217) Pierwszą z nich jest metoda poziomów odniesienia, jednak Komisja odrzuca tę metodę ze względu na znaczącą obecność subsydiów państwowych na rynku portów lotniczych.

- (218) Zaproponowana metoda alternatywna polega na ustaleniu, czy przedmiotowa umowa handlowa przyczynia się przyrostowo do rentowności portu lotniczego z perspektywy *ex ante* (sekcja 3.5.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.). Przedsiębiorstwo easyJet precyzuje, że „Komisja uznaje przeprowadzaną *ex ante* analizę rentowności przyrostowej za najważniejsze kryterium oceny porozumień zawartych przez porty lotnicze z poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi”. Zdaniem przedsiębiorstwa wspomniana ocena powinna opierać się zasadniczo na biznesplanie uwzględniającym dostępne informacje i przewidywalne zmiany w momencie zawarcia porozumienia.
- (219) Przedsiębiorstwo easyJet podkreśla, że jak wyjaśniono w uwagach przedstawionych w dniu 30 lipca 2013 r., spółki SOGAER i GEASAR mogły przewidzieć dodatni zwrot gospodarczy na zasadzie *ex ante*.
- (220) Przedsiębiorstwo easyJet zauważa, że dodatni zwrot gospodarczy opiera się na następujących czynnikach: (i) przedsiębiorstwo easyJet zobowiązało się do zapewnienia działań marketingowych, obsługi lotów bezpośrednich oraz do realizacji przewidzianych w umowach celów dotyczących liczby pasażerów; (ii) przedsiębiorstwo easyJet przekazało operatorowi portu lotniczego biznesplan obejmujący okres umów oraz plany medialne, aby umożliwić operatorowi portu lotniczego zweryfikowanie rentowności; oraz (iii) operator portu lotniczego potwierdził zwrot z inwestycji będący wynikiem działań marketingowych. Przedsiębiorstwo easyJet wyjaśnia, że na podstawie dostępnych wtedy informacji obaj operatorzy portów lotniczych stwierdzili, że dzięki inwestycjom porty lotnicze uzyskały znaczny zwrot gospodarczy. W rzeczywistości spółka SOGAER oparła swoją decyzję o zawarciu umowy z easyJet na wyniku przeprowadzonego badania wpływu ekonomicznego.
- (221) Przedsiębiorstwo easyJet wskazuje również, że jego działania reklamowe i marketingowe znacząco zwiększyły widoczność portów lotniczych Cagliari i Olbia, a tym samym przepływ pasażerów na trasach prowadzących do tych portów lotniczych.
- (222) Jeżeli chodzi o pkt 5.2. wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., przedsiębiorstwo easyJet zauważa, że wprowadzono pewne zmiany do warunków, w ramach których przedsiębiorstwa lotnicze mogą otrzymywać pomoc na uruchomienie nowych tras. Przedsiębiorstwo easyJet utrzymuje, że w tym przypadku zgodnie z nowymi wytycznymi bardziej elastyczne ustalenia pod względem wielkości portu lotniczego i kwalifikujących się miejsc docelowych byłyby uzasadnione w odniesieniu do portów lotniczych zlokalizowanych w regionach oddalonych np. na wyspie. Przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że nowe kryteria dotyczące dopuszczalności pomocy państwa na rozpoczęcie działalności zostały zasadniczo spełnione.
- (223) Przedsiębiorstwo zauważa, że w pkt 5.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. stwierdzono, że pomoc na rzecz przedsiębiorstw lotniczych na rozpoczęcie działalności przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków: (i) pomoc przyczynia się do zwiększenia mobilności obywateli Unii i poprawy łączności z regionami dzięki otwarciu nowych tras; lub (ii) pomoc pociąga za sobą rozwój regionalny regionów oddalonych. Zgodnie z pkt 2.2 wytycznych „regiony oddalone” oznaczają „regiony najbardziej oddalone, Maltę, Cypr, Ceutę, Melillę, wyspy, które stanowią część terytorium państwa członkowskiego, oraz obszary słabo zaludnione”. Przedsiębiorstwo easyJet utrzymuje, że kryteria te zostały spełnione. Ponadto wydaje się, że wymóg dotyczących zaspokojenia faktycznych potrzeb w zakresie transportu został spełniony, ze względu na brak realnych alternatywnych metod transportu.
- (224) Przedsiębiorstwo easyJet przypomina, że pomoc na rozpoczęcie działalności można przyznać przedsiębiorstwom lotniczym oferującym przeloty z portów lotniczych o przepływie mniejszym niż 3 mln pasażerów rocznie (pkt 142 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa) oraz w poszczególnych przypadkach także tym przedsiębiorstwom, które oferują przeloty z portów lotniczych o przepływie od 3 do 5 mln pasażerów rocznie (pkt 144). Jeżeli chodzi o port lotniczy Olbia, z którym przedsiębiorstwo easyJet podpisało umowę w 2011 r., wielkość ruchu zarejestrowana w latach 2009–2010 wynosiła odpowiednio 1 621 945 i 1 591 821. Jeżeli chodzi o port lotniczy Cagliari, z którym przedsiębiorstwo easyJet podpisało umowę w 2010 r., wielkość ruchu zarejestrowana w latach 2008–2009 wynosiła odpowiednio 2 924 805 i 3 317 262. W każdym przypadku Komisja, zdaniem easyJet, powinna stwierdzić, że pomoc na rozpoczęcie działalności jest konieczna zgodnie z pkt 142 (w przypadku portu lotniczego Cagliari) lub co najmniej z pkt 144 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (225) Jeżeli chodzi o zasadność pomocy państwa jako właściwego instrumentu polityki, pkt 147 wytycznych stanowi, że kryterium zostało spełnione w przypadku wypełnienia jednego z następujących warunków: (i) w biznesplanie sporządzonym *ex ante* przez przedsiębiorstwo lotnicze określa się, że w przypadku trasy, na którą przeznaczona jest pomoc, istnieją perspektywy na to, iż po upływie 3 lat będzie ona przynosić zysk przedsiębiorstwu lotniczemu bez finansowania publicznego lub (ii) w przypadku braku biznesplanu dotyczącego danej trasy przedsiębiorstwo lotnicze przedstawia portowi lotniczemu nieodwołalne zobowiązanie do obsługi trasy przez okres co najmniej równy okresowi, przez który otrzymywało ono pomoc na rozpoczęcie działalności. Przedsiębiorstwo easyJet podkreśla fakt, że biznesplan sporządzony w momencie podpisywania umów potwierdza praktyczny i zrównoważony charakter umów w przypadku portów lotniczych.

- (226) Choć nie zgłoszono formalnego zobowiązania do prowadzenia działalności po upływie początkowego okresu 3 lat, faktycznie warunek ten został spełniony, ponieważ przedsiębiorstwo easyJet kontynuowało działalność w porcie lotniczym w Cagliari i Olbia po wygaśnięciu umowy w 2013 r.
- (227) Jeżeli chodzi o istnienie efektu zachęty, przedsiębiorstwo easyJet przypomina, że pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych ma efekt zachęty, jeżeli w przypadku braku pomocy poziom działalności gospodarczej przedsiębiorstwa lotniczego w danym porcie lotniczym nie zostałby prawdopodobnie zwiększony. Przedsiębiorstwo easyJet, odnosząc się do uwag przedstawionych w dniu 30 lipca 2013 r., wskazuje, że poza szczytowym okresem sezonu nie obsługiwałoby żadnej ze wskazanych tras bez wsparcia otrzymanego ze strony SOGAER i GEASAR.
- (228) W odniesieniu do proporcjonalności kwoty pomocy przedsiębiorstwo easyJet szacuje, że w tym przypadku kryterium to zostało spełnione. Ponadto, jeżeli chodzi o uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej, przedsiębiorstwo easyJet twierdzi, że dane trasy nie mogą być obsługiwane przez koleje dużych prędkości lub inne środki transportu. Co więcej, żaden inny port lotniczy nie jest położony na tych samych obszarach ciężenia co porty lotnicze Cagliari i Olbia.

5.2.3. DODATKOWE UWAGI NA TEMAT ANALIZY TESTU PRYWATNEGO INWESTORA W ODNIESIENIU DO PORTU LOTNICZEGO OLBIA

- (229) Przedsiębiorstwo easyJet stwierdza, że umowy z portem lotniczym Olbia są zgodne z testem prywatnego inwestora. Na potwierdzenie tego stwierdzenia przedstawiło Komisji sprawozdanie sporządzone przez przedsiębiorstwo doradcze. W ramach tego badania analizie poddana została, w całości na zasadzie *ex ante*, oczekiwana rentowność każdej umowy marketingowej zawartej między easyJet a portem lotniczym Olbia, zgodnie ze sposobem, w jaki rozumiano podejście Komisji po przyjęciu wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. i niedawna ustaloną praktykę⁽⁸⁸⁾.
- (230) Wyniki badania pokazują, że przy odpowiednich założeniach w momencie podpisywania umów marketingowych w latach 2010 i 2011 każda z umów miała być w założeniu wystarczająco rentowna⁽⁸⁹⁾. Jeżeli chodzi o umowy z 2010 r. i 2011 r., faktycznie wartość bieżąca netto jest zdecydowanie dodatnia zarówno w opisywanym modelu referencyjnym, jak i w przypadku wielu testów wrażliwości, z czego wynikałoby, że racjonalny inwestor prywatny prawdopodobnie zaoferowałby podobne umowy.
- (231) Z przedstawionych dowodów wynika zatem, że w podobnych okolicznościach racjonalny prywatny inwestor byłby skłonny zawrzeć podobne umowy z przedsiębiorstwem easyJet, przy założeniu rozsądnych oczekiwań *ex ante* w odniesieniu do GEASAR. Ze wspomnianej analizy wynika, że zawierając różne umowy z przedsiębiorstwem easyJet, spółka GEASAR zachowywała się w sposób podobny do inwestora prywatnego.

5.3. UWAGI OD GEASAR S.P.A. (OPERATOR PORTU LOTNICZEGO OLBIA)

5.3.1. UWAGI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (232) Port lotniczy Olbia obsługuje głównie krajowy i międzynarodowy komercyjny przepływ pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu turystycznego. Ruch lotniczy z portu lotniczego Olbia i do tego portu osiąga szczytowe natężenie w sezonie letnim, od maja do października.
- (233) Spółka GEASAR podkreśla, że lokalizacja portu lotniczego w regionie wyspiarskim, takim jak Sardynia, oznacza, że:
- a) nie można uznać, iż jego obszar ciężenia pokrywa się z obszarem ciężenia innych portów lotniczych w pozostałych państwach członkowskich lub na terenie Włoch kontynentalnych;
 - b) port lotniczy Olbia nie stanowi konkurencji dla innych portów lotniczych na wyspie (w szczególności dla portu lotniczego Mario Mamei w Cagliari-Elmas oraz portu lotniczego Alghero-Fertilia). Tych trzech portów lotniczych na Sardynii nie należy uważać za wzajemnie zastępowalne, ponieważ ich obszary ciężenia są różne. Głównymi czynnikami stanowiącymi o ich niezastępowalności są: topografia wyspy, rozproszenie populacji zamieszkałej na jej terenie, duże odległości pomiędzy nimi i brak szybkich połączeń drogowych między różnymi obszarami wyspy.

⁽⁸⁸⁾ Głównie decyzja Komisji 2004/393/WE z dnia 12 lutego 2004 r. dotycząca przywilejów udzielonych przez Region Walonii i Brussels South Charleroi Airport przedsiębiorstwu lotniczemu Ryanair w związku z rozpoczęciem jego działalności w Charleroi (Dz.U. L 137 z 30.4.2004, s. 1) oraz decyzja Komisji 2013/664/UE z dnia 25 lipca 2012 r. w sprawie środka pomocy SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finlandia, Finavia, Airpro i Ryanair w porcie lotniczym Tampere-Pirkkala (Dz.U. L 309 z 19.11.2013, s. 27).

⁽⁸⁹⁾ Analizę przeprowadzono bez dostępu do portu lotniczego z zamiarem omówienia danych uzyskanych ze źródeł publicznych i od przedsiębiorstwa easyJet; informacje pochodziły z odnośnych umów marketingowych, danych z faktur, umów w sprawie obsługi naziemnej, opublikowanych taryf i rocznych sprawozdań finansowych portu lotniczego Olbia.

- (234) Ponadto ruch lotniczy w porcie lotniczym Olbia nie stanowi konkurencji dla pozostałych rodzajów transportu na Sycylię i z Sycylii. Jedyną alternatywą dla dotarcia na Sycylię drogą powietrzną jest droga morska, ale czas trwania podróży jest znacznie dłuższy.

5.3.1.1. **Działania podjęte przez GEASAR w celu wdrożenia ustawy 10/2010**

- (235) Spółka GEASAR przedstawiła władzom regionalnym plany działania na rok 2010 i okres trzyletni 2011–2013 wraz z odpowiednimi wnioskami o ich finansowanie. Władze regionalne zatwierdziły przydział środków finansowych na te okresy decyzją nr 43/37 z dnia 6 grudnia 2010 r. i decyzją nr 52/117 z dnia 23 grudnia 2011 r.
- (236) Działania faktycznie wdrożone przez GEASAR dotyczyły wyłącznie działalności nr 2 i 3, jak przewidziano w ustawie 10/2010; dotyczyły działalności mającej na celu promowanie Sycylii jako ośrodka turystycznego. Spółka GEASAR nie zawarła żadnej umowy dotyczącej opracowywania tras w ramach działalności nr 1.

Działalność nr 2

- (237) Operator portu lotniczego opublikował na swojej stronie internetowej zaproszenie do wyrażenia zainteresowania zawieraniem umów na działalność marketingową i reklamową zgodnie z ustawą 10/2010. Po otrzymaniu zgłoszeń wyrażających zainteresowanie spółka GEASAR negocjowała propozycje działań marketingowych z przedsiębiorstwami lotniczymi, uwzględniając plan marketingu usług turystycznych sporządzony przez władze regionalne jako jeden z instrumentów planowania.
- (238) W rezultacie spółka GEASAR zawarła na okres 2010–2013 umowy *ad hoc* z przedsiębiorstwami easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com i Air Baltic. Większość umów zawarto na okres jednego roku bądź dwóch lat.
- (239) Umowy zawarto w oparciu o warunek wstępny, zgodnie z którym przedmiotowe przedsiębiorstwa lotnicze będą obsługiwać określone trasy krajowe lub europejskie z portu lotniczego i do portu lotniczego Olbia. Wymóg ten był związany z promowaniem Sycylii jako ośrodka turystycznego przez przedsiębiorstwa lotnicze.
- (240) W określonym planie medialnym przedstawiono działalność marketingową i promocyjną, którą przewoźnicy podejmują się prowadzić korzystając z budżetu przyznanego na podstawie umowy. Mówiąc dokładniej, działania obejmują: (i) „klasyczną” formę reklamy (tzn. na terenie miasta, w mediach, w biuletynie pokładowym itp.); oraz (ii) reklamę „internetową” na stronie internetowej przewoźnika lotniczego.

Działalność nr 3

- (241) Spółka GEASAR w imieniu władz regionalnych przekazała osobom trzecim uprawnienia do podjęcia kilku inicjatyw na rzecz promowania Sycylii jako ośrodka turystycznego, takich jak reklamowanie w prasie i telewizji, drukowanie map z informacjami na temat Sycylii, wykorzystanie billboardów i naklejek na szyby w porcie lotniczym, zawieranie umów doradczych z zakresu planowania strategii promocyjnych, udział w targach branżowych i konferencjach prasowych oraz promowanie miejsca docelowego poprzez oferowanie pakietów turystycznych przez agencje turystyczne i na stronie internetowej promującej turystykę na Sycylii.

Przepływy finansowe

- (242) Płatność za działalność nr 2 i 3 realizuje się w formie zaliczki wypłacanej przez operatora portu lotniczego przedsiębiorstwom lotniczym i pozostałym zainteresowanym usługodawcom. Spółka GEASAR przedłożyła władzom regionalnym sprawozdania z działalności prowadzonych w okresie 2010–2012, w których uwzględniono faktycznie poniesione koszty. Władze regionalne powinny zatem zwrócić kwoty zaliczek wypłaconych przez operatora portu lotniczego.
- (243) Władze regionalne częściowo zwróciły koszty poniesione przez spółkę GEASAR na działalność nr 2 ze względu na ich ograniczone środki budżetowe. Największa część środków pieniężnych wypłacanych przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 odnosi się do działalności nr 2 i pokrywa płatności dokonane przez spółkę GEASAR na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w formie zapłaty na podstawie umów na działalność marketingową i reklamową.
- (244) W tabeli 11 ukazano przepływy finansowe ze spółki GEASAR.

Tabela 11

Przepływy finansowe z portu lotniczego Olbia

(w EUR)

	2010	2011	2012	ŁĄCZNIE
Działalność nr 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Działalność nr 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna kwota zgłoszona władzom regionalnym przez operatora portu lotniczego	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Prawo do wkładu na podstawie ustawy 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Łączna kwota wkładów zwróconych operatorowi portu lotniczego na podstawie ustawy 2010	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Ocena w świetle art. 107 ust. 1 Traktatu

- (245) Spółka GEASAR nie jest rzeczywistym beneficjentem działalności nr 2 i 3, a decyzja o wszczęciu postępowania zawiera błąd polegający na zaliczeniu spółki GEASAR do beneficjentów pomocy państwa przewidzianej w ustawie 10/2010. Spółka GEASAR nie była beneficjentem korzyści gospodarczych wynikających z pomocy: wkłady przyznane przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 zostały po prostu „przekazane” przez operatorów portów lotniczych ostatecznym beneficjentom, tj. przedsiębiorstwom lotniczym obsługującym połączenia lotnicze w porcie lotniczym objętym postępowaniem. Ma to również zastosowanie do promocji turystyki na Sycylii zleconej przez operatorów portów lotniczych innym przedsiębiorstwom.
- (246) Według GEASAR wkłady przyznane na podstawie ustawy 10/2010 nie stanowią pomocy państwa, ponieważ nie zostały spełnione co najmniej dwa z czterech warunków umożliwiających zidentyfikowanie pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu:
- działalność nr 2 i 3 nie przynosi korzyści GEASAR, która uważa, że środki pieniężne przewidziane w ustawie 10/2010 są zgodne z testem prywatnego inwestora: sumy wypłacone przez władze regionalne w odniesieniu do działalności nr 2 i 3 obejmują wynagrodzenie za wykonane usługi i koszty faktycznie poniesione przez osoby trzecie. Spółka GEASAR twierdzi również, że wynagrodzenie wypłacone przedsiębiorstwom lotniczym (działalność nr 2) i pozostałym usługodawcom (działalność nr 3) odpowiada aktualnym cenom rynkowym. Z drugiej strony dzięki finansowaniu przyznanemu przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 władze regionalne odniosły zysk finansowy w perspektywie średnio- i długoterminowej. Kwotę uzyskaną przez władze regionalne w postaci zwiększonych dochodów podatkowych można uznać za wyższą niż kwota kosztów poniesionych przez władze regionalne na rzecz finansowania działalności będących przedmiotem postępowania. Pożyczki przyznane przez SFIRS również wypłacono na warunkach rynkowych;
 - działalności nr 2 i 3 nie wpływają na wymianę handlową i nie zakłócają konkurencji: w związku ze swoją specyficzną lokalizacją port lotniczy Olbia prowadzi działalność na poziomie lokalnym, nie konkurując z innymi krajowymi lub europejskimi portami lotniczymi. Zarządzanie portem lotniczym Olbia, choć tylko częściowe, zostało powierzone spółce GEASAR w 1989 r., a zatem na długo przed wyrokiem w sprawie *Aéroport de Paris* z dnia 12 grudnia 2000 r., w wyniku którego rozszerzono zastosowanie zasad pomocy państwa do działalności portów lotniczych.
- (247) Spółka GEASAR stwierdza, że wkłady określone w ustawie 10/2010 nie stanowią pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu.

5.3.1.3. Ocena zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu

- (248) Spółka GEASAR twierdzi, że w każdym przypadku wkłady wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Zgodność należy ocenić w oparciu o punkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁹⁰⁾:
- pomoc wypłaca się przedsiębiorstwom lotniczym posiadającym ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008;

⁽⁹⁰⁾ Komisja zbadała wspomniane kryteria w pkt 133 i nast. „decyzji o wszczęciu postępowania”.

- b) finansowanie będące przedmiotem postępowania miało na celu zmniejszenie sezonowości ruchu lotniczego; promowało otwarcie nowych tras lotniczych lub nowych połączeń, co więcej nie dotyczyło przedsiębiorstw lotniczych wypełniających obowiązek użyteczności publicznej w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;
 - c) w przypadku zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych subsydiowane połączenia były rentowne;
 - d) finansowanie obejmowało dodatkowe koszty rozruchu związane z obsługą nowych tras lub nowych połączeń; koszty te są zgodne z bieżącymi cenami rynkowymi;
 - e) inicjatywy podjęte na podstawie ustawy 10/2010 odpowiednio rozreklamowano wśród różnych przedsiębiorstw lotniczych zainteresowanych oferowaniem swoich usług;
 - f) umowy zawierały system kar uruchamiany w przypadku jakiegokolwiek uchybienia przedsiębiorstwa lotniczego w wypełnianiu zobowiązań wobec portu lotniczego.
- (249) Spółka GEASAR zauważa, że dotacje wypłacane zgodnie z ustawą 10/2010 przyznano przedsiębiorstwom lotniczym na nieco dłuższy okres (cztery lata zamiast trzech) i pomoc miała większą intensywność niż jest to dozwolone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., ale dodaje, że nie wszystkie umowy z przedsiębiorstwami lotniczymi zawarto na okres wskazany w ustawie 10/2010; co najważniejsze, spółka podkreśla, że wytyczne dopuszczają odstępstwa od zawartego w nich kryterium intensywności w przypadku regionów objętych pomocą i znajdujących się w niekorzystnym położeniu gospodarczym, takich jak Sardynia.
- (250) Środki będące przedmiotem postępowania są zasadne pod względem motywacji w zakresie celów rozwojowych spójnych z interesami Unii i nie wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W tym względzie spółka GEASAR powołuje się na rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE ⁽⁹¹⁾, w której podkreślono znaczenie regionalnych portów lotniczych w Unii.
- (251) Spółka GEASAR jest przekonana, że ocena zgodności środków będących przedmiotem postępowania z rynkiem wewnętrznym powinna uwzględniać kluczową rolę, jaką odkrywa port lotniczy Olbia w zapewnieniu ciągłości terytorialnej regionu wyspiarskiego takiego, jak Sardynia.

5.3.1.4. Ocena w świetle art. 106 Traktatu

- (252) Spółka GEASAR twierdzi, że kwoty wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 nie stanowią pomocy państwa w oparciu o kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark – a gdyby nawet stanowiły taką pomoc, byłyby zgodne z zasadami przywołanymi w art. 106 ust. 2 Traktatu.

Przestrzeganie kryteriów określonych w wyroku w sprawie Altmark

- (253) W odniesieniu do pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark spółka GEASAR wskazuje, że środki będące przedmiotem postępowania stanowią część szerszej polityki geograficznej i transportowej prowadzonej przez władze regionalne w celu zapewnienia minimalnej liczby połączeń lotniczych pomiędzy wyspą a pozostałym terytorium Unii przez cały rok.
- (254) Zdaniem GEASAR drugi i trzeci warunek określony w wyroku w sprawie Altmark został spełniony: parametry, na podstawie których oblicza się kwotę rekompensaty, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób i nie istnieje ryzyko nadwyżki rekompensaty, gdyż spółka GEASAR otrzymała jedynie częściową rekompensatę poniesionych kosztów.
- (255) Spółka GEASAR uważa, że poniosła koszty jako przedsiębiorstwo prywatne podlegające normalnym warunkom rynkowym; w związku z powyższym czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark również został spełniony.

Zgodność na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu

- (256) Zdaniem GEASAR zgodność należy ocenić odpowiednio w kontekście decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym albo w kontekście zasad ramowych z 2011 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (257) GEASAR zauważa, że próg określony w art. 2 ust. 1 lit. a) decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym został zachowany, gdyż kwota wkładu ze środków publicznych wynosiła około 4 mln EUR rocznie, natomiast obrót GEASAR był niższy niż 100 mln EUR. Podobnie spełnione zostały warunki określone w art. 4, 5 i 6 decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

- (258) Jeżeli chodzi o zastosowanie zasad ramowych z 2011 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, GEASAR wskazuje, że:
- rekompensata została przyznana w związku z faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym;
 - odpowiedzialność za wykonanie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym została powierzona przedmiotowym przedsiębiorstwom w drodze jednego lub większej liczby aktów prawnych;
 - kwota rekompensaty nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się z obowiązków użyteczności publicznej z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

5.3.2. UWAGI PRZEDSTAWIONE W ODNIESIENIU DO ZASTOSOWANIA WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2014 R. DO PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKÓW

- (259) Spółka GEASAR wskazuje, że przedmiotową domniemaną pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r., a w sekcji 8.6 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wyjaśniono, od kiedy należy stosować kryteria zgodności określone w tych wytycznych. Komisja musi zatem stosować zasadę określoną w pkt 172 wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. Kryteria zgodności w odniesieniu do pomocy operacyjnej wypłaconej przed dniem 4 kwietnia 2014 r. określono również w sekcji 5 wytycznych. Z drugiej strony wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. nie mają zastosowania do pomocy inwestycyjnej ani do pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu przed dniem 4 kwietnia 2014 r. W odniesieniu do tego typu pomocy Komisja musi stosować „zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy” (pkt 173 i 174 wytycznych).
- (260) Spółka GEASAR odnosi się do uwag, które przedstawiła Komisji w dniu 1 lipca 2013 r. w celu wykazania, że nie otrzymała żadnej pomocy państwa. Jeżeli mimo tego Komisja doszłaby jednak do wniosku, że finansowanie publiczne wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 kwalifikuje się jako pomoc operacyjna, której spółka GEASAR S.p.A. była faktycznym beneficjentem, operator portu lotniczego utrzymuje, że wszelka przyznana pomoc spełnia kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (261) GEASAR zauważa, że na podstawie pkt 137 wytycznych „pomoc operacyjną udzieloną przed rozpoczęciem okresu przejściowego”, w tym pomoc wypłaconą przed dniem 4 kwietnia 2014 r., „można uznać za zgodną” na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu „w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych”. Kolejny warunek, który musi być spełniony, aby pomoc została uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jest następujący:
- „spełnione zostały warunki określone w sekcji 5.1.2, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 i 134”;
 - w szczególności pod uwagę zostaną wzięte „zakłócenia konkurencji”.
- (262) GEASAR uważa, że spełniono wszystkie warunki zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.

5.3.2.1. **Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania (pkt 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)**

- (263) GEASAR zauważa, że wszelka pomoc operacyjna udzielona na podstawie ustawy 10/2010 niewątpliwie przyczyniła się do „osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania”. Potwierdzono to celami „wzmocnienia gospodarczej, społecznej oraz terytorialnej spójności wspólnoty odniesienia”, które to cele władze regionalne miały realizować poprzez przyjęcie ustawy 10/2010. Rzeczywiście udzielony publiczny wkład miał za zadanie promować rozwój połączeń lotniczych między wyspą a resztą Unii oraz zmniejszenie ich sezonowości, co umożliwiło uniknięcie „wszelkich zakłóceń ruchu lotniczego i zakłóceń łączności” (pkt 113).
- (264) GEASAR S.p.A. utrzymuje, że ustawa 10/2010 przyczyniła się do „zwiększ[enia] mobilności obywateli Unii i poprawy łączności z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych” (pkt 113 lit. a)). Przedsiębiorstwo dodaje, że ustawa 10/2010 „pociąg[nęła] za sobą rozwój danego regionu” (pkt 113 lit. c)). Rzeczywiście port lotniczy Olbia jest istotnym punktem dostępu do ośrodków turystycznych w północno-wschodniej Sardynii, a ustawa 10/2010 przyczyniła się do zmniejszenia sezonowości ruchu lotniczego.

5.3.2.2. Konieczność interwencji państwa (pkt 116, 117 i 118 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (265) Według spółki GEASAR spełniono również ten wymóg, ponieważ port lotniczy Olbia mieści się w kategorii wspomnianej w pkt 118 wytycznych, mianowicie jest to port lotniczy, który nie jest w stanie pokryć swoich kosztów operacyjnych. Port lotniczy Olbia zalicza się konkretnie do kategorii d), czyli „port[ów] lotnicz[ych] o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1–3 mln pasażerów”. W 2013 r. komercyjny przepływ pasażerów wyniósł 1 950 615 osób.

5.3.2.3. Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki (pkt 120 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (266) GEASAR uważa, że nie istniały żadne inne instrumenty polityki lub instrumenty pomocy w mniejszym stopniu zakłócające konkurencję, które umożliwiłyby osiągnięcie tego samego celu, tj. zapewnienia połączeń powietrznych z północno-zachodnią Sycylią, które w tym czasie nasilały się głównie w okresie letnim, a tym samym pozwoliły wyeliminować opóźnienie w rozwoju na tym obszarze będące efektem jego peryferyjnego położenia i izolacji. Wszelką uzyskaną pomoc wykorzystano do utrzymania i rozwoju ruchu handlowego poprzez zapewnienie dobrych połączeń między poszczególnymi państwami członkowskimi.

5.3.2.4. Istnienie efektu zachęty (pkt 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (267) GEASAR wskazuje, że wszelką pomoc przyznaną mu na podstawie ustawy 10/2010 wykorzystano w każdym przypadku wyłącznie w celu zwiększenia wielkości ruchu oraz rozwoju działalności portów lotniczych, co jest spójne z obranymi celami realizowanymi w interesie ogólnym. Bez interwencji publicznej te cele nie zostałyby osiągnięte, a port lotniczy Olbia odnotowałby znaczący spadek poziomu aktywności na przestrzeni roku.

5.3.2.5. Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum) (pkt 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (268) W tym punkcie operator portu lotniczego, odwołując się do odpowiednich elementów już dostępnych Komisji, zaznacza, że przyznane fundusze publiczne mają na celu zwrot kosztów, które operator faktycznie poniósł z tytułu inicjatyw wdrożonych na podstawie ustawy 10/2010.

5.3.2.6. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej (pkt 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (269) GEASAR zwraca uwagę na fakt, że żadna pomoc operacyjna nie miała wpływu na konkurencję. Operator zauważa, że w związku ze swoim położeniem geograficznym port lotniczy Olbia obsługuje połączenia między wyspami o zakresie ograniczonym geograficznie, które nie są narażone na konkurencję ze strony innych krajowych lub unijnych portów lotniczych. Ponadto ze względu na jego cechy charakterystyczne nie stanowi on również konkurencji dla pozostałych portów lotniczych na Sycylii. Co więcej, port lotniczy Olbia nie konkuruje z alternatywnymi rodzajami transportu.
- (270) GEASAR wskazuje wreszcie, że znów zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. port lotniczy Olbia jest „otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i [...] nie jest przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika”. W świetle powyższego spółka uważa, że wszelka pomocy operacyjnej udzielona na podstawie ustawy 10/2010 jest w pełni zgodna z kryteriami ustalonymi w punkcie 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., a zatem powinno się ją uważać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

5.4. UWAGI STRONY SOGEAAL S.P.A. (OPERATOR PORTU LOTNICZEGO ALGHERO)

5.4.1. UWAGI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (271) SOGEAAL podkreśla, że lokalizacja portu lotniczego Alghero w regionie wyspiarskim, takim jak Sycylia, oznacza, że:
- portu lotniczego Alghero nie należy uważać za pokrywający się z innymi portami lotniczymi w pozostałych państwach członkowskich lub na terenie Włoch kontynentalnych;
 - port lotniczy Alghero nie stanowi konkurencji dla innych portów lotniczych na wyspie (w szczególności dla portu lotniczego Mario Mamei w Cagliari-Elmas oraz portu lotniczego Olbia-Costa Smeralda). Tych trzech portów lotniczych na Sycylii nie należy uważać za wzajemnie zastępowalne, ponieważ ich obszary ciężenia są różne. Głównymi czynnikami stanowiącymi o ich niezastępowalności są: topografia wyspy, rozproszenie populacji zamieszkałej na jej terenie, duże odległości pomiędzy nimi i brak szybkich połączeń drogowych między różnymi obszarami wyspy.

- (272) Ponadto ruch lotniczy w porcie lotniczym Alghero nie stanowi konkurencji dla innych rodzajów transportu na Sycylię i z Sycylii. Jediną alternatywą dla dotarcia na Sycylię drogą powietrzną jest droga morska, ale czas trwania podróży jest znacznie dłuższy.

5.4.1.1. Działania podjęte przez SOGEAAL w celu wdrożenia ustawy 10/2010

- (273) Spółka SOGEAAL przedstawiła władzom regionalnym plany działania na rok 2010 i okres trzyletni 2011–2013 wraz z odpowiednimi wnioskami o ich finansowanie. Władze regionalne zatwierdziły przydział środków finansowych na te okresy decyzją nr 43/37 z dnia 6 grudnia 2010 r. i decyzją nr 52/117 z dnia 23 grudnia 2011 r.
- (274) SOGEAAL był zdania, że podczas wykonywania działalności nr 1, 2 i 3 przewidzianych w ustawie 2010 wzięto pod uwagę perspektywy rentowności oszacowane w planie gospodarczo-finansowym.

Działalność nr 1

- (275) Po ogłoszeniu zamiaru zawarcia umów na budowę dróg na podstawie ustawy 10/2010 spółka SOGEAAL zawarła umowy ze spółkami Ryanair i easyJet na lata 2010–2013, na mocy których przedsiębiorstwa lotnicze podjęły się osiągnięcia określonych celów związanych z przepływem pasażerów, przy czym po ich osiągnięciu SOGEAAL – w imieniu władz regionalnych – miała wypłacić im określoną sumę pieniędzy jako wynagrodzenie za sukcesy.

Działalność nr 2

- (276) Operator portu lotniczego opublikował na swojej stronie internetowej informację o zamiarze zawarcia umów na działalność marketingową i reklamową zgodnie z ustawą 10/2010. Następnie spółka SOGEAAL zawarła umowy na działalność marketingową i reklamową z firmami AMS, Meridiana, Alitalia i WizzAir. Umowy zawarto w oparciu o warunek wstępny, zgodnie z którym przedmiotowe przedsiębiorstwa lotnicze będą obsługiwać określone trasy krajowe lub trasy na terenie Unii Europejskiej z i do portu lotniczego Alghero. Wymóg ten był związany z promowaniem Sycylii jako ośrodka turystycznego przez przedsiębiorstwa lotnicze.
- (277) Działalność reklamowa i promocyjna prowadzona na rzecz ośrodka turystycznego przez przewoźników lotniczych z wykorzystaniem wkładu przyznanego na podstawie umowy obejmowała: (i) „klasyczną” formę reklamy (tzn. na terenie miasta, w mediach, w biuletynie pokładowym itp.); oraz (ii) reklamę „internetową” na stronie internetowej przewoźnika lotniczego.

Działalność nr 3

- (278) Spółka SOGEAAL w imieniu władz regionalnych przekazała osobom trzecim uprawnienia do podjęcia kilku inicjatyw na rzecz promowania Sycylii jako ośrodka turystycznego, w tym utworzenia strony internetowej promującej turystykę na Sycylii, organizowanie klasycznych i internetowych kampanii reklamowych oraz promowania ośrodka turystycznego przez agencje turystyczne oferujące pakiety turystyczne.

Przepływy finansowe

- (279) Płatność za działania przeprowadzone w ramach działalności nr 1, 2 i 3 realizuje się w formie zaliczki wypłacanej przez operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym i pozostałym zainteresowanym usługodawcom. Spółka SOGEAAL przedłożyła władzom regionalnym sprawozdania z działalności prowadzonych w okresie 2010–2012 wraz z faktycznie poniesionymi kosztami. Władze regionalne muszą następnie zwrócić kwoty zaliczek wypłaconych przez operatora portu lotniczego.
- (280) Największa część środków pieniężnych wypłacanych przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 dotyczy działalności nr 1 i 2 oraz pokrywa płatności dokonane przez spółkę SOGEAAL na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w formie zapłaty na podstawie umów na działalność marketingową i reklamową, jak przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12

Przepływy finansowe portu lotniczego Alghero

(w EUR)

	2010	2011	2012	ŁĄCZNIE
Działalność nr 1	[...]	[...]	[...]	[...]
Działalność nr 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Działalność nr 3	—	[...]	[...]	[...]

(w EUR)

	2010	2011	2012	ŁĄCZNIE
Łączna kwota zgłoszona władzom regionalnym przez operatora portu lotniczego	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Prawo do wkładu na podstawie ustawy 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Łączna kwota wkładów zwróconych operatorowi portu lotniczego na podstawie ustawy 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. Ocena w świetle art. 107 ust. 1 Traktatu

- (281) Spółka SOGEAAL nie jest rzeczywistym beneficjentem działalności nr 1, 2 i 3. Spółka SOGEAAL twierdzi, że decyzja o wszczęciu postępowania zawiera błąd polegający na zaliczeniu jej do beneficjentów pomocy państwa przewidzianej w ustawie 10/2010.
- (282) Spółka SOGEAAL nie była beneficjentem korzyści gospodarczych wynikających z pomocy: wkłady przyznane przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 zostały po prostu „przekazane” przez operatorów portów lotniczych ostatecznym beneficjentom, tj. przedsiębiorstwom lotniczym obsługującym połączenia lotnicze w porcie lotniczym objętym postępowaniem. Ma to również zastosowanie do promocji turystyki na Sardynii zleconej przez operatorów portów lotniczych innym przedsiębiorstwom.
- (283) W opinii spółki SOGEAAL rekompensaty przyznane na podstawie ustawy 10/2010 nie stanowią pomocy państwa. Trzy z czterech warunków służących do określenia pomocy państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 nie są spełnione. Działalności nr 1, 2 i 3 nie wpływają na wymianę handlową i nie zakłócają konkurencji: w związku ze swoją specyficzną lokalizacją port lotniczy Alghero prowadzi działalność na poziomie lokalnym, nie konkurując z żadnymi innymi krajowymi lub europejskimi portami lotniczymi. Zarządzanie portem lotniczym Alghero, choć tylko częściowe, zostało powierzone spółce SOGEAAL w 1989 r., a zatem na długo przed wyrokiem w sprawie Aéroport de Paris z dnia 12 grudnia 2000 r., w wyniku którego rozszerzono zastosowanie zasad pomocy państwa do działalności portów lotniczych.
- (284) Działalności nr 1, 2 i 3 nie przynoszą żadnych korzyści gospodarczych. Spółka SOGEAAL uważa, że środki pieniężne przewidziane w ustawie 10/2010 są zgodne z testem prywatnego inwestora: sumy wypłacone przez władze regionalne w odniesieniu do wszystkich trzech rodzajów działalności i obejmują wynagrodzenie za wykonane usługi i koszty faktycznie poniesione przez osoby trzecie. Spółka SOGEAAL twierdzi również, że wynagrodzenie wypłacone przedsiębiorstwom lotniczym (działalność nr 2) i pozostałym usługodawcom (działalność nr 3) odpowiada aktualnym cenom rynkowym.
- (285) Dzięki finansowaniu przyznanemu przez władze regionalne na podstawie ustawy 10/2010 władze regionalne odniosły zysk finansowy w perspektywie średnio- i długoterminowej. Kwotę uzyskaną przez władze regionalne w postaci zwiększonych dochodów podatkowych można uznać za wyższą niż kwota kosztów poniesionych przez władze regionalne na rzecz finansowania działalności będących przedmiotem postępowania. Pożyczki przyznane przez SFIRS również wypłacono na warunkach rynkowych.
- (286) Spółka SOGEAAL stwierdza, że wkłady określone w ustawie 10/2010 nie stanowią pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu.

5.4.1.3. Ocena zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu

- (287) Spółka SOGEAAL twierdzi, że w każdym przypadku wkłady wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 są zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Zgodność należy ocenić na podstawie pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. ⁽⁹²⁾:
- a) pomoc wypłaca się przedsiębiorstwom lotniczym posiadającym ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008;
 - b) finansowanie będące przedmiotem sporu miało na celu zmniejszenie sezonowości ruchu lotniczego, a zatem promowało otwieranie nowych tras lotniczych i regularnego przewozu lotniczego, i nie dotyczyło przedsiębiorstw lotniczych wypełniających obowiązek użyteczności publicznej w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;

⁽⁹²⁾ Komisja zbadała wspomniane kryteria w pkt 133 i nast. decyzji o wszczęciu postępowania.

- c) w przypadku zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych subsydiowane połączenia były rentowne;
 - d) inicjatywy podjęte na podstawie ustawy 10/2010 odpowiednio rozreklamowano wśród różnych przedsiębiorstw lotniczych zainteresowanych oferowaniem swoich usług;
 - e) umowy zawierały system kar uruchamiany w przypadku jakiegokolwiek uchybienia przedsiębiorstwa lotniczego w wypełnianiu zobowiązań wobec portu lotniczego.
- (288) Spółka SOGEAAL zauważa, że dotacje wypłacane na podstawie ustawy 10/2010 przyznano przedsiębiorstwom lotniczym na nieco dłuższy okres (cztery lata zamiast trzech) i pomoc miała większą intensywność niż jest to dozwolone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., ale dodaje, że nie wszystkie umowy z przedsiębiorstwami lotniczymi zawarto na okres wskazany w ustawie 10/2010; co najważniejsze, spółka podkreśla, że wytyczne dopuszczają odstępstwa od zawartego w nich kryterium intensywności w przypadku regionów objętych pomocą i znajdujących się w niekorzystnym położeniu gospodarczym, takich jak Sardynia.
- (289) Rodzaje działalności będące przedmiotem postępowania są zasadne pod względem motywacji w zakresie celów rozwojowych spójnych z interesami Unii i nie wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W tym względzie spółka SOGEAAL powołuje się na rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE, w której podkreślono znaczenie regionalnych portów lotniczych dla UE.
- (290) Spółka SOGEAAL jest przekonana, że ocena zgodności środków będących przedmiotem postępowania z rynkiem wewnętrznym powinna uwzględniać kluczową rolę, jaką odgrywa port lotniczy Alghero w zapewnieniu spójności terytorialnej regionu wyspiarskiego takiego jak Sardynia.

5.4.1.4. Ocena w świetle art. 106 Traktatu

- (291) Spółka SOGEAAL twierdzi, że kwoty wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 nie stanowią pomocy państwa w oparciu o kryteria określone w wyroku w sprawie Altmark – a gdyby nawet stanowiły, byłyby zgodne z regułami przywołanymi w art. 106 ust. 2 Traktatu.

Przestrzeganie kryteriów określonych w wyroku w sprawie Altmark

- (292) W odniesieniu do pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark spółka SOGEAAL wskazuje, że działalności będące przedmiotem postępowania stanowią część szerszej polityki geograficznej i transportowej prowadzonej przez władze regionalne w celu zapewnienia minimalnej liczby połączeń lotniczych pomiędzy wyspą a pozostałym terytorium Unii przez cały rok.
- (293) Zdaniem SOGEAAL drugi i trzeci warunek określony w wyroku w sprawie Altmark został spełniony: parametry, na których podstawie oblicza się kwotę rekompensaty, zostały wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, oraz nie istnieje ryzyko nadwyżki rekompensaty, gdyż spółka SOGEAAL otrzymała jedynie częściową rekompensatę poniesionych kosztów.
- (294) Uwzględniane koszty zostały poniesione przez prywatne, prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwa, w związku z czym czwarty warunek określony w wyroku w sprawie Altmark również został spełniony.

Zgodność na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu

- (295) Zdaniem SOGEAAL w tym zakresie zgodność należy ocenić odpowiednio w kontekście decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym albo w kontekście zasad ramowych z 2011 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (296) SOGEAAL zauważa, że próg określony w art. 2 ust. 1 lit. a) decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym został zachowany, gdyż kwota wkładu ze środków publicznych wynosiła około 4 mln EUR rocznie, natomiast obrót SOGEAAL był niższy niż 100 mln EUR. Podobnie spełnione zostały warunki określone w art. 4, 5 i 6 decyzji z 2005 r. w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (297) Jeżeli chodzi o zastosowanie zasad ramowych z 2011 r. dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, SOGEAAL wskazuje, że:
- a) rekompensata została przyznana w związku z faktyczną i prawidłowo zdefiniowaną usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym;
 - b) odpowiedzialność za wykonanie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym została powierzona przedmiotowym przedsiębiorstwom w drodze jednego lub większej liczby aktów prawnych;
 - c) kwota rekompensaty nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wywiązywania się z obowiązków użyteczności publicznej z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

5.4.2. UWAGI PRZEDSTAWIONE W ODNIESIENIU DO ZASTOSOWANIA WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA Z 2014 R. DO PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKÓW

- (298) Spółka SOGEAAL wskazuje, że przedmiotową domniemaną pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r., a w sekcji 8.6 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. wyjaśnia się, od kiedy należy stosować kryteria zgodności określone w tych wytycznych. Komisja musi zatem stosować zasadę określoną w pkt 172 wytycznych do wszystkich spraw dotyczących pomocy operacyjnej (zgłoszenia oczekujące na rozpatrzenie i niezgłoszona pomoc niezgodna z prawem) na rzecz portów lotniczych, nawet jeżeli pomoc przyznano przed dniem 4 kwietnia 2014 r. Kryteria zgodności w odniesieniu do pomocy operacyjnej wypłaconej przed dniem 4 kwietnia 2014 r. określono również w sekcji 5 wytycznych. Z drugiej strony wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. nie mają zastosowania do pomocy inwestycyjnej ani do pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu przed dniem 4 kwietnia 2014 r. W odniesieniu do tego typu pomocy Komisja musi stosować „zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy” (pkt 173 i 174 wytycznych).
- (299) Spółka SOGEAAL odnosi się do uwag, które przedstawiła Komisji w dniu 29 lipca 2013 r. w celu wykazania, że nie otrzymała żadnej pomocy państwa. Jeżeli mimo tego Komisja doszłaby jednak do wniosku, że finansowanie publiczne wypłacone na podstawie ustawy 10/2010 kwalifikuje się jako pomoc operacyjna, której spółka SOGEAAL była faktycznym beneficjentem, operator portu lotniczego utrzymuje, że wszelka przyznana pomoc spełnia kryteria zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (300) SOGEAAL zauważa, że na podstawie pkt 137 wytycznych „pomoc operacyjną udzieloną przed rozpoczęciem okresu przejściowego”, w tym pomoc wypłaconą przed dniem 4 kwietnia 2014 r., „można uznać za zgodną” na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu „w pełnym zakresie niepokrytych kosztów operacyjnych”. Kolejny warunek, który musi być spełniony, aby pomoc została uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jest następujący:
- a) „spełnione zostały warunki określone w sekcji 5.1.2, z wyjątkiem pkt 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 i 134”;
 - b) w szczególności pod uwagę zostaną wzięte „zakłócenia konkurencji”.
- (301) Spółka SOGEAAL uważa, że spełniono wszystkie warunki zgodności określone w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., i zauważa, że w dniu 8 maja 2014 r. przekazała już uwagi dotyczące zgodności z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w ramach procedury SA.23098 – Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1. **Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania (pkt 113 i 114 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)**

- (302) SOGEAAL zauważa, że wszelka pomoc operacyjna udzielona na podstawie ustawy 10/2010 niewątpliwie przyczyniła się do „osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania”. Potwierdzono to celami „wzmocnienia gospodarczej, społecznej oraz terytorialnej spójności wspólnoty odniesienia”, które to cele władze regionalne miały realizować poprzez przyjęcie ustawy 10/2010. Rzeczywiście udzielony publiczny wkład miał za zadanie promować rozwój połączeń lotniczych między wyspą a resztą Unii oraz zmniejszenie ich sezonowości, co umożliwiło uniknięcie „wszelkich zakłóceń ruchu lotniczego i zakłóceń łączności” (pkt 113).
- (303) SOGEAAL utrzymuje, że ustawa 10/2010 przyczyniła się do „zwiększ[enia] mobilności obywateli Unii i popraw [y] łącznoś[ci] z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych” (pkt 113 lit. a)).
- (304) Ten sam operator dodaje, że ustawa 10/2010 „pociąg[nęła] za sobą rozwój danego regionu” (pkt 113 lit. c)). Dotyczy to w szczególności obszaru ciężaru portu lotniczego Alghero w północno-zachodniej Sardynii, który wykazuje zauważalny brak rozwoju.

5.4.2.2. **Konieczność interwencji państwa (pkt 116, 117 i 118 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)**

- (305) Według spółki SOGEAAL spełniono również ten wymóg, ponieważ port lotniczy Alghero mieści się w kategorii wspomnianej w pkt 118 wytycznych, mianowicie jest to port lotniczy, który nie jest w stanie pokryć swoich kosztów operacyjnych. Port lotniczy Alghero zalicza się konkretnie do kategorii d), czyli „port[ów] lotnicz[ych] o rocznym przepływie pasażerów wynoszącym 1–3 mln pasażerów”.

5.4.2.3. Pomoc państwa jako właściwy instrument polityki (pkt 120 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (306) SOGEAAL uważa, że nie istniały żadne inne instrumenty polityki lub instrumenty pomocy w mniejszym stopniu zakłócające konkurencję, które umożliwiłyby osiągnięcie tego samego celu, tj. zapewnienia połączeń powietrznych z północno-zachodnią Sycylią, które w tym czasie nasilały się głównie w okresie letnim, a tym samym pozwoliłyby wyeliminować opóźnienie w rozwoju na tym obszarze będące efektem jego peryferyjnego położenia i izolacji. Wszelką uzyskaną pomoc wykorzystano do utrzymania i rozwoju ruchu handlowego poprzez zapewnienie dobrych połączeń między poszczególnymi państwami członkowskimi.

5.4.2.4. Istnienie efektu zachęty (pkt 124 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (307) SOGEAAL wskazuje, że wszelką pomoc przyznaną mu na podstawie ustawy 10/2010 wykorzystano w każdym przypadku wyłącznie w celu zwiększenia wielkości ruchu oraz rozwoju działalności portów lotniczych, co jest spójne z obranymi celami realizowanymi w interesie ogólnym. Bez interwencji publicznej te cele nie zostałyby osiągnięte, a port lotniczy Alghero odnotowałby znaczący spadek poziomu aktywności na przestrzeni roku.

5.4.2.5. Proporcjonalność kwoty pomocy (pomoc ograniczona do niezbędnego minimum) (pkt 125 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (308) W tym punkcie operator portu lotniczego, odwołując się do odpowiednich elementów już dostępnych Komisji, zaznacza, że przyznane fundusze publiczne mają na celu zwrot kosztów, które operator faktycznie poniósł z tytułu inicjatyw wdrożonych na podstawie ustawy 10/2010.

5.4.2.6. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej (pkt 131 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.)

- (309) SOGEAAL zwraca uwagę na fakt, że żadna pomoc operacyjna nie miała wpływu na konkurencję. Operator zauważa, że w związku ze swoim położeniem geograficznym port lotniczy Alghero obsługuje połączenia między wyspami o zakresie ograniczonym geograficznie, które nie są narażone na konkurencję ze strony innych krajowych lub unijnych portów lotniczych. Ponadto ze względu na jego cechy charakterystyczne nie stanowi on również konkurencji dla pozostałych portów lotniczych na Sycylii. Co więcej, port lotniczy Alghero nie konkuruje z alternatywnymi rodzajami transportu.
- (310) SOGEAAL wskazuje wreszcie, że również zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. port lotniczy Alghero jest „otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników i nie jest przeznaczony dla jednego konkretnego użytkownika”. W świetle powyższego spółka uważa, że wszelka pomocy operacyjnej udzielona na podstawie ustawy 10/2010 jest w pełni zgodna z kryteriami ustalonymi w punkcie 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., a zatem powinno się ją uważać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

5.5. UWAGI OD SPÓŁKI SOGAER (OPERATORA PORTU LOTNICZEGO CAGLIARI)

5.5.1. UWAGI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (311) Spółka SOGAER nie zgadza się z podejściem przyjętym przez Komisję, która zamiast stosować zasadę *Altmark* do innych przewoźników, stosuje ją do SOGAER: władze regionalne nigdy nie zwróciły się do spółki SOGAER o wykonywanie jakiegokolwiek usługi świadczonej w ogólnym interesie. Zdaniem SOGAER władze regionalne nie były w stanie przedstawić żadnego dokumentu zawierającego przejrzysty opis obowiązków użyteczności publicznej nałożonych przez porty lotnicze właśnie dlatego, że domniemane obowiązki nigdy nie były pojmowane jako obowiązki.

5.5.1.1. Błędna identyfikacja beneficjentów

- (312) SOGAER nie zgadza się z wnioskiem sformułowanym przez Komisję, według którego spółka ta jest beneficjentem pomocy państwa na podstawie ustawy 10/2010. Zdaniem SOGAER program pomocy będący przedmiotem postępowania nie stanowi pomocy operacyjnej na rzecz spółki SOGAER ani rekompensaty wypłaconej spółce z tytułu świadczenia usługi wymaganej przez władze regionalne, a mianowicie wyboru przedsiębiorstw lotniczych będących w stanie osiągnąć ustalone roczne cele w odniesieniu do częstotliwości połączeń i ruchu pasażerskiego na strategicznych trasach z portu lotniczego Cagliari i z tym portem.
- (313) Spółka SOGAER twierdzi, że w ramach tego programu spółka ta jedynie pośredniczy – zgodnie z planem opracowanym, finansowanym i monitorowanym przez władze regionalne – w przekazaniu przez władze regionalne rekompensaty wypłaconej przedsiębiorstwom lotniczym w zamian za obsługę nowych tras lub rozwój istniejących tras z Sycylii i na Sycylię. Gdyby nie otwarto żadnej nowej trasy ani nie rozszerzono oferty lotów w odniesieniu do istniejących tras, spółka SOGAER nie otrzymałaby żadnej płatności z tytułu świadczonej usługi.

- (314) Spółka SOGAER zwraca uwagę na nałożony na nią obowiązek prowadzenia księgowości: środki finansowe, które spółka SOGAER otrzymała od władz regionalnych i przekazała dalej przedsiębiorstwom lotniczym, zostały jej zwrócone przez władze regionalne dopiero po zaakceptowaniu przez nie rachunków spółki, które musiały wykazywać, że przedsiębiorstwa lotnicze otrzymały całą kwotę wkładów regionalnych. Spółka SOGAER utrzymuje zatem, że nie była beneficjentem pomocy będącej przedmiotem postępowania, a stwierdzenie, że władze regionalne udzieliły wsparcia finansowego na rzecz SOGAER, jest nieprawidłowe. Spółka SOGAER nie zna żadnego wcześniejszego przypadku, w którym Komisja ustaliłaby, że beneficjentem pomocy państwa jest podmiot, którego rola ogranicza się do przekazania otrzymanych przez niego środków publicznych osobom trzecim. Usługa, z tytułu której władze regionalne wypłacały rekompensatę, była świadczona przez przedsiębiorstwo lotnicze, a nie przez operatora portu lotniczego. Spółka SOGAER dodaje, że zaliczka przyznana przez SFIRS nie zawierała żadnego elementu pomocy państwa. Była to pożyczka oprocentowana na warunkach rynkowych.

5.5.1.2. *Przepływy finansowe*

- (315) Operator portu lotniczego przekazuje płatność z tytułu prowadzenia działalności nr 2 i 3 przedsiębiorstwom lotniczym i pozostałym dostawcom usług objętym postępowaniem. Spółka SOGAER przedłożyła władzom regionalnym sprawozdania z działalności wykonywanej w latach 2010–2012, w którym uwzględniono faktycznie poniesione koszty. Następnie władze regionalne powinny były zwrócić kwoty zaliczek wypłacone przez operatora portu lotniczego. W tabeli 13 przedstawiono powiązane przepływy finansowe.

Tabela 13

Przepływy finansowe z portu lotniczego Alghero

(w EUR)

	2010	2011	2012	ŁĄCZNIE
Działalność nr 1 i 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Działalność nr 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Łączna kwota wypłacona przedsiębiorstwom lotniczym	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Łączna kwota zgłoszona władzom regionalnym przez operatora portu lotniczego	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Uprawnienie do wkładów na podstawie ustawy z 2010 r.	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Łączna kwota wkładów zwróconych operatorowi portu lotniczego na podstawie ustawy z 2010 r.	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. *Beneficjenci środków pomocy*

- (316) Zdaniem spółki SOGAER faktycznymi beneficjentami w ramach trzech rodzajów działalności określonych w ustawie 10/2010 były podmioty branży turystycznej na wyspie i pośrednio same władze regionalne dzięki zwiększonym dochodom z tytułu podatków związanym z rozwojem turystyki.
- (317) Warunkiem uzyskania dotacji określonym przez władze regionalne było przekazanie przez porty lotnicze całej otrzymanej kwoty, w związku z czym portów lotniczych nie można uznać za faktycznych beneficjentów. Dotyczy to również dwóch głównych tanich linii lotniczych oferujących przewozy w Cagliari – Ryanair i easyJet, przy czym obie są zagranicznymi spółkami, którym władze regionalne przyznają pomoc na realizację celów regionalnych.

5.5.1.4. *Brak pomocy państwa*

- (318) Spółka SOGAER analizuje elementy środka pomocy państwa, w szczególności rozważając kwestię, czy dokonana płatność wiązała się z uzyskaniem przewagi konkurencyjnej. Spółka twierdzi, że rekompensata regionalna nigdy nie obejmowała więcej niż tylko części kosztów dodatkowych ponoszonych przez przewoźników w związku z otwarciem nowych lub rozwojem istniejących tras. Spółka przytacza przykład spółki Ryanair, na rzecz której władze regionalne wypłaciły rekompensatę, przekazaną przez SOGAER, o wartości około dziesiątej części szacowanego kosztu obsługi wymaganych tras.

- (319) SOGAER podkreśla, że obowiązujący mechanizm stanowi rozwiązanie korzystne dla wszystkich: podróżni mogą korzystać z przewozów lotniczych między wyspami po konkurencyjnych cenach, a władze regionalne uzyskują dodatkowy dochód z turystyki. W rezultacie sytuacja ta jest również korzystna dla regionalnej turystyki i branży hotelarsko-gastronomicznej, przedsiębiorstw lotniczych i portów lotniczych. W związku z tym SOGAER kwestionuje podejście przyjęte przez Komisję, które – jak się wydaje – ma na celu likwidację tego pozytywnego sprzężenia zwrotnego.
- (320) Spółka SOGAER zawsze dokonywała wyboru przewoźników po opublikowaniu ogłoszenia na swojej stronie internetowej. Wszyscy zainteresowani przewoźnicy mogli podjąć się świadczenia usług w Cagliari na tych samych warunkach ekonomicznych. Spółka SOGAER twierdzi, że, jeżeli przedsiębiorstwa lotnicze objęte postępowaniem są w stanie – dzięki posiadanemu specjalnemu modelowi biznesowemu – osiągnąć większe zyski w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, to nie można tego przypisywać pomocy państwa przyznanej przez operatora portu lotniczego lub władze regionalne. Nie można ich także z tego powodu karać.
- (321) Podsumowując, zdaniem SOGAER nie doszło do przyznania pomocy państwa ze względu na (i) brak niezbędnego elementu, jakim jest przyznanie przewoźnikom nienależnej korzyści; (ii) pomyślny wynik testu prywatnego inwestora, biorąc pod uwagę korzyści dla budżetu regionalnego przekraczające wydatki poniesione na podstawie art. 3 ustawy 10/2010; oraz (iii) fakt, że beneficjentami pomocy są branże turystyczna i hotelarsko-gastronomiczna na wyspie, a skala pomocy nie jest taka, aby mogła mieć wpływ na handel wewnątrzunijny.

5.5.1.5. *Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym*

- (322) Zdaniem SOGAER przeprowadzona przez Komisję analiza selektywności korzyści jest nadmiernie rygorystyczna. Komisja utrzymuje, że ustawa 10/2010 nie dotyczy konkretnych tras tylko ogólnego celu polegającego na rozwoju transportu lotniczego. Komisja nie zgadza się z twierdzeniem, że wyraźne określenie wymogów, jakie musi spełnić przedsiębiorstwo będące musi beneficjentem, aby uzyskać rekompensatę z tytułu świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym, jest sprzeczne z pierwszym kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark.
- (323) Zdaniem SOGAER z brzmienia przepisów regionalnych wyraźnie wynikało, że rekompensata przysługiwała wyłącznie przedsiębiorstwom lotniczym, które otworzyły nowe trasy lub rozwinęły istniejące. Spółka SOGAER uważa, że jako cel obowiązek ten jest wystarczająco precyzyjny.
- (324) Równie rygorystyczne jest przyjęte przez Komisję podejście do określenia parametrów służących do wyliczenia rekompensaty. Spółka SOGAER twierdzi, że wielkość rekompensaty wypłaconej na rzecz przewoźników obliczono według kryteriów bardziej restrykcyjnych niż określone przez władze regionalne, co powinno wystarczyć do spełnienia drugiego kryterium określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- (325) Jeżeli chodzi o trzecie i czwarte kryterium określone w wyroku w sprawie Altmark, spółka SOGAER twierdzi, że w 2003 r. opublikowała specjalne zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, a następnie ogłoszenie w głównym europejskim dzienniku w czerwcu i sierpniu tego samego roku. Nie odnotowano żadnej reakcji ze strony jakiegokolwiek przewoźnika lotniczego, w związku z czym spółka SOGAER opublikowała stałe ogłoszenie na swojej stronie internetowej. Spółka SOGAER zawsze unikała wszelkiej formy nadwyżek rekompensaty z tytułu świadczenia wymaganych usług, nawet jeżeli zainteresowany był wyłącznie jeden przewoźnik, przez co spółka SOGAER dysponowała mniejszą swobodą negocjacyjną.
- (326) Spółka SOGAER nie wie o istnieniu jakiegokolwiek aktu prawnego, na podstawie którego władze regionalne powierzyły operatorom portów lotniczych zadanie wykonywania obowiązku użyteczności publicznej. Starania Komisji mające na celu ustalenie, czy poziom rekompensaty przyznanej operatorom portu lotniczego jest proporcjonalny, czy też nie, są zatem skazane na niepowodzenie.

5.5.1.6. *Test prywatnego inwestora i wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.*

- (327) Spółka SOGAER twierdzi, że traktowała tanie linie lotnicze, w szczególności Ryanair, w ten sam sposób, w jaki robią to porty lotnicze zarządzane przez podmioty prywatne. Na potwierdzenie tego twierdzenia spółka powołuje się na sprawozdania z dnia 28 czerwca 2013 r. sporządzone przez przedsiębiorstwo doradcze działające w imieniu Ryanair.
- (328) Spółka argumentuje, że wiele kryteriów zgodności ustanowionych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. w dużej mierze zostało w tym przypadku spełnionych: (i) spółka SOGAER zarządzała w imieniu władz regionalnych pomocą lub rekompensatą z tytułu otwarcia nowych tras lub rozwoju istniejących; (ii) rekompensata stanowiła w przybliżeniu jedną dziesiątą wartości średniego kosztu operacyjnego; oraz (iii) wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze odnoszące korzyści z działalności objętej oceną posiadały ważną koncesję. Spółka SOGAER jest zatem zdania, że przyjmując merytoryczną a nie formalistyczną wykładnię wytycznych, można stwierdzić, iż przedmiotowa pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

5.5.2. UWAGI DOTYCZĄCE ZASTOSOWANIA WYTYCZNYCH W SPRAWIE SEKTORA LOTNICTWA
Z 2014 R. DO PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKÓW

- (329) Spółka SOGAER zauważa, że wyjątek przewidziany w pkt 137 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa należy zastosować w przypadku portu lotniczego Cagliari, mimo że obsługuje on ponad 3 mln pasażerów. W przeciwnym razie port lotniczy Cagliari traktowano by inaczej niż pozostałe dwa porty lotnicze na Sardynii, których dotyczy działalność objęta oceną.
- (330) Spółka SOGAER podkreśla, że przedmiotowa pomoc służy ułatwieniu mobilności obywateli Unii podróżujących do Cagliari i z powrotem, znacznie zwiększając liczbę wewnątrzunijnych lotów do stolicy wyspy i z powrotem.
- (331) W kwestii konieczności interwencji ze strony władz regionalnych spółka SOGAER twierdzi, że bez wkładów regionalnych na wyrównanie kwoty przekazanej przez SOGAER przedsiębiorstwom lotniczym i innym usługodawcom, rachunki spółki SOGAER wykazywałyby stratę. Nie było żadnego innego sposobu osiągnięcia celu, jakim jest poprawa połączeń między regionem a resztą Unii, który mógłby skutkować mniejszym zakłóceniem konkurencji.
- (332) Spółka SOGAER podkreśla, że władze regionalne zawsze ograniczały pomoc do minimum, finansując jedynie te pozycje, które zostały prawidłowo rozliczone przez operatora portu lotniczego.
- (333) Jeżeli chodzi o zapobieganie wystąpieniu niekorzystnych skutków w konkurencji i handlu w Unii, spółka SOGAER zauważa, że program miał zastosowanie do wszystkich pozostałych regionalnych portów lotniczych, mimo że ze sobą konkurowały, co umożliwiło uwzględnienie odpowiednich różnic między kosztami operacyjnymi a przychodami.
- (334) Spółka SOGAER twierdzi ponadto, że jeżeli Komisja uzna, iż program objęty oceną stanowi pomoc operacyjną na rzecz SOGAER, taką pomoc należałoby w każdym przypadku uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ spełnia ona kryteria i warunki określone w pkt 5.1.2 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa.

6. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG SPÓŁKI RYANAIR

- (335) Władze regionalne kwestionują stwierdzenia spółki Ryanair, że porty lotnicze działały zgodnie z testem prywatnego inwestora w zakresie utrzymywania stosunków handlowych z przedsiębiorstwami lotniczymi w celu zwiększenia przepływu pasażerów, a co za tym idzie – przychodów. W rzeczywistości przedsiębiorstwa zarządzające portami lotniczymi działały jedynie w charakterze pośredników i zajmowały się wyłącznie przekazywaniem środków przedsiębiorstwom lotniczym.
- (336) Zdaniem władz regionalnych w tym przypadku to one pełniły rolę prywatnego inwestora, analizując daną inwestycję pod względem pozytywnego wpływu gospodarczego na przedmiotowym terytorium.
- (337) Włochy przedstawiły notę od Urzędu Lotnictwa Cywilnego Włoch⁽⁹³⁾, zgodnie z którą możliwość umieszczenia reklam przez regionalne porty lotnicze na stronach internetowych tanich linii lotniczych stanowiłaby korzyść dla branży turystycznej i handlowej, gdyż w przeciwieństwie do głównych portów lotniczych regionalne porty lotnicze nie posiadają utrwalonej pozycji na rynku ani gwarantowanej widoczności.
- (338) Zarówno Włochy, jak i ENAC kwestionują stwierdzenie spółki Ryanair, że sytuacja zaistniała w Sardynii wynikała z nieodpowiednich zasad dotyczących tras objętych obowiązkiem użyteczności publicznej na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i ich wykonania przez władze włoskie. Włochy zauważają, że cel, jakim jest zapewnienie ciągłości terytorialnej, ma zagwarantować wszystkim obywatelom możliwość przemieszczania się na terytorium kraju lub Unii na takich samych warunkach pod względem jakości i kosztu. W ramach obowiązku użyteczności publicznej zatwierdzonych rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 każdy unijny przewoźnik może zaakceptować warunki wykonywania takich obowiązków bez uzyskania rekompensaty finansowej. Jeżeli żaden przewoźnik nie wyrazi zgody na świadczenie takiej usługi, przeprowadzona zostaje europejska procedura przetargowa przewidująca możliwość rekompensaty finansowej. W tym zakresie władze włoskie podkreślają, że bezpośrednie stosunki handlowe z przewoźnikami muszą utrzymywać porty lotnicze. Wybór dokonywany przez państwo w ramach zapewnienia, aby ciągłość terytorialna była zachowana w drodze obowiązku użyteczności publicznej, jest natomiast odrębną kwestią.

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

6.2. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG EASYJET

- (339) Włochy przedstawiły opinię w odniesieniu do uwag przedsiębiorstwa easyJet i przedsiębiorstwa doradczego działającego w jego imieniu. Włochy nie zgadzają się ani z ogólnym podejściem przyjętym przez odnośne przedsiębiorstwo doradcze, ani z wnioskami, jakie sformułowało ono w swoim sprawozdaniu dotyczącym oceny umów między easyJet a portem lotniczym Olbia przeprowadzonej na podstawie testu prywatnego inwestora.
- (340) Włochy odrzucają twierdzenie easyJet z trzech powodów:
- a) zdaniem Włoch wobec portu lotniczego Olbia nie należy stosować testu prywatnego inwestora, gdyż operatorem tego portu lotniczego jest podmiot prywatny – GEASAR, a nie publiczny w rozumieniu unijnych zasad pomocy państwa. Operator ten zatem dokonuje wyborów i podejmuje działania na podstawie kryteriów rynkowych, chyba że tego rodzaju wybory są określone w doraźnych regulacjach publicznych;
 - b) w tym przypadku Włochy przyjmują jednak, że w przeciwieństwie do tego, co twierdzi przedsiębiorstwo doradcze, przedmiotowe umowy marketingowe nie zostały podpisane przez GEASAR z zamiarem uzyskania domniemanej, lecz nieistniejącej rentowności, ale dlatego, że zawarcie tych umów było wymagane i uregulowane w drodze szczególnego środka publicznego. Ustawa 10/2010 ma konkretnie na celu pobudzenie transportu lotniczego dzięki przyznaniu wkładów na rzecz przedsiębiorstw lotniczych. Od momentu uchylecia ustawy 10/2010 działania te zostały zakończone;
 - c) po trzecie według Włoch wkłady wypłacone przez władze regionalne na rzecz operatora portu lotniczego z tytułu pokrycia kosztów przedmiotowej działalności zostały jedynie „przelane” za pośrednictwem przedsiębiorstwa zarządzającego portem lotniczym, które przekazało całą kwotę wkładów faktycznemu beneficjentowi, tj. danemu przedsiębiorstwu lotniczemu.
- (341) Gdyby więc twierdzenia przedsiębiorstwa doradczego zostały podtrzymane, to według Włoch obliczenia tego przedsiębiorstwa są błędne. Sprawozdanie sporządzone przez przedmiotowe przedsiębiorstwo doradcze opiera się na danych pochodzących ze sprawozdań finansowych sporządzanych przez spółkę GEASAR począwszy od roku 2004, obejmujących przychody z ruchu lotniczego oraz głównych danych ekonomicznych, przedstawiających zysk z działalności operacyjnej, jednak nieobejmujących analitycznych danych księgowych niezbędnych do właściwego przeprowadzenia analizy rentowności. W związku z powyższym przedsiębiorstwo doradcze zbyt wysoko oszacowało przychody osiągnięte za sprawą zawartych umów, co dotyczy w szczególności przychodów z działalności pozalotniczej. Według Włoch, w przeciwieństwie do wyników oceny przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo doradcze bilans umów marketingowych jest ujemny, a nie dodatni. Dotyczy to zarówno umów marketingowych zawartych z easyJet, jak i umów zawartych z wszystkimi pozostałymi zainteresowanymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Zdaniem Włoch fakt ten potwierdza, że przedmiotowe umowy zawarto w ramach bezpośredniego wykonania ustawy 10/2010.
- (342) Ponadto Włochy odrzucają uwzględnienie umów dotyczących obsługi naziemnej zawartych przez GEASAR z przedmiotowymi przedsiębiorstwami lotniczymi w analizie przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo doradcze. Umowy dotyczące obsługi naziemnej są typowymi umowami negocjowanymi i wykonywanymi na zasadach komercyjnych, które dotyczą świadczenia usług za wynagrodzeniem pieniężnym uiszczanym przez dane przedsiębiorstwo lotnicze. Tego rodzaju umowy nie mają związku ani z ustawą 10/2010, ani z działalnością wykonywaną na podstawie tej ustawy. Wynagrodzenie określone w takich umowach ustala się zgodnie z praktyką prowadzenia działalności przez operatora portu lotniczego, który stosuje taryfy i upusty na podstawie wolumenu przepływu pasażerów i innych czynników. W praktyce umowy te pozostały w mocy nawet po uchyleciu ustawy 10/2010, z zachowaniem cen podobnych do stosowanych we wcześniejszych latach lub nawet niższych.

7. OCENA POMOCY

7.1. WPROWADZENIE I ZAKRES STOSOWANIA DECYZJI

- (343) W pierwszej kolejności należy ocenić, czy finansowanie zapewnione przez operatorów portów lotniczych na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w odniesieniu do działalności nr 1 i 2 na podstawie ustawy 10/2010 w latach 2010–2013 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (344) Jak określono w sekcji 2, w decyzji o wszczęciu postępowania zauważono, że ponieważ Komisja badała ewentualną pomoc niezgodną z prawem przyznaną przez operatora portu lotniczego Alghero w ramach sprawy SA.23098⁽⁹⁴⁾, niniejsze postępowanie obejmuje jedynie środki pomocy, których nie zbadano w ramach powyższej sprawy⁽⁹⁵⁾.
- (345) O ile nie wszystkie płatności dokonane przez spółkę SOGEAAL z tytułu prowadzenia działalności nr 1 i 2 uiszczane są na podstawie umów zbadanych w sprawie SA.23098, o tyle w ramach tej sprawy zbadano przeważającą większość tego rodzaju płatności. Ponadto nie we wszystkich przypadkach łatwo jest wprowadzić

⁽⁹⁴⁾ Decyzja Komisji (UE) 2015/1584 z dnia 1 października 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) wdrożonej przez Włochy na rzecz Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A i różnych przewoźników lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym Alghero (Dz.U. L 250 z 25.9.2015, s. 38).

⁽⁹⁵⁾ Zob. motywy 51–54.

wyraźne rozróżnienie, gdyż stosunki finansowe między SOGEAAL a danym przedsiębiorstwem lotniczym we wskazanym okresie mogą być regulowane na podstawie różnych umów, z których jedynie niektóre uwzględniono w sprawie SA.23098. Komisja jest zatem zdania, że z zakresu niniejszego postępowania należy wyłączyć wszystkie umowy z przedsiębiorstwami lotniczymi zawarte przez SOGEAAL w ramach programu objętego oceną ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Do zakresu stosowania decyzji o wszczęciu postępowania nie włączono potencjalnej pomocy przyznanej przez operatorów portów lotniczych usługodawcom niebędącym przedsiębiorstwami lotniczymi na finansowanie działalności nr 3. Komisja nie może zatem zająć stanowiska w tej kwestii. Po drugie, należy zbadać, czy operatorzy portów lotniczych otrzymali pomoc od władz regionalnych.

7.2. ISTNIENIE POMOCY

- (347) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „[...] wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (348) Kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny. Aby zatem środek będący przedmiotem postępowania stanowił pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki. A mianowicie tego rodzaju środki muszą:
- a) być przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych;
 - b) przynosić korzyści określonym przedsiębiorstwom lub produkcji określonych dóbr;
 - c) zakłócać konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji;
 - d) mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (349) Komisja odnotowuje, że zgłoszone środki stanowią program pomocowy w rozumieniu art. 1 lit. d) rozporządzenia (EU) nr 2015/1589. Na podstawie ram prawnych opisanych w sekcji 2 niniejszej decyzji, bez potrzeby stosowania dalszych środków wykonawczych oprócz tych już opisanych, można przyznawać pomoc indywidualną na rzecz przedsiębiorstw (takich jak przedsiębiorstwa lotnicze) zdefiniowanych w ustawie 10/2010 w sposób ogólny i abstrakcyjny (tj. bez wskazywania jakichkolwiek konkretnych przedsiębiorstw).

7.2.1. FINANSOWANIE ZAPEWNIONE PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH W ODNIESIENIU DO DZIAŁALNOŚCI NR 1 I 2 (USTAWA 10/2010) W LATACH 2010–2013 – ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

- (350) W niniejszej podsekcji zostanie przeprowadzona ocena, czy finansowanie zapewnione przez władze regionalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych za pośrednictwem operatorów portów lotniczych na Sardynii na podstawie ustawy 10/2010 stanowi pomoc państwa na rzecz takich przedsiębiorstw lotniczych.

7.2.1.1. Pojęcie przedsiębiorstwa i działalności gospodarczej

- (351) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu zasady pomocy państwa mają zastosowanie wyłącznie do odbiorcy będącego „przedsiębiorstwem”. Trybunał Sprawiedliwości konsekwentnie definiuje przedsiębiorstwa jako podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich statusu prawnego czy własności i sposobu ich finansowania ⁽⁹⁷⁾. Działalnością gospodarczą jest każda działalność polegająca na oferowaniu towarów i usług na rynku ⁽⁹⁸⁾.
- (352) Przedsiębiorstwa lotnicze oferują na rynku usługi w zakresie regularnego pasażerskiego transportu lotniczego. Usługi te odpowiadają usługom określonym w odniesieniu do działalności nr 1 (zob. motyw 44) i polegają na obsłudze lotów komercyjnych i przewozie pasażerów drogą lotniczą. Przedsiębiorstwa bez wątplenia prowadzą działalność gospodarczą.

⁽⁹⁶⁾ Jeżeli chodzi o wdrożenie programu, Komisja zauważa, że Włochy już na etapie formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie SA.23098 wskazały, że decyzję o zawarciu umów handlowych między SOGEAAL a przedsiębiorstwami lotniczymi podjęto w porozumieniu z władzami regionalnymi występującymi jako akcjonariusz posiadający pakiet kontrolny SOGEAAL (zob. w szczególności motyw 383).

⁽⁹⁷⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4), część 2.1 oraz powiązane orzecznictwo, w szczególności wyrok Trybunału z dnia 12 września 2000 r., Pavlov i in., C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 i C-184/98, EU: C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 czerwca 1987 r., Komisja/Włochy, C-118/85, EU:C:1987:283, pkt 7; wyrok Trybunału z dnia 18 czerwca 1998 r., Komisja/Włochy, C-35/96, EU:C:1998:303, pkt 36; wyrok Trybunału, Pavlov i in., EU:C:2000:428, pkt 75.

- (353) Spółka AMS, która nie jest przedsiębiorstwem lotniczym, ale mimo to otrzymała dofinansowanie na działalność nr 2, jest spółką będącą w całości spółką zależną spółki Ryanair. Można zatem przyjąć, że spółka Ryanair w decydujący sposób wpływała na postępowanie AMS. Na potrzeby zastosowania w tym przypadku zasad pomocy państwa oraz zgodnie z praktyką Komisji⁽⁹⁹⁾ spółkę AMS i spółkę Ryanair uznaje się za jedno przedsiębiorstwo zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu. Dla ułatwienia spółkę AMS, uznawaną za jedno przedsiębiorstwo ze spółką Ryanair, uznaje się również za przedsiębiorstwo lotnicze.
- (354) W związku z tym przedsiębiorstwa lotnicze, które korzystały ze środków finansowych przekazanych przez władze regionalne za pośrednictwem operatorów portu lotniczego, prowadzą działalność gospodarczą i uznaje się je za przedsiębiorstwa do celów art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.2.1.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (355) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą korzyść przyznaną z zasobów państwowych przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień. Na potrzeby stosowania art. 107 Traktatu zasoby władz lokalnych stanowią zasoby państwowe.
- (356) Program został ustanowiony na podstawie prawa regionalnego i jest finansowany z zasobów pochodzących od władz regionalnych. Do celów art. 107 Traktatu zasoby regionalnych władz lokalnych stanowią zasoby państwowe, a decyzje takich władz należy uznać za „przypisane państwu”⁽¹⁰⁰⁾. Program jako taki jest zatem przypisany państwu i finansowany z zasobów państwowych do celów przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (357) To samo dotyczy przepływów finansowych między operatorami portów lotniczych a przedsiębiorstwami lotniczymi.
- (358) Przedsiębiorstwa lotnicze otrzymały środki finansowe od władz regionalnych za pośrednictwem operatorów sardyńskich portów lotniczych na otwarcie nowych tras lub zwiększenie częstotliwości połączeń na istniejących trasach lub wydłużenie okresów eksploatacji istniejących tras, jak opisano w szczególności w tabeli 8, oraz na świadczenie usług marketingowych.
- (359) Postępowanie operatorów portów lotniczych było uwarunkowane decyzjami władz regionalnych podejmowanymi na podstawie ustawy 10/2010 i planami działania, które musiały zostać zatwierdzone zanim zostały wprowadzone w życie. Zgodnie z mechanizmem wprowadzonym na podstawie ustawy 10/2010 władze regionalne mają przekazywać środki publiczne operatorom portów lotniczych, którzy z kolei powinni przekazywać je operatorom portów lotniczych zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi w planach działania zatwierdzonych przez władze regionalne. Plany działania zostały sporządzone i zaproponowane w pierwszej kolejności przez operatorów portów lotniczych, ale władze regionalne dokonały przeglądu planów, zatwierdziły je i ustaliły na tej podstawie wysokość finansowania zapewnionego operatorowi portu lotniczego. Zatwierdzając szczegółowe plany działania, władze regionalne określiły dokładnie, w jaki sposób operator portu lotniczego powinien rozdzielać środki finansowe otrzymane od władz regionalnych między poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze. Jak opisano w sekcji 2.7.3, wprowadzony proces monitorowania (w ramach którego ustala się wypłacenie operatorowi portu lotniczego ostatniej raty) zapewnia również przestrzeganie tych zobowiązań.
- (360) Operatorów portów lotniczych można zatem uznać za podmioty pośredniczące między władzami regionalnymi a przedsiębiorstwami lotniczymi. Wprowadzali oni program pomocy i przekazywali przedsiębiorstwom lotniczym wszystkie środki finansowe otrzymane od władz regionalnych. W ten sposób postępowali zgodnie z instrukcjami władz regionalnych zawartymi w zatwierdzonych planach działania.
- (361) W związku z powyższym płatności dokonywane przez operatorów portów lotniczych na rzecz przedsiębiorstw lotniczych na finansowanie działalności nr 1 i 2 są finansowane z zasobów państwowych (w zakresie, w jakim operatorzy portów lotniczych otrzymali środki finansowe od władz regionalnych na sfinansowanie tych działalności⁽¹⁰¹⁾) i można je przypisać państwu.

⁽⁹⁹⁾ W tym celu zob. decyzja Komisji (UE) 2015/1227 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.22614 (C 53/07) wdrożonej przez Francję na rzecz Izby Handlowo-Przemysłowej w Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services i Transavia (Dz.U. L 201 z 30.7.2015, s. 109), w szczególności motyw 290. Zob. również decyzja Komisji w sprawie portu lotniczego Altenburg – dotychczas nieopublikowana.

⁽¹⁰⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 12 maja 2011 r., Région Nord-Pas-de-Calais/Komisja, T-267/08 i T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Ograniczona kwota własnych funduszy operatorów portów lotniczych na sfinansowanie środków nie wynika z decyzji uznaniowej operatorów, ale odzwierciedla fakt, że władze regionalne obniżyły poziom *ex post* finansowania ze środków publicznych kierowanych do operatorów portów lotniczych, chociaż ci ostatni ponieśli już odpowiednie koszty finansowania przedsiębiorstw lotniczych. Zob. sekcja 2.7, w szczególności motywy 83, 86 i 89.

7.2.1.3. Korzyść gospodarcza

- (362) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oznacza korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa. Ilekroć organ publiczny przekazuje przedsiębiorstwu środki finansowe, które zwalniają je z kosztów, jakie normalnie powinno było ponieść, przyczynia się do powstania korzyści gospodarczej.
- (363) Żadna korzyść nie została jednak przyznana, jeżeli finansowanie można uznać za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z kryteriami określonymi w wyroku w sprawie Altmark. Ponadto żadna korzyść nie została przyznana, jeżeli państwo członkowskie działało zgodnie z testem prywatnego inwestora.
- (364) W pierwszej kolejności należy zbadać charakter środków finansowych przekazanych przedsiębiorstwom lotniczym przez władze regionalne w kontekście działalności nr 1 i 2 oraz zakres, w jakim środki te pozwalają sfinansować im ich działalność lub, innymi słowy, zwalniają ich z kosztów, jakie normalnie powinni byli ponieść.
- (365) W kontekście działalności nr 1 władze regionalne wymagają od operatorów portów lotniczych, aby zawierali umowy z przedsiębiorstwami lotniczymi, które zapewniają tym ostatnim zachęty finansowe do zwiększania ruchu lotniczego (zwłaszcza poza sezonem turystycznym). Przedsiębiorstwa lotnicze muszą zrealizować cele dotyczące ruchu; otrzymują rekompensatę finansową, jeżeli osiągną te cele, i ponoszą kary, jeżeli nie uda im się ich osiągnąć. Odnośne płatności wynikają z programu finansowania skierowanego do przedsiębiorstw lotniczych przez władze regionalne za pośrednictwem operatorów portów lotniczych i kompensują część kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwa lotnicze obsługujące określone trasy.
- (366) W kontekście działalności nr 2 władze regionalne dokonują płatności na rzecz przedsiębiorstw lotniczych za pośrednictwem operatorów portów lotniczych w zamian za usługi marketingowe świadczone przez dane przedsiębiorstwa lotnicze. Płatności tych nie można uznać za rzeczywistą zapłatę za usługi marketingowe ani za kwotę wypłacaną przedsiębiorstwom lotniczym za zwiększenie ich działalności w regionie. Jak zostanie to opisane w motywach 368 i nast., program opracowano w taki sposób, aby usługi marketingowe świadczone przez przedsiębiorstwa lotnicze w kontekście działalności nr 2 miały na celu przede wszystkim promowanie usług transportu lotniczego z Sardynii i na Sycylię świadczonych przez te same przedsiębiorstwa lotnicze.
- (367) Włochy podkreśliły w dokumentach zgłoszeniowych⁽¹⁰²⁾, że w ramach programu przedsiębiorstwa lotnicze muszą prowadzić działania marketingowe finansowane przez władze regionalne w kontekście działalności nr 2; działania takie muszą mieć na celu zwiększenie liczby pasażerów na trasach otwartych lub wydłużonych w wyniku programu⁽¹⁰³⁾.
- (368) Fakt, że usługi marketingowe w kontekście działalności nr 2 mają być świadczone przez przedsiębiorstwa lotnicze, a nie innego rodzaju przedsiębiorstwa zdolne do oferowania takich usług, już sam w sobie jest czynnikiem, który w ramach wspomnianych usług marketingowych w sposób naturalny prowadzi do promowania w pierwszej kolejności usług transportu lotniczego oferowanych przez dane przedsiębiorstwa lotnicze. W istocie przedsiębiorstwa lotnicze promują regiony i miasta, w szczególności na swoich stronach internetowych, zazwyczaj wtedy, gdy obsługują loty do takich regionów i na takie terytoria, aby zachęcić potencjalnych klientów do korzystania z ich usług w celu dotarcia do tych obszarów. Ponadto na stronach internetowych przedsiębiorstw lotniczych promowanie niektórych regionów i miast jest nieodłącznie związane z promocją lotów obsługiwanych przez przedsiębiorstwa lotnicze działające w tym regionie lub co najmniej jest związane z dostarczonymi informacjami na temat istnienia i cech charakterystycznych tych lotów. Na przykład, jeżeli chodzi o Ryanair, jedno z europejskich przedsiębiorstw lotniczych, które najskuteczniej promuje regiony i miasta na swojej stronie internetowej, strony internetowe poświęcone promowaniu regionów i miejsc docelowych systematycznie dostarczają również informacji na temat lotów obsługiwanych przez Ryanair w tych regionach i do tych miejsc przeznaczenia⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Ponadto w akcie wykonującym ustawę 10/2010, w którym określono zawartość planów działania portów lotniczych⁽¹⁰⁵⁾, przewiduje się, że działania marketingowe będą prowadzone w ramach działalności nr 2 „w przypadku otwarcia nowych tras lub wydłużenia okresu prowadzenia operacji lotniczych”⁽¹⁰⁶⁾. Przepis ten ustanawia wyraźny związek między usługami marketingowymi prowadzonymi w ramach działalności nr 2

⁽¹⁰²⁾ Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale”, zgłoszony przez Włochy w dniu 30 listopada 2011 r.

⁽¹⁰³⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività”, di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all’incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara” (dodano podkreślenie), s. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Zob. np. stronę internetową spółki Ryanair dla Mediolanu (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, odwiedzona w dniu 6 lipca 2016 r.).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr 29/36 z dnia 29 lipca 2010 r.

⁽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**” (dodano podkreślenie), s. 3.

a otwarciem nowych tras lub wydłużeniem okresów eksploatacji istniejących tras. Oznacza to, że usługi marketingowe, które zostaną zaproponowane w planach działania, powinny promować nowe lub rozszerzone usługi transportu lotniczego w celu zwiększenia liczby pasażerów korzystających z danych usług. Jak wskazano w motywie 367, taka interpretacja została wyraźnie potwierdzona przez Włochy.

- (370) Co więcej, trudno sobie wyobrazić, aby przedmiotowe usługi marketingowe, które muszą być świadczone przez przedsiębiorstwa lotnicze, były świadczone przez przedsiębiorstwa lotnicze inne niż te, które oferują nowe lub rozszerzone usługi transportu lotniczego, z którymi usługi marketingowe powinny być powiązane. Motywacja przedsiębiorstwa lotniczego do promowania usług konkurenta jest bardzo niska nawet w zamian za wynagrodzenie.
- (371) Promowanie własnych miejsc docelowych jest częścią normalnej działalności przedsiębiorstwa lotniczego. Cechy usług transportowych, na które przedsiębiorstwa lotnicze zwykle zwracają uwagę w swoich reklamach, obejmują miejsca docelowe i regiony, do których obsługują loty, oraz szereg innych aspektów (opłaty za przelot, warunki na pokładzie, serwis pokładowy, niezawodność, możliwość zmiany danych na bilecie lotniczym, program lojalnościowy „frequent flyer” itd.).
- (372) W związku z tym można stwierdzić, że płatności dokonywane przez władze regionalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w kontekście działalności nr 2 służą do pokrycia kosztów marketingowych, jakie przedsiębiorstwa lotnicze powinny normalnie ponosić w ramach wykonywanych przewozów lotniczych. Ponadto, jeżeli są powiązane z otwarciem nowych tras lub rozszerzeniem eksploatacji już istniejących, płatności te stanowią zachętę finansową dla przedsiębiorstw lotniczych do zwiększenia ruchu lotniczego na Sardynię. W tym względzie są one podobne do płatności dokonywanych w kontekście działalności nr 1, z tą różnicą, że dotyczą szczególnego aspektu usług transportu lotniczego świadczonych przez przedsiębiorstwa lotnicze, a mianowicie promocji tych usług.
- (373) Co więcej, jak podkreśliły Włochy w zgłoszeniu ⁽¹⁰⁷⁾, w ramach programu działania marketingowe finansowane przez władze regionalne w kontekście działalności nr 2 muszą być częścią tych samych planów działania, o których mowa w kontekście działalności nr 1 ⁽¹⁰⁸⁾. Stwarza to dodatkowy związek między otwarciem i rozszerzeniem tras (co jest celem działalności nr 1) a umowami marketingowymi zawieranymi w kontekście działalności nr 2. Potwierdza to wniosek, że płatności dokonywane przez władze regionalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych za pośrednictwem operatorów portów lotniczych w kontekście działalności nr 1 i 2 są w istocie podobne: stanowią zasadniczo zachęty finansowe pokrywające część kosztów przedsiębiorstw lotniczych w zamian za rozszerzenie operacji transportu lotniczego wykonywanych z Sardynii/na Sardynię.
- (374) Ponadto w programie wyraźnie rozróżnia się usługi marketingowe świadczone w ramach działalności nr 2, czyli przez przedsiębiorstwa lotnicze, oraz usługi marketingowe świadczone w ramach działalności nr 3, a mianowicie przez innego rodzaju przedsiębiorstwa, co potwierdza stwierdzenie, że usługi świadczone w ramach działalności nr 2 służą odrębnym celom, innym od celów działalności nr 3, i muszą być związane z faktem, że usługodawcy uczestniczą w operacjach transportu lotniczego. Logicznie rzecz biorąc, tym celem nie może być nic innego, jak zwiększenie ruchu lotniczego z Sardynii i na Sardynię przez przedsiębiorstwa lotnicze.
- (375) Znajduje to odzwierciedlenie w przeprowadzonym przez Komisję przeglądzie umów zawartych między operatorami portów lotniczych i przedsiębiorstwami lotniczymi w kontekście programu. Na przykład umowy zawarte z easyJet zapewniają bezpośrednie powiązanie usług portu lotniczego z usługami marketingowymi. Punkt 3 umowy z operatorem portu lotniczego Olbia stanowi, że przewoźnik ma zamiar rozszerzyć swoją działalność z i do Olbii oraz że w tym celu przewoźnik opracował program marketingowo-reklamowy, aby promować miejsca przeznaczenia i rozwijać przepływy tranzytowe, zwłaszcza na rynkach międzynarodowych.
- (376) Z analizy różnych umów marketingowych zawartych między operatorami portów lotniczych a przedsiębiorstwami lotniczymi w ramach programu wynika, że usługi marketingowe są bezpośrednio powiązane z lotami obsługiwanymi przez te przedsiębiorstwa lotnicze. Dlatego usługi marketingowe są bezpośrednio skierowane do podróżnych mogących potencjalnie korzystać z usług transportowych oferowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze, o których mowa w umowach marketingowych.

⁽¹⁰⁷⁾ Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo” Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale”, zgłoszony przez Włochy w dniu 30 listopada 2011 r.

⁽¹⁰⁸⁾ „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” (dodano podkreślenie), s. 7.

- (377) Podsumowując, płatności dokonywane przez władze regionalne za pośrednictwem operatorów portów lotniczych na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w ramach działalności nr 1 i 2 należy uznać za dotacje dla przedsiębiorstw lotniczych na obsługę większej ilości lotów na Sardynię i z Sardynii.
- (378) Pozostaje jeszcze sprawdzenie, czy płatności dokonywane przez władze regionalne na rzecz przedsiębiorstw lotniczych za pośrednictwem operatorów portów lotniczych w celu rozszerzenia ich operacji transportu lotniczego wykonywanych na Sardynię stanowią rekompensatę z tytułu obowiązku użyteczności publicznej zgodnie z kryteriami określonymi w wyroku w sprawie Altmark oraz czy są zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (379) Zgodnie z pierwszym kryterium określonym w wyroku w sprawie Altmark przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone. Jak wskazano w pkt 70 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. „jeżeli chodzi o usługi transportu lotniczego, obowiązki użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. W szczególności takie obowiązki można nakładać wyłącznie w odniesieniu do określonej trasy lub grupy tras, a nie do każdej zwykłej trasy rozpoczynającej się w danym porcie lotniczym, mieście lub regionie. Ponadto obowiązek użyteczności publicznej można nakładać wyłącznie w odniesieniu do danej trasy w celu spełnienia potrzeb transportowych, których nie można odpowiednio zaspokoić za pomocą istniejącej trasy lotniczej lub innych środków transportu” (pominięto przypisy wewnątrz tekstu). W istocie transport lotniczy jest sektorem, w którym prawodawca Unii postanowił ograniczyć szeroki margines swobody, jaki normalnie przysługiwał państwowemu członkowskim podczas kwalifikowania niektórych rodzajów działalności, takich jak usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, poprzez nałożenie warunków określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008. Trasy objęte istniejącymi w Sardynii obowiązkami użyteczności publicznej⁽¹⁰⁹⁾ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 są jednak wyraźnie wyłączone z zakresu stosowania ustawy 10/2010, opracowanej jako system istniejący równoległe do systemu obejmującego obowiązki użyteczności publicznej na mocy rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Finansowania zapewnianego przedsiębiorstwom lotniczym przez operatorów portów lotniczych na podstawie ustawy 10/2010 nie można zatem uznać za rekompensatę przyznaną przedsiębiorstwom lotniczym z tytułu świadczenia rzeczywistych usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. W rezultacie jeden z czterech łącznych warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark, a mianowicie warunek pierwszy, nie został spełniony.
- (380) Jeżeli chodzi o zastosowanie testu prywatnego inwestora, należy przede wszystkim zaznaczyć, że Włochy nie oparły się na tym teście⁽¹¹⁰⁾. Nie istnieją również żadne przesłanki wskazujące na to, że władze regionalne występowały jako podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej w ramach utworzonego programu; w rzeczywistości oczywiste jest, że władze dążyły do realizacji celów polityki publicznej, w szczególności wzmocnienia gospodarki regionalnej dzięki przyciągnięciu większej liczby turystów, a nie do generowania zysków jako właściciel portu lotniczego.
- (381) Po drugie władze regionalne zapewniają finansowanie przedsiębiorstwom lotniczym za pośrednictwem operatorów portów lotniczych w ramach regionalnego programu mającego zastosowanie do kilku portów lotniczych. Nie można ich uznać za operatora portu lotniczego, tym bardziej, że władze regionalne kontrolują tylko jednego z operatorów portu lotniczego. W związku z tym w niniejszym przypadku nie można zastosować „analizy rentowności przyrostowej przeprowadzonej *ex ante*”, którą opisano w pkt 61–66 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Zgodnie z tą metodą, aby stwierdzić, czy operator portu lotniczego, podczas dokonywania uzgodnień z przedsiębiorstwem lotniczym postąpił tak, jak w podobnych okolicznościach postąpiłby podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej kierowany perspektywą rentowności, należy ocenić, czy wspomniane ustalenia, po ich dokonaniu, mogą stopniowo przyczynić się do rentowności portu lotniczego oraz czy stanowią część ogólnej strategii prowadzącej do osiągnięcia rentowności w perspektywie długoterminowej. Taki test nie ma jednak zastosowania w tym przypadku, ponieważ środki będące przedmiotem oceny zostały ustanowione w ramach programu przez organ publiczny ze względu na kwestie porządku publicznego, przy czym program ten obejmuje kilka portów lotniczych, a nie pojedyncze ustalenia między portem lotniczym a przedsiębiorstwem lotniczym.
- (382) Przyznając finansowanie przedsiębiorstwom lotniczym w kontekście działalności nr 1 i działalności nr 2, władze regionalne nie mogły spodziewać się żadnego zwrotu, jakiego nastawiony na zysk podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej oczekiwałby w podobnych okolicznościach. Oczekiwanym efektem finansowania było zwiększenie liczby pasażerów podróżujących samolotem na Sardynię, co jako takie nie zapewnia władzom regionalnym dywidend, zysków kapitałowych ani żadnej innej formy zysku. Włochy nie zdołały zidentyfikować żadnego elementu rentowności, który można by przypisać władzom regionalnym w wyniku zastosowania spornego finansowania. Zwiększenie ruchu lotniczego wpłynęło głównie na stymulowanie rozwoju gospodarczego w regionie, w szczególności na poziomie niektórych sektorów, takich jak turystyka, handel detaliczny, gastronomia itd. oraz wpłynęło pozytywnie na regionalny rozwój gospodarczy i zatrudnienie. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽¹¹¹⁾ takie „korzyści z prowadzenia polityki publicznej” nie byłyby jednak brane pod uwagę przez nastawiony na zysk podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej, a zatem należy je pominąć podczas testu prywatnego inwestora.

⁽¹⁰⁹⁾ W myśl unijnych zasad dotyczących transportu lotniczego w 2000 r. na trasy krajowe pomiędzy portami lotniczymi na Sardynii a portami lotniczymi Włoch kontynentalnych nałożono obowiązek użyteczności publicznej.

⁽¹¹⁰⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, pkt 82.

⁽¹¹¹⁾ Zob. wyrok Trybunału, Komisja/EDF, EU:C:2012:318, pkt 79.

- (383) Z tych samych powodów w niniejszym przypadku nie ma zastosowania ustalanie punktów odniesienia, jak opisano w pkt 54–60 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r.
- (384) W każdym razie Włochy nie przedstawiły żadnego biznesplanu, analizy rentowności *ex ante* ani dokumentów wewnętrznych, z których jasno wynikałoby, że analiza przeprowadzona przed przyznaniem finansowania ze środków publicznych wykazała, że władze regionalne mogą spodziewać się zysków finansowych, jakie mógłby uwzględnić nastawiony na zysk podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej w wyniku zastosowania spornego finansowania. Władze regionalne nie ustaliły również punktów odniesienia, jak opisano w pkt 54–60 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Włochy w szczególności nie dostarczyły porównania opłat lotniskowych – po odliczeniu wszelkich świadczeń przyznanych przedsiębiorstwu lotniczemu (takich jak wsparcie marketingowe, rabaty lub wszelkie inne zachęty) – stosowanych na wystarczającej liczbie właściwych „porównywalnych portów lotniczych”, których operatorzy zachowują się jak prywatni inwestorzy.
- (385) Potwierdza to, że władze regionalne nie działają niezależnie od przedsiębiorstw lotniczych jako podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej kierujący się perspektywą rentowności.
- (386) Co więcej, pomimo przepisów ustawy 10/2010 nie rozpoczęto żadnej procedury przetargowej celem wybrania przedsiębiorstw lotniczych i sfinansowania planów działania. Operatorzy portów lotniczych opublikowali ogłoszenia na swoich stronach internetowych i wybrali najlepszą ofertę, co oznacza, że wsparcie finansowe dla przedsiębiorstw lotniczych nie zostało przyznane w drodze otwartej i przejrzystej procedury przetargowej. Ponadto, jak już wyjaśniono, zakłada się, że program w pierwszej kolejności służy do przekazywania środków publicznych przedsiębiorstwom lotniczym, a takiego finansowania nie można uznać za rekompensatę z tytułu wypełniania rzeczywistych obowiązków użyteczności publicznej ani za wynagrodzenie za produkty lub usługi odpowiadające rzeczywistym potrzebom władz regionalnych. W konsekwencji, nawet jeżeli procedurę przetargową w celu wyboru przedsiębiorstw lotniczych przeprowadzono prawidłowo, nie można wykluczyć istnienia korzyści.
- (387) W tych okolicznościach nie ma również możliwości oceny indywidualnych relacji finansowych między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi wynikających ze stosowania programu w sposób przewidziany w pkt 53–66 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. Punkty te zawierają wskazówki dotyczące sposobu ustalenia, czy ceny stosowane przez port lotniczy dysponujący zasobami publicznymi są zgodne z testem prywatnego inwestora. W omawianym przypadku jasne jest jednak, że operatorzy portów lotniczych nie występowali jako podmioty działające w warunkach gospodarki rynkowej podczas zawierania różnych umów z przedsiębiorstwami lotniczymi. Realizowali oni program pomocy opracowany przez władze regionalne celem zwiększenia liczby połączeń lotniczych z korzyścią dla całego terytorium.
- (388) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że środki zapewnianie przez władze regionalne przedsiębiorstwom lotniczym za pośrednictwem operatorów portów lotniczych na sfinansowanie działalności nr 1 i 2 w ramach programu przyniosły korzyść gospodarczą przedmiotowym przedsiębiorstwom lotniczym.

7.2.1.4. *Selektywność*

- (389) W omawianym przypadku programu finansowanego przez władze regionalne nie można postrzegać jako programu ogólnego stosowania. Komisja uważa, że program opracowano i wdrożono wyłącznie na korzyść niektórych przedsiębiorstw lub niektórych sektorów działalności, a mianowicie przedsiębiorstw lotniczych finansowanych przez władze regionalne za pośrednictwem operatorów portów lotniczych w ramach programu objętego kontrolą⁽¹¹²⁾. Przedsiębiorstwa lotnicze oferujące loty na Sycylię, które nie zawarły takich umów, nie korzystały z tego samego wsparcia finansowego zapewnianego przez władze regionalne lub korzystały z niego na warunkach innych niż przewidziane w ustawie 10/2010. Ponieważ do beneficjentów korzyści gospodarczej zalicza się tylko niektóre przedsiębiorstwa z danego sektora (transport lotniczy), środki mają charakter selektywny.

7.2.1.5. *Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową*

- (390) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w wewnątrzunijnej wymianie handlowej, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te przedsiębiorstwa. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję, aby zaistniało ryzyko zakłócenia konkurencji wskutek wprowadzenia środków pomocy.
- (391) Rekompensata wypłacana przedsiębiorstwom lotniczym za pośrednictwem operatorów portów lotniczych zapewnia korzyść gospodarczą przedmiotowym przedsiębiorstwom lotniczym, które są w stanie wzmocnić swoją pozycję na rynku. Sektor transportu lotniczego charakteryzuje się ostrą konkurencją między operatorami

⁽¹¹²⁾ Zob. w tym względzie wyrok Trybunału z dnia 30 czerwca 2016 r., Belgia/Komisja, C-270/15, EU:C:2016:489, w szczególności pkt 50.

z różnych państw członkowskich, w szczególności od czasu wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu”) w dniu 1 stycznia 1993 r. Wynika z tego, że środki wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi oraz zakłócają konkurencję w sektorze lotniczym lub grożą jej zakłóceniem.

- (392) Rekompensaty finansowe przekazane przez operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym na finansowanie działalności 1 i 2 (ustawa 10/2010) w latach 2010–2013 zakłócają zatem konkurencję lub grożą jej zakłóceniem oraz wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.2.1.6. **Wniosek**

- (393) Komisja stwierdza, że środki zapewnianie przez władze regionalne przedsiębiorstwom lotniczym za pośrednictwem operatorów portów lotniczych na sfinansowanie działalności nr 1 i 2 stanowią pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.2.2. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA NA KORZYŚĆ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

- (394) W niniejszej podsekcji zbadano, czy finansowanie zapewnione przez władze regionalne na rzecz operatorów portów lotniczych na Sardynii na podstawie ustawy 10/2010 stanowi pomoc państwa na rzecz tych portów lotniczych. Komisja oceni, czy zostało spełnione kryterium dotyczące istnienia korzyści gospodarczej.
- (395) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oznacza korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środków na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa. Korzyść występuje każdorazowo, gdy sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa.
- (396) Jak wyjaśniono w sekcji 7.2.1, zgodnie z ustawą 10/2010 operatorzy portów lotniczych przekazali wszystkie środki otrzymane od władz regionalnych na sfinansowanie zachęt finansowych do rozszerzania usług transportu lotniczego oraz umów marketingowych, które współfinansują z zasobów własnych. Operatorzy portów lotniczych byli zatem pośrednikami i nie zatrzymali środków otrzymanych od władz regionalnych. Nie można ich zatem uznać za bezpośrednich beneficjentów programu pomocy.
- (397) Ponieważ zachęty finansowe i płatności z tytułu działań marketingowych uiszczane na rzecz przedsiębiorstw lotniczych były zamierzone i miały wpływ na zwiększenie ruchu lotniczego, należy jednak ocenić, czy taki wzrost ruchu przynosi pośrednią korzyść danym portom lotniczym.
- (398) W swoim ostatnim zawiadomieniu w sprawie pojęcia pomocy państwa⁽¹³⁾ Komisja wskazała, że „[...] Należy odróżnić takie korzyści pośrednie od zwykłych wtórnych skutków gospodarczych, które są nieodłącznie związane z niemalże wszystkimi środkami pomocy państwa (np. przez wzrost produkcji). W tym celu należy zbadać przewidywalne skutki zastosowania środków w ramach oceny *ex ante*. Korzyść pośrednia występuje, jeżeli środki są zaprojektowane w taki sposób, aby można było ukierunkować ich wtórne skutki na możliwe do zidentyfikowania przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw. Sytuacja taka zachodzi na przykład wtedy, gdy pomoc bezpośrednia jest *de facto* lub *de jure* uzależniona od zakupu towarów lub usług oferowanych wyłącznie przez określone przedsiębiorstwa (np. tylko przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na określonych obszarach)”.
- (399) W przypisie⁽¹⁴⁾ do tego fragmentu zawiadomienia stwierdzono, że: „Natomiast zwykły wtórny skutek gospodarczy w formie większej produkcji (który nie jest równoznaczny z pomocą pośrednią) może wystąpić, w przypadku gdy pomoc jest po prostu przekazywana za pośrednictwem przedsiębiorstwa (np. pośrednika finansowego), które kieruje ją w całości do beneficjenta pomocy”.
- (400) W niniejszym przypadku działania objęte oceną nie służyły przekierowaniu wtórnych skutków na porty lotnicze w Sardynii. Zamiast tego działania miały na celu przyniesienie korzyści dużej grupie przedsiębiorstw w regionie, w szczególności przedsiębiorstwom oferującym usługi turystom.

⁽¹³⁾ Punkt 116 zawiadomienia Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, opublikowanego w dniu 19 maja 2016 r. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf.

⁽¹⁴⁾ Przypis 181.

- (401) Jak już ustalono, założeniem programu jest przekazywanie środków publicznych kilku przedsiębiorstwom lotniczym i innym usługodawcom w celu otwarcia nowych tras (lub zwiększenia częstotliwości) oraz reklamowania Sardynii jako ośrodka turystycznego dostępnego za pośrednictwem transportu lotniczego. Zgodnie z mechanizmem wprowadzonym na podstawie ustawy 10/2010 przez władze regionalne (jak opisano w sekcji 2.7.2) władze te przekazują środki publiczne operatorom portów lotniczych, którzy z kolei powinni przekazywać je osobom trzecim zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami określonymi w planach działania zatwierdzonych przez władze regionalne. Jak opisano w sekcji 2.7.3, wprowadzony proces monitorowania (w ramach którego ustala się wypłacenie operatorowi portu lotniczego ostatniej raty) zapewnia również przestrzeganie tych zobowiązań.
- (402) Komisja stwierdza zatem, że pomoc jest przekazywana za pośrednictwem operatorów portów lotniczych, którzy w całości udostępniają ją przedsiębiorstwom lotniczym będącym jedynymi realnymi beneficjentami programu. Operatorów portów lotniczych należy uważać *de jure* (z uwagi na przepisy ustawy 10/2010) i *de facto* (ze względu na skuteczne przepływy finansowe analizowane przez Komisję) za pośredników wykorzystywanych do przekazywania środków publicznych przedsiębiorstwom lotniczym.
- (403) Komisja zauważa, że operatorzy portów lotniczych mogą odnosić korzyść ze zwiększenia ruchu lotniczego, który wynika z przyznania pomocy przedsiębiorstwom lotniczym w ramach programu. Takie skutki są jednak podobne do pozytywnych skutków odnotowywanych przez podmioty gospodarcze w innych sektorach, których przychody są powiązane z liczbą pasażerów lotniczych, w szczególności w sektorze turystyki (wynajem samochodów, hotele, restauracje, catering, sprzedaż paliwa, handel detaliczny itd.). Sektory te są w dużym stopniu uzależnione od liczby pasażerów przybywających do portów lotniczych na Sardynii i opuszczających porty lotnicze na Sardynii. Komisja uznaje zatem, że programu nie opracowano w celu przenoszenia wtórnych skutków na operatorów portów lotniczych, a raczej w celu przynoszenia korzyści wielu sektorom związanym z turystyką na Sardynii.
- (404) Ponadto wpływ środków na porty lotnicze wynika z właściwości i celu programu, którym jest zwiększenie ruchu lotniczego na Sardynię dzięki zapewnieniu odpowiednich zachęt przedsiębiorstwom lotniczym. Fakt, że przedsiębiorstwa lotnicze kupują usługi portu lotniczego od operatorów trzech portów lotniczych na Sardynii, stanowi nieodłączną cechę programu i nie można go pominąć, zważywszy, że program polega na zapewnianiu przedsiębiorstwom lotniczym zachęt finansowych do zwiększania ruchu lotniczego. Nie jest to zatem dodatkowy, niezależny warunek dotyczący nabywania towarów lub usług, który władze regionalne dodały do projektu programu w celu wywołania skutków innych niż główny oczekiwany skutek programu, a mianowicie zwiększenie ruchu lotniczego na Sardynię.
- (405) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że działalności nr 1, 2 i 3 nie przynoszą pośredniej korzyści operatorom portów lotniczych. Ponieważ jeden z łącznych warunków dotyczących istnienia pomocy państwa nie został spełniony, Komisja stwierdza również, że działalności nr 1 i 2 nie stanowią pomocy państwa.
- (406) Z przyczyn wskazanych powyżej stwierdza się, że operatorzy portów lotniczych nie otrzymali pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.3. ZGODNOŚĆ POMOCY NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH Z PRAWEM

- (407) W dniu 30 listopada 2011 r. środki zostały zgłoszone Komisji. Włochy wdrożyły jednak program, zanim został on zatwierdzony przez Komisję. Przez cały okres 2010–2013 władze regionalne zapewniały operatorom portów lotniczych finansowanie na podstawie ustawy 10/2010, a ci przekazywali je przedsiębiorstwom lotniczym ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Ponadto, omawianego programu nie dotyczy żaden przepis o wyłączeniu grupowym. W szczególności nie ma zastosowania decyzja w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ finansowania przedsiębiorstw lotniczych w ramach programu nie można uznać za rekompensatę za rzeczywiste usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, które powierzono przedsiębiorstwom lotniczym ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Włochy nie wypełniły zatem swoich zobowiązań wynikających z art. 108 Traktatu i w związku z tym finansowanie przedsiębiorstw lotniczych w ramach programu uznaje się za niezgodne z prawem na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu.

⁽¹¹⁵⁾ Zob. tabela 6 w sekcji 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ Zob. motyw 379.

7.4. ZGODNOŚĆ POMOCY NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

- (410) Ciężar dowodu w odniesieniu do zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym, w drodze odstępstwa od art. 107 ust. 1 Traktatu, spoczywa głównie na zainteresowanych państwach członkowskich. Włochy zauważają⁽¹¹⁷⁾, że ustawa 10/2010 nie została pomyślana jako program wspierający nowe trasy oraz że program nie spełnia wszystkich kryteriów zgodności dotyczących pomocy na rozpoczęcie działalności, jak określono w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. Włochy sugerują jednak, że Komisja powinna w tym przypadku zastosować pkt 81 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., który stanowi, że „Komisja może zbadać poszczególne przypadki pomocy indywidualnej lub systemu pomocy, które nie spełniają całkowicie wyżej wymienionych kryteriów (pkt 79), lecz miałyby porównywalne skutki”⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. OBOWIĄZUJĄCA PODSTAWA PRAWNA

- (411) Ponieważ działalności nie można uznać za rekompensatę na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z tytułu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, w tym przypadku nie mają zastosowania zasady ramowe dotyczące usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym oparte na art. 106 ust. 2 Traktatu.
- (412) Jeśli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności, w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. stwierdzono, że „Jeżeli chodzi o pomoc na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych, Komisja będzie stosowała zasady określone w niniejszych wytycznych do wszystkich zgłoszonych środków pomocy na rozpoczęcie działalności, względem których musi podjąć decyzję począwszy od dnia 4 kwietnia 2014 r., nawet w przypadku środków zgłoszonych przed tą datą. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem do niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych Komisja będzie stosowała zasady obowiązujące w chwili udzielenia przedmiotowej pomocy. Nie będzie zatem stosowała zasad określonych w niniejszych wytycznych w przypadku niezgodnej z prawem pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych przyznanej przed dniem 4 kwietnia 2014 r.”⁽¹¹⁹⁾.
- (413) W wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. stwierdza się z kolei, że „Komisja zbada zgodność [...] pomocy na rozpoczęcie działalności przyznanej bez zgody Komisji, a tym samym z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu [obecnie art. 108 ust. 3 Traktatu] na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli zaczęto przyznawać pomoc po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*”⁽¹²⁰⁾.
- (414) Finansowanie regionalne przyznano w latach 2010–2013, przed publikacją wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r. W związku z tym do oceny rekompensaty finansowej przekazanej przez operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym na finansowanie działalności 1 i 2 (ustawa 10/2010) w latach 2010–2013 Komisja zastosuje wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r..

7.4.2. OCENA ZGODNOŚCI REKOMPENSATY FINANSOWEJ PRZEKAZANEJ PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH PRZEDSIĘBIORSTWOM LOTNICZYM NA FINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI NR 1 I 2 (USTAWA 10/2010) W LATACH 2010–2013

- (415) Biorąc pod uwagę, że określone w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. warunki zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności mają charakter kumulacyjny, aby ustalić niezgodność pomocy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym, wystarczy wykazać, że jeden z tych warunków nie został spełniony. W celu oceny zgodności przedmiotowych środków pomocy Komisja zbada jednak szereg kryteriów określonych w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.
- (416) Zgodnie z pkt 79 lit. d) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. wymagane są żywotność docelowa środka i jego zmniejszanie z czasem: „linia otrzymująca pomoc musi docelowo okazać się żywotna z ekonomicznego punktu widzenia, czyli co najmniej pokrywać swoje koszty bez dofinansowania publicznego. Dlatego pomoc na rozpoczęcie działalności musi być ograniczona w czasie i zmniejszać się wraz z jego upływem”. Działalności określone w ustawie 10/2010 nigdy nie zostały zdefiniowane w celu osiągnięcia długoterminowej rentowności przedmiotowych tras i nic w programie ustanowionym na podstawie ustawy 10/2010 nie zapewnia zmniejszania się kwoty pomocy w okresie 2010–2013⁽¹²¹⁾. Nic nie wskazuje na to, że określone trasy stały się rentowne dla przedsiębiorstw lotniczych bez wsparcia w postaci finansowania publicznego.

⁽¹¹⁷⁾ Komunikat władz regionalnych Sardynii z dnia 18 maja 2015 r., pkt 10, s. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Komunikat Włoch z dnia 18 maja 2015 r. (nr referencyjny 4812) stanowiący odpowiedź na żądanie Komisji – s. 12–13.

⁽¹¹⁹⁾ Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2014 r., pkt 174.

⁽¹²⁰⁾ Wytyczne w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., pkt 85.

⁽¹²¹⁾ Zob. tabela 5 w motywie 69.

- (417) W pkt 79 lit. e) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. dochodzi kryterium wyrównania dodatkowych kosztów uruchomienia działalności: „kwota pomocy musi być ściśle powiązana z dodatkowymi kosztami rozpoczęcia działalności, które wynikają z uruchomienia nowej trasy lub zwiększenia częstotliwości lotów i których operator lotniczy nie ponosiłby w optymalnym rytmie działalności”. Finansowanie regionalne nie jest związane z konkretnymi kosztami uruchomienia działalności i nic w programie ustanowionym na podstawie ustawy 10/2010 nie zapewnia ograniczenia kwoty pomocy do takich kosztów. Włochy nigdy nie przedstawiły żadnych dowodów na to, że środki finansowe przekazane przez władze regionalne w odniesieniu do działalności nr 1 i 2 obliczono na podstawie kosztów uruchomienia przedsiębiorstwa lotniczego lub ograniczono do takich kosztów. Władze regionalne, poprzez finansowanie operatorów portów lotniczych, zamierzają zwiększyć ruch lotniczy dzięki otwieraniu nowych tras, zwiększaniu częstotliwości połączeń lotniczych na istniejących trasach oraz zmniejszeniu sezonowych wahań na tych trasach, a także zamierzają zwiększyć rozwój regionalny i poprawić turystykę w ramach działań marketingowych prowadzonych przez przedsiębiorstwa lotnicze. Władze regionalne nigdy nie zamierzały rekompensować przedsiębiorstwom lotniczym dodatkowych kosztów uruchomienia działalności. Z tego względu to kryterium nie jest spełnione.
- (418) Ponadto w pkt 79 lit. f) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. określono warunki intensywności i czasu trwania: „kwota pomocy w ciągu jednego roku nie może przekroczyć 50 % wysokości kosztów kwalifikowanych poniesionych w ciągu tego roku i, w całym okresie wypłacania pomocy, średnio 30 % kosztów kwalifikowanych”. W żadnym momencie Włochy nie wspomniały o pojęciu „kosztów kwalifikowanych”, jak wyjaśniono w wytycznych, ani też o progach takich kosztów. Operatorzy portów lotniczych przekazali władzom regionalnym swoje plany działania, w których określili całkowitą kwotę kosztów poniesionych na wdrożenie środków. Następnie władze regionalne ustaliły kwotę przyznawaną rocznie każdemu operatorowi portu lotniczego, jednak kwota ta nigdy nie była ograniczona do 50 % kosztów ponoszonych każdego roku. Nie ma dowodów na to, że wydatki regionalne na działalność nr 1 i 2 wynosiły dwa razy więcej niż kwota pomocy. Z tego względu to kryterium nie jest spełnione.
- (419) W pkt 79 lit. h) wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r. dochodzi kryterium przyznawania pomocy zgodnie z zasadą równego traktowania: „Każdy podmiot publiczny, który zamierza przyznać przedsiębiorstwu, za pośrednictwem portu lotniczego lub nie, pomoc na rozpoczęcie działalności musi podać ten zamiar do wiadomości publicznej w terminie i przy pomocy środków informacyjnych pozwalających wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom na zaoferowanie swoich usług”. Zawiadomienie powinno zawierać w szczególności opis trasy oraz obiektywne kryteria dotyczące wysokości kwoty pomocy oraz czasu jej trwania. Przestrzegane muszą być również przepisy i zasady dotyczące przetargów publicznych i koncesji, o ile mają zastosowanie”. Ani władze regionalne, ani operatorzy portów lotniczych nie zorganizowali właściwych przetargów zgodnych z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych w celu wybrania przedsiębiorstw lotniczych odpowiedzialnych za prowadzenie działalności nr 1 i 2. W dokumencie zgłoszeniowym Włochy wspominają, że władze regionalne powinny zatwierdzić procedurę przetargową zorganizowaną przez operatorów portów lotniczych w celu wybrania zainteresowanych przedsiębiorstw lotniczych. Komisja nie została poinformowana o żadnym przetargu zorganizowanym przez operatorów portów lotniczych, a według Włoch przedsiębiorstwa lotnicze wybrano na podstawie najbardziej atrakcyjnych ofert handlowych przedstawionych operatorom portów lotniczych po publikacji ogłoszeń na ich stronach internetowych. Z tego względu to kryterium nie jest spełnione.
- (420) W związku z tym Komisja uważa, że w omawianym przypadku nie można zastosować pkt 81 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., ponieważ nie zostało spełnionych kilka kryteriów określonych w pkt 79. Aby pomoc na rozpoczęcie działalności uznano za zgodną z rynkiem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie wymienionych kryteriów. Ponieważ kryteria zgodności określone w pkt 79 nie zostały spełnione, przedmiotowa pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

7.4.3. WNIOSEK

- (421) Rekompensaty finansowej przekazanej przez operatorów portów lotniczych przedsiębiorstwom lotniczym na finansowanie działalności nr 1 i 2 na podstawie ustawy 10/2010 w latach 2010–2013 nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ kryteria zgodności, o których mowa w pkt 79 wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r., nie zostały spełnione. Pomoc państwa przyznana przedsiębiorstwom lotniczym przez władze regionalne jest zatem pomocą państwa niezgodną z prawem oraz niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

8. WINDYKACJA ŚRODKÓW

- (422) Zgodnie z Traktatem i utrwalonym orzecznictwem Trybunału Komisja posiada uprawnienia, na podstawie których może wymagać od zainteresowanego państwa członkowskiego wycofania pomocy lub zmienienia jej formy w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym⁽¹²²⁾. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika również, że obowiązek nałożony na państwo członkowskie na mocy decyzji Komisji służy do zniesienia pomocy, którą Komisja uznaje za niezgodną z rynkiem wewnętrznym, w celu przywrócenia wcześniejszego stanu⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 12 lipca 1973 r., Komisja/Niemcy, C-70/72, EU:C:1973:87, pkt 13.

⁽¹²³⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 14 września 1994 r., Hiszpania/Komisja, C-278/92, C-279/92 i C-280/92, EU:C:1994:325, pkt 75.

- (423) W tym kontekście Trybunał ustalił, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy przyznanej w sposób niezgodny z prawem dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów rynkowych, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Zgodnie z przedmiotowym orzecznictwem art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/1589 stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta [...]”.
- (425) Zatem biorąc pod uwagę fakt, że środki będące przedmiotem postępowania zostały wprowadzone niezgodnie z art. 108 Traktatu i należy je uznać za pomoc niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, pomoc ta musi zostać odzyskana w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku przed przyznaniem pomocy. Proces odzyskiwania powinien obejmować czas od dnia odniesienia korzyści przez beneficjenta, to jest począwszy od dnia przekazania mu pomocy, do dnia skutecznego odzyskania, a kwota, jaką należy odzyskać, powinna zostać powiększona o kwotę odsetek naliczanych do dnia jej skutecznego odzyskania.
- (426) W odniesieniu do kwot, które mają zostać odzyskane, Komisja rozważy kwoty faktycznie wypłacone przez władze regionalne i przekazane przez GEASAR i SOGAER przedsiębiorstwom lotniczym w okresie 2010–2013 na wdrożenie środków 1 i 2. Jak przedstawiono w tabeli 6 w motywie 89, operatorzy portów lotniczych w praktyce zapewnili większą ilość środków finansowych niż otrzymali od władz regionalnych: operatorzy portów lotniczych otrzymali niedostateczną rekompensatę od władz regionalnych, ponieważ muszą zapłacić odsetki finansowe od otrzymanych zaliczek finansowych ⁽¹²⁵⁾ oraz ponieważ wkłady regionalne za 2014 r. nie zostały jeszcze wypłacone operatorom portów lotniczych Cagliari i Olbia. Ustalenia te podsumowano w tabeli 14.

Tabela 14

Różnica między kwotą faktycznie wypłaconą przedsiębiorstwom lotniczym na wdrożenie środków 1 i 2 a finansowaniem otrzymanym od władz regionalnych i przekazanym przez GEASAR i SOGAER

(w EUR)

	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)	Kwota netto faktycznie przekazana przez władze regionalne operatorom portów lotniczych (B)	Całkowita kwota wypłacona przez operatorów portów lotniczych na rzecz przedsiębiorstw lotniczych w celu wdrożenia środków 1 i 2 (C)	Różnica (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
ŁĄCZNIE	32 993 268	22 948 941	31 701 793	- 8 752 852

- (427) Tabela 15 zawiera szczegółowe informacje na temat rocznych płatności dokonanych na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przez GEASAR i SOGAER w ciągu czterech lat (2010–2013). Włochy poinformowały Komisję o dacie dokonania każdej płatności.

⁽¹²⁴⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, EU:C:1999:311, pkt 64 i 65.

⁽¹²⁵⁾ Zob. sekcja 2.7.4.

Tabela 15

Płatności otrzymane przez przedsiębiorstwa lotnicze od operatorów portów lotniczych Olbia i Cagliari

(w EUR)

RYANAIR/AMS									ŁĄCZNIE
2010		2011		2012		2013			
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
CAGLIARI	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	6.3.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	12.4.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	2.5.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	7.6.2012	[...]	13.8.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	17.7.2012	[...]	6.9.13	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	2.8.12	[...]	6.9.13	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	14.9.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	2.10.12	[...]	11.11.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	3.11.2011	[...]	6.11.2012	[...]	9.12.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	6.12.11	[...]	5.12.2012	[...]	15.1.2014	
	[...]	11.8.10	[...]	4.1.12	[...]	7.1.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	11.8.10	[...]	31.1.2012	[...]	5.2.2013	[...]	14.5.2013	
	[...]	7.10.2010	[...]	22.7.2011	[...]	17.7.12	[...]	14.5.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	17.7.2012	[...]	24.6.13	[...]	2.7.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	12.7.11	[...]	2.7.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	26.7.2011	[...]	12.3.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	26.7.2011	[...]	17.4.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	8.5.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	30.9.11	[...]	10.7.12	[...]	11.11.2013	
	[...]	26.7.11	[...]	30.9.11	[...]	6.9.2012	[...]	9.12.2013	
[...]	26.7.11	[...]	30.9.11	[...]	6.9.2012	[...]	15.1.14		

(w EUR)

RYANAIR/AMS									
2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE	
KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI		
[...]	26.7.11	[...]	4.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.8.2013		
[...]	26.7.11	[...]	14.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.2.2014		
[...]	26.7.11	[...]	13.12.2011	[...]	14.11.2012	[...]	13.3.14		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	14.11.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	21.12.2012	[...]	13.2.14		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	8.2.2013	[...]	13.3.2014		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	10.7.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	14.4.2014		
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	10.7.2012						
[...]	11.7.2011	[...]	11.7.2011						
[...]	2.4.10								
[...]	2.4.10								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								

(w EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
	[...]	5.10.2010							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	22.7.11							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8–20 mln EUR]

(w EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	21.10.2010	[...]	17.8.2012	[...]	19.07.2013 oraz	[...]	13.9.2013 oraz	
	[...]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[...]	30.5.2011							
	[...]	30.5.2011							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–10 mln EUR]
CAGLIARI	[...]	29.10.10	[...]	6.10.2011	[...]	16.11.12	[...]	24.9.2013	
	[...]	29.10.10	[...]	6.4.2012	[...]	16.10.13			
	[...]	17.8.2011	[...]	17.8.2012	[...]	24.9.2013			
	[...]	6.10.11							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0–10 mln EUR]

(w EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
CAGLIARI							[...]	7.4.2014	
							[...]	13.5.2014	
							[...]	6.6.2014	
Łącznie							[...]		[0-1 mln EUR]
OLBIA	[...]	11.1.2011	[...]	4.1.2012	[...]	6.2.2013	[...]	4.12.2013 oraz	
	[...]	11.1.2011				12.3.2013 4.12.2013		26.6.2014	
	[...]	1.7.2011 i 12.7.2011							
	[...]	12.7.2011 i 4.11.2011							
	[...]	4.11.2011 oraz 4.1.12							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2-10 mln EUR]

(w EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	1.4.2015	[...]	31.12.2011	[...]	30.5.2013	[...]	30.6.2014	
	[...]	1.4.2015							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0-7 mln EUR]

(w EUR)

AIR ITALY

	2010		2011		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	17.5.2011 i 23.5.2011 i 2.8.2011	[...]	23.5.2011	
ŁĄCZNIE	[...]	[...]	[...]		[0-1 mln EUR]

(w EUR)

VUELING

	2013	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
OLBIA	[...]	5.2.2014
CAGLIARI	[...]	17.3.2014
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]	

(w EUR)

VOLOTEA

	2012		2013		ŁĄCZNIE
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	29.10.2012 oraz 16.1.2013 oraz 30.9.2013	[...]	15.7.2013 oraz 30.9.2013 oraz 29.1.2014 oraz 30.1.2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23.4.2015	[...]	23.4.2015	[...]
ŁĄCZNIE	[...]	[...]	[...]		[0-1 mln EUR]

(w EUR)

JET2.COM						ŁĄCZNIE
2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
OLBIA	[...]	20.12.2011	[...]	16.1.2013	[...]	16.5.2013 oraz 7.8.2014
ŁĄCZNIE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

[0-1 mln EUR]

(w EUR)

AIR BALTIC		2013
	KWOTA	
OLBIA	[...]	15.10.2013 oraz 6.12.2013 oraz 3.2.2014
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]	

(w EUR)

NORWEGIAN								ŁĄCZNIE
2010		2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
OLBIA	[...]	19.4.2011	[...]	31.5.2012	[...]	31.12.2013	[...]	19.12.2014
	[...]	19.4.2011						
ŁĄCZNIE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

[0-1 mln EUR]

(w EUR)

NIKI		
	2012	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
OLBIA	[...]	25.9.2012
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]	

(w EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
CAGLIARI	[...]	22.8.2013
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]	

(w EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI
CAGLIARI	[...]	18.4.2013
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]	

- (428) Całkowita kwota otrzymana od władz regionalnych przez dwóch operatorów portów lotniczych została wykorzystana do sfinansowania trzech środków 1, 2 i 3. Komisja nie otrzymała od Włoch żadnych informacji dotyczących dokładnej przydziału funduszy regionalnych według rodzaju środka i przewoźnika lotniczego. Komisja proponuje zatem, aby przydział według rodzaju środka i przewoźnika lotniczego opierał się na odsetkach odejmowanych od kwot przedstawionych w tabeli 16. Jak przedstawiono w tabeli 7 w motywie 91 i powtórzono w tabeli 16, podział funduszy na działalności nr 1 i 2 (wypłacane przedsiębiorstwom lotniczym) i działalność nr 3 (wypłacane usługodawcom będącym stronami trzecimi) wskazano jako odsetek łącznej kwoty.

Tabela 16

Przepływy finansowe od GEASAR i SOGAER do przedsiębiorstw lotniczych i usługodawców będących stronami trzecimi na potrzeby finansowania działalności nr 1, 2 i 3

SOGAER – CAGLIARI

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2013	[...]	[...]	4 946 576
Łącznie	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR – OLBIA

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Finansowanie działalności		
	Działalność nr 1 i Działalność nr 2	Działalność nr 3	Łącznie (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...]	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Łącznie	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) W przypadku organu zarządzającego portem lotniczym Komisja stosuje odsetki stanowiące udział działalności nr 1 i 2 w ogólnym finansowaniu zapewnianym przez organy zarządzające portem lotniczym do kwoty netto faktycznie otrzymanej przez dwóch operatorów portów lotniczych od władz regionalnych. Uzyskany wynik powinien wstępnie wskazywać rzeczywistą kwotę finansowania publicznego zapewnianego przez władze regionalne i przeznaczonych na działalności nr 1 i 2 (zob. tabela 17).

Tabela 17

Orientacyjna kwota przekazana przez władze regionalne i wydana na działalności nr 1 i 2

(w EUR)

	Wkład ustalony przez władze regionalne (A)	Kwota netto faktycznie przekazana przez władze regionalne operatorom portów lotniczych (B)	Kwota netto faktycznie przekazana przez władze regionalne operatorom portów lotniczych i wydana na działalność nr 1 i 2
Cagliari	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
ŁĄCZNIE	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Roczny podział środków między porty lotnicze i część finansowania udostępnionego przedsiębiorstwom lotniczym na prowadzenie działalności nr 1 i 2 oraz przekazanego przez władze regionalne, jak wskazano w następujących tabelach:

Tabela 18

Roczny podział środków między operatorów portów lotniczych na finansowanie działalności nr 1 i 2

SOGAER – CAGLIARI

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Finansowanie działalności nr 1 i 2	Część środków finansowych przekazanych przez władze regionalne na prowadzenie działalności
2010	4 306 635	[...]	94,94 %
2011	4 426 733	[...]	89,56 %

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Finansowanie działalności nr 1 i 2	Część środków finansowych przekazanych przez władze regionalne na prowadzenie działalności
2012	4 570 389	[...]	96,27 %
2013	0	[...]	0,00 %
Łącznie	13 303 757	19 018 170	

GEASAR – OLBIA

(w EUR)

Referencyjny okres działalności	Kwota netto faktycznie otrzymana przez operatora portu lotniczego (D)	Finansowanie działalności nr 1 i 2	Część środków finansowych przekazanych przez władze regionalne na prowadzenie działalności
2010	3 360 349	[...]	88,48
2011	2 577 381	[...]	96,44
2012	2 683 765	[...]	98,74
2013	0	[...]	0,00
Łącznie	8 621 496	12 683 623	

- (431) Komisja zastosuje te odsetki do poziomu finansowania zapewnianego przedsiębiorstwom lotniczym będącym beneficjentami przez każdego operatora portu lotniczego, jak przedstawiono w tabeli 15, aby uzyskać kwotę, jaką należy odzyskać od portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych. Orientacyjna kwota, którą Włochy powinny odzyskać od poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych, została określona w tabeli 19 na podstawie informacji udostępnionych Komisji.

Tabela 19

Orientacyjne kwoty, które należy odzyskać od przedsiębiorstw lotniczych

(w EUR)

RYANAIR/AMS									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2010		2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	
CAGLIARI	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	6.3.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	12.4.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	22.7.2011	[...]	2.5.2012	[...]	24.6.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	7.6.2012	[...]	13.8.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	17.7.2012	[...]	6.9.13	
	[...]	13.7.2010	[...]	26.9.2011	[...]	2.8.12	[...]	6.9.13	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	14.9.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	18.10.2011	[...]	2.10.12	[...]	11.11.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	3.11.2011	[...]	6.11.2012	[...]	9.12.2013	
	[...]	13.7.2010	[...]	6.12.11	[...]	5.12.2012	[...]	15.1.2014	
	[...]	11.8.10	[...]	4.1.12	[...]	7.1.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	11.8.10	[...]	31.1.2012	[...]	5.2.2013	[...]	14.5.2013	
	[...]	7.10.2010	[...]	22.7.2011	[...]	17.7.12	[...]	14.5.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	17.7.2012	[...]	24.6.13	[...]	2.7.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	12.7.11	[...]	2.7.2013	[...]	13.8.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	26.7.2011	[...]	12.3.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	10.2.11	[...]	26.7.2011	[...]	17.4.2012	[...]	6.9.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	26.7.2011	[...]	8.5.2012	[...]	18.10.2013	
	[...]	12.7.2011	[...]	30.9.11	[...]	10.7.12	[...]	11.11.2013	
	[...]	26.7.11	[...]	30.9.11	[...]	6.9.2012	[...]	9.12.2013	
[...]	26.7.11	[...]	30.9.11	[...]	6.9.2012	[...]	15.1.14		

(w EUR)

RYANAIR/AMS									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE	
KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI		
[...]	26.7.11	[...]	4.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.8.2013		
[...]	26.7.11	[...]	14.11.2011	[...]	19.10.2012	[...]	13.2.2014		
[...]	26.7.11	[...]	13.12.2011	[...]	14.11.2012	[...]	13.3.14		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	14.11.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	21.12.2012	[...]	13.2.14		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	8.2.2013	[...]	13.3.2014		
[...]	26.7.11	[...]	12.1.12	[...]	10.7.2012	[...]	3.9.2014		
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011	[...]	2.7.2013	[...]	14.4.2014		
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	26.7.2011						
[...]	26.7.11	[...]	10.7.2012						
[...]	11.7.2011	[...]	11.7.2011						
[...]	2.4.10								
[...]	2.4.10								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	6.7.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								
[...]	30.8.2010								

(w EUR)

RYANAIR/AMS									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2010		2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	
	[...]	5.10.2010							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	2.2.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	5.4.2011							
	[...]	22.7.11							
Łącznie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[8-20 mln EUR]

(w EUR)

EASYJET									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2010		2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	
OLBIA	[...]	21.10.2010	[...]	17.8.2012	[...]	19.07.2013 oraz	[...]	13.9.2013 oraz	
	[...]	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	[...]	30.5.2011							
	[...]	30.5.2011							
Łącznie	[...]		[...]		[...]		[...]		[0-10 mln EUR]
CAGLIARI	[...]	29.10.10	[...]	6.10.2011	[...]	16.11.12	[...]	24.9.2013	
	[...]	29.10.10	[...]	6.4.2012	[...]	16.10.13			
	[...]	17.8.2011	[...]	17.8.2012	[...]	24.9.2013			
	[...]	6.10.11							
Łącznie	[...]		[...]		[...]		[...]		[0-10 mln EUR]

18.10.2017

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 268/73

(w EUR)

AIR BERLIN									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA	
2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE		
	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI		
CAGLIARI							[...]	7.4.2014		
							[...]	13.5.2014		
							[...]	6.6.2014		
Łącznie							[...]		[0-1 mln EUR]	do ustalenia
OLBIA	[...]	11.1.2011	[...]	4.1.2012	[...]	6.2.2013	[...]	4.12.2013 oraz		
	[...]	11.1.2011				12.3.2013 4.12.2013		26.6.2014		
	[...]	1.7.2011 i 12.7.2011								
	[...]	12.7.2011 i 4.11.2011								
	[...]	4.11.2011 oraz 4.1.12								
Łącznie	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[2-10 mln EUR]	[2-10 mln EUR]

(w EUR)

MERIDIANA									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA	
2010		2011		2012		2013		ŁĄCZNIE		
	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI	KWOTA	DATA PŁAT- NOŚCI		
OLBIA	[...]	1.4.2015	[...]	31.12.2011	[...]	30.5.2013	[...]	30.6.2014		
	[...]	1.4.2015								
Łącznie	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[0-7 mln EUR]	[0-7 mln EUR]

L 268/74

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

18.10.2017

(w EUR)

AIR ITALY					ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
2010		2011		ŁĄCZNIE	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	17.5.2011 i 23.5.2011 i 2.8.2011	[...]	23.5.2011	[...]
ŁĄCZNIE	[...]		[...]		[0-1 mln EUR]

(w EUR)

VOLOTEA					ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
2012		2013		ŁĄCZNIE	
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	29.10.2012 oraz 16.1.2013 oraz 30.9.2013	[...]	15.7.2013 oraz 30.9.2013 oraz 29.1.2014 oraz 30.1.2014	[0-1 mln EUR]
CAGLIARI	[...]	23.4.2015	[...]	23.4.2015	[0-1 mln EUR]

(w EUR)

AIR BALTIC				ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
		2013		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI		
OLBIA	[...]	15.10.2013 oraz 6.12.2013 oraz 3.2.2014		
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]			do ustalenia

(w EUR)

VUELING			ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
2013			
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	5.2.2014	do ustalenia
CAGLIARI	[...]	17.3.2014	
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]		do ustalenia

(w EUR)

NORWEGIAN									ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2010		2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	19.4.2011	[...]	31.5.2012	[...]	31.12.2013	[...]	19.12.2014	[...]
	[...]	19.4.2011							
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]

(w EUR)

JET2.COM							ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2011		2012		2013		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	20.12.2011	[...]	16.1.2013	[...]	16.5.2013 oraz 7.8.2014	
ŁĄCZNIE	[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]		[0-1 mln EUR]

(w EUR)

NIKI			ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2012		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
OLBIA	[...]	25.9.2012	
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]		[0–1 mln EUR]

(w EUR)

TOURPARADE			ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2012		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
CAGLIARI	[...]	22.8.2013	
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]		[0–1 mln EUR]

(w EUR)

GERMANWINGS			ŁĄCZNA KWOTA DO ODZYSKANIA
	2012		
	KWOTA	DATA PŁATNOŚCI	
CAGLIARI	[...]	18.4.2013	
ŁĄCZNIE	[0–1 mln EUR]		[0–1 mln EUR]

- (432) Aby uwzględnić rzeczywistą korzyść otrzymaną przez przedsiębiorstwa lotnicze, kwoty wskazane w tabeli 19 można dopasować zgodnie z dowodami potwierdzającymi dostarczonymi przez Włochy, w szczególności w odniesieniu do dokładnej daty wszystkich płatności.
- (433) Jak wyjaśniono w motywie 353, na potrzeby zastosowania w tym przypadku zasad pomocy państwa, spółkę AMS i spółkę Ryanair uznaje się za jedno przedsiębiorstwo. Spółki Ryanair i AMS powinny zatem solidarnie odpowiadać za zwrot całej kwoty otrzymanej pomocy.
- (434) Ponadto do wspomnianej kwoty pomocy Włochy powinny dodać odsetki od zwracanej pomocy naliczone od dnia, w którym pomoc niezgodna z prawem została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej odzyskania ⁽¹²⁶⁾, zgodnie z przepisami określonymi w rozdziale V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽¹²⁷⁾.

9. WNIOSEK

9.1. FINANSOWANIE ZAPEWNIONE PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH W ODNIESIENIU DO DZIAŁALNOŚCI NR 1 I 2 (USTAWA 10/2010) W LATACH 2010–2013 – ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

- (435) Włochy niezgodnie z prawem wdrożyły pomoc udzieloną przedsiębiorstwom lotniczym obsługującym dwa porty lotnicze na podstawie ustawy 10/2010 na finansowanie działalności nr 1 i 2 w latach 2010–2013 z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu.

⁽¹²⁶⁾ Zob. art. 16 ust. 2 wcześniej cytowanego rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589.

⁽¹²⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

- (436) Pomoc przyznana przedsiębiorstwom lotniczym obsługującym określone porty lotnicze na podstawie ustawy 10/2010 na finansowanie działalności nr 1 i 2 w latach 2010–2013 jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym należy odzyskać od przedsiębiorstw lotniczych, które obsługują porty lotnicze Olbia i Cagliari i które skorzystały ze środków finansowych przyznanych na działalność nr 1 i 2 na podstawie ustawy 10/2010. Włochy powinny zapewnić, aby wszystkie działania krajowe podejmowano w celu zapewnienia zwrotu takiej nienależnej korzyści przez beneficjentów pomocy.

9.2. REKOMPENSATA FINANSOWA PRZEKAZANA PRZEZ WŁADZE REGIONALNE SARDYŃSKIM OPERATOROM PORTÓW LOTNICZYCH NA FINANSOWANIE DZIAŁALNOŚCI NR 1, 2 I 3 (USTAWA 10/2010) W LATACH 2010–2013 – ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA NA RZECZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

- (437) Komisja uważa, że w ramach programu ustanowionego ustawą 10/2010 w latach 2010–2013 trzech operatorzy portów lotniczych SOGEAAL, SOGAER i GEASAR nie otrzymali pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu w ramach programu ustanowionego ustawą 10/2010 w latach 2010–2013,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Program ustanowiony przez Włochy na podstawie ustawy regionalnej nr 10 dotyczącej Sardynii z dnia 13 kwietnia 2010 r. – *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* nie obejmuje pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu i przyznany na rzecz spółek SOGEAAL S.p.A., SOGAER S.p.A., operatora portu lotniczego Cagliari-Elmas i spółki GEASAR S.p.A., operatora portu lotniczego Olbia.
2. Program ustanowiony przez Włochy na podstawie ustawy 10/2010 na rzecz Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic i Vueling stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu w zakresie, w jakim dotyczy działalności tych przedsiębiorstw lotniczych w porcie lotniczym Cagliari-Elmas i Olbia.
3. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 2, została wprowadzona w życie przez Włochy z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu.
4. Pomoc państwa, o której mowa w ust. 2, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 2

1. Włochy odzyskują od beneficjentów pomoc państwa, o której mowa w art. 1 ust. 2.
2. Uwzględniając fakt, że spółki Ryanair i AMS stanowią jedną jednostkę gospodarczą do celów niniejszej decyzji, ponoszą wspólną odpowiedzialność za spłacenie pomocy państwa otrzymanej przez którąkolwiek z nich.
3. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjentów, do dnia jej faktycznego odzyskania.
4. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004 oraz rozporządzenia (WE) nr 271/2008 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.
5. Włochy anulują wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 1 ust. 2, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 3

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 1 ust. 2, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Włochy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 4

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Włochy przekazują następujące informacje:

- wykaz beneficjentów, którzy otrzymali pomoc w ramach programu, o którym mowa w art. 1 ust. 2, oraz łączną kwotę pomocy otrzymanej przez każdego z powyższych beneficjentów w ramach programu,
- łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od każdego beneficjenta,
- szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji,
- dokumenty potwierdzające, że beneficjentom nakazano zwrot pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2, Włochy na bieżąco informują Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Włochy bezzwłocznie przedstawiają informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Włochy dostarczają również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjentów.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 lipca 2016 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
