

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1584**2014 m. spalio 1 d.**

dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Alghero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 6838)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2003 m. gruodžio 22 d. Komisija gavo Italijos oro vežėjo *Air One S.p.A.* (toliau – *Air One*) skundą, kuriame teigiama, kad keletą Italijos oro uostų valdančios įmonės keliais susitarimais dėl veiklos sąlygų oro uostuose suteikė neteisėtą pagalbą bendrovei *Ryanair Ltd.* (toliau – *Ryanair*). Tie oro uostai buvo Alghero, Peskaros ir Romos, juos atitinkamai valdė *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* (toliau – *So.Ge.A.AL*), *SAGA S.p.A.* ir *Aeroporti di Roma S.p.A.*, taip pat Pizos, Trevizo ir Bergamo (toliau – *Orio al Serio*) oro uostai.
- (2) 2004 m. birželio 11 d. raštu bendrovė *Air One* Komisiją paragino apibrėžti savo poziciją dėl jos skundo pagal Sutarties 265 straipsnį ir Bendrajam Teismui pateikė ieškinį dėl neveikimo. Teismas ieškinį atmetė ⁽²⁾.
- (3) 2004 m. liepos 9 d. raštu Komisija nekonfidencialią skundo versiją nusiuntė Italijai. Komisijai sutikus pratęsti terminą, Italijos pastabos dėl skundo buvo pateiktos 2004 m. spalio 5 d. ir lapkričio 5 d. raštais.
- (4) 2005 m. kovo 14 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos. Komisijai sutikus pratęsti terminą, Italija prašomą informaciją pateikė 2005 m. birželio 17 d. raštu. 2005 m. birželio 30 d. raštu Italija Komisijai pateikė daugiau informacijos.
- (5) 2005 m. lapkričio 21 d. raštu *Air One* Komisijos paprašė išplėsti tyrimą ir įtraukti Bario bei Brindizio oro uostus. 2006 m. gegužės 18 d. raštu *Air One* Komisiją paragino apibrėžti savo poziciją pagal Sutarties 265 straipsnį. Komisija atsakė 2006 m. liepos 14 d. raštu.
- (6) 2006 m. spalio 26 d. ir 2007 m. sausio 10 d. raštuose *Air One* nurodė, kad apsiriboja tik prieštaravimais dėl pagalbos, kaip įtariama, suteiktos pagalbos pagal Alghero oro uostą valdančios bendrovės *So.Ge.A.AL* ir bendrovės *Ryanair* pasirašytus susitarimus. 2007 m. vasario 12 d. raštu *Air One* Komisiją paragino laikytis Sutarties 265 straipsnio.

⁽¹⁾ OL C 38, 2008 2 12, p. 19 ir OL C 40, 2013 2 12, p. 15.

⁽²⁾ 2006 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Air One SpA prieš Europos Sąjungos Komisiją*, T-395/04, Rink. p. II – 1347.

- (7) 2006 m. birželio 27 d. ir lapkričio 30 d. raštais Komisija Italijos paprašė daugiau informacijos. Į šį prašymą iš dalies atsakyta Italijos 2007 m. sausio 17 d. raštu. 2007 m. vasario 19 d. raštu Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. Italija į tą prašymą atsakė 2007 m. kovo 16 ir 26 d. raštais.
- (8) Išnagrinėjusi Italijos pateiktą informaciją Komisija 2007 m. rugsėjo 12 d. nusprendė pradėti tyrimo procedūrą, nustatytą Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje (toliau – 2007 m. sprendimas). 2007 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽³⁾. Komisija suinteresuotąsias šalis pakvietė teikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.
- (9) 2007 m. spalio 15 ir 22 d. raštais Italija Komisijos paprašė pratęsti terminą, per kurį ji turėtų pateikti savo pastabas dėl 2007 m. sprendime išdėstyto vertinimo. Komisija terminą pratęsė 2007 m. spalio 23 d. raštu. Italija savo pastabas dėl 2007 m. sprendimo pateikė 2007 m. lapkričio 14 d.
- (10) 2008 m. vasario 12 d. Komisija paskelbė 2007 m. sprendimo klaidų ištaisymą ⁽⁴⁾.
- (11) 2008 m. vasario 18 d. *Ryanair* pateikė savo pastabas dėl 2007 m. sprendime išdėstyto vertinimo. Tą pačią dieną savo pastabas pateikė So.Ge.A.AL. 2008 m. birželio 16 d. raštu So.Ge.A.AL pateikė daugiau informacijos. 2008 m. vasario 20 d. Italija Komisijai persiuntė Sardinijos regiono pastabas.
- (12) *Ryanair* ir So.Ge.A.AL pastabos Italijai persiųstos 2008 m. vasario 28 d. raštu.
- (13) 2008 m. birželio 20 d. raštu *Air One* papildė savo pirminį skundą. 2008 m. gruodžio 10 d. Komisija tą papildytą informaciją persiuntė Italijai ir paprašė pateikti pastabas. 2009 m. sausio 15 d. raštu Italijos valdžios institucijos paprašė pratęsti pastabų dėl *Air One* pateiktos informacijos pateikimo terminą. 2009 m. sausio 20 d. raštu Komisija sutiko pratęsti terminą. 2009 m. vasario 13 d. Italija Komisijai pateikė savo pastabas.
- (14) 2008 m. rugsėjo 1 d. Komisija susisiekė su bendrove *Ecorys Netherlands BV* (toliau – *Ecorys*) ir paprašė atlikti kelių vykdomų valstybės pagalbos tyrimų, įskaitant tyrimą dėl Aljero oro uosto, ekonominį vertinimą. Atliekant analizę, *inter alia*, vertinti oro uostą valdančios bendrovės So.Ge.A.AL ir vietos valdžios institucijų veiksmams, susiję su So.Ge.A.AL ir oro vežėjų sudarytais susitarimais ir tai, kiek susitarimai su Aljero oro uoste veikiančiais oro vežėjais atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. *Ecorys* savo galutinę ataskaitą pateikė 2011 m. kovo 30 d. (toliau – *Ecorys* ataskaita).
- (15) 2010 m. kovo 5 d. raštu bendrovė *Ryanair* Komisijai pateikė daugiau informacijos apie visus su *Ryanair* susijusius vykdomus valstybės pagalbos tyrimus, įskaitant tyrimą dėl Aljero oro uosto.
- (16) 2011 m. kovo 30 d. Komisija Italijai nusiuntė prašymą suteikti papildomos informacijos. Tuo pačiu raštu Komisija Italijai persiuntė *Ecorys* ataskaitą anglų kalba.
- (17) 2011 m. balandžio 8 d. Komisija bendrovei *Ryanair* nusiuntė prašymą pateikti informacijos. *Ryanair* į tą prašymą atsakė 2011 m. liepos 22 d. raštu.
- (18) 2011 m. gegužės 23 ir 30 d. raštais Italija paprašė pratęsti informacijos, kurios Komisija paprašė 2011 m. kovo 30 d., pateikimo terminą. Tuo pačiu raštu Italija paprašė *Ecorys* ataskaitos anglų kalba vertimo į italų kalbą. 2011 m. birželio 1 d. Italija patvirtino prašymą pateikti vertimą. 2011 m. rugpjūčio 1 d. Komisija Italijai nusiuntė *Ecorys* ataskaitos vertimą į italų kalbą.
- (19) 2011 m. rugpjūčio 31 d. ir rugsėjo 9 d. raštais Italija (ir Sardinijos regionas, ir Italijos transporto ministerija) atsakė į Komisijos 2011 m. kovo 30 d. prašymą pateikti informacijos.
- (20) 2011 m. spalio 19 d. raštu Komisija Italijai persiuntė bendrovės *Ryanair* 2011 m. liepos 22 d. atsakymą. 2011 m. lapkričio 16 d. raštu Italija paprašė pratęsti pastabų pateikimo terminą Tuo pačiu raštu Italija paprašė prie *Ryanair*

⁽³⁾ OL C 12, 2008 1 17, p. 7.

⁽⁴⁾ Žr. 1 išnašą.

atsakymo pridėtos Ekonominio rinkos ekonomikos investuotojo principo vertinimo ataskaitos (toliau – 2011 m. ataskaita) vertimo į italų kalbą. 2011 m. lapkričio 17 d. raštu Komisija sutiko pratęsti terminą. 2012 m. sausio 23 d. Komisija Italijai nusiuntė 2011 m. ataskaitą italų kalba. 2012 m. vasario 15 d. Italija pateikė savo pastabas dėl *Ryanair* pastabų, visų pirma dėl 2011 m. ataskaitos.

- (21) 2012 m. vasario 17 d. Komisija bendrovei *Ryanair* nusiuntė prašymą pateikti informacijos dėl kelių vykdomų valstybės pagalbos tyrimų, įskaitant tyrimą dėl Aljero oro uosto. *Ryanair* į tą prašymą atsakė 2012 m. balandžio 16 d. raštu.
- (22) 2012 m. birželio 27 d. Komisija išplėtė oficialią tyrimo procedūrą ir įtraukė papildomas priemones, kurių Italija ėmėsi, bet kurios nebuvo įtrauktos į *Air One* skundą (2012 m. sprendimas) ⁽⁵⁾. 2012 m. sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija suinteresuotąsias šalis pakvieti teikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.
- (23) Italija savo pastabas dėl 2012 m. sprendimo pateikė 2012 m. rugpjūčio 31 d., spalio 3, 19 ir 22 d. ir 2013 m. vasario 20 d. Komisija gavo keturių suinteresuotųjų šalių pastabas: So.Ge.A.AL, *Ryanair*, *Airport Marketing Services Ltd.* (toliau – AMS) ir *Unioncamere*. Bendrovės *Ryanair* pateiktoje medžiagoje buvo atnaujinta rinkos ekonomikos investuotojo principo vertinimo ataskaita (toliau – 2013 m. ataskaita). Komisija gautas suinteresuotųjų šalių pastabas persiuntė Italijai ir suteikė jai galimybę į tas pastabas atsakyti. Italijos pastabos dėl suinteresuotųjų šalių pateiktų pastabų gautos 2013 m. rugsėjo 6 d. ir lapkričio 13 d.
- (24) Keletas pastabų iš *Ryanair* gauta 2013 m. gruodžio 20 d. ir 2014 m. sausio 17, 24 ir 31 d. Komisija visas su Aljero oro uostu susijusias pastabas Italijai persiuntė 2014 m. sausio 9 d. ir vasario 5 d. 2014 m. vasario 24 d. Italija paprašė *Ryanair* pastabų, jai persiūtų Komisijos 2014 m. vasario 5 d. raštu, vertimo į italų kalbą. 2014 m. balandžio 8 d. raštu Komisija, kaip prašyta, Italijai persiuntė *Ryanair* pastabas italų kalba.
- (25) 2013 m. gruodžio 23 d. Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos dėl nagrinėjamų priemonių. Pratęsus nustatytą pirminį terminą, Italija 2014 m. vasario 18 d. iš dalies atsakė į Komisijos prašymą. 2014 m. kovo 4 d. Italijai buvo priminta jos prievolė išsamiai atsakyti į visus Komisijos 2013 m. gruodžio 23 d. rašte jai pateiktus klausimus. Italija prašomą informaciją pateikė 2014 m. kovo 25 d. raštu.
- (26) 2014 m. kovo 14 d. Komisija Italiją ir su procedūra susijusias suinteresuotąsias šalis informavo, kad 2014 m. vasario 20 d. buvo priimtose Komisijos gairėse dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms (toliau – 2014 m. aviacijos gairės) ⁽⁶⁾, ir Italiją pakvietė pateikti pastabas per 20 darbo dienų nuo 2014 m. aviacijos gairių paskelbimo dienos. Italija neatsakė į 2014 m. kovo 14 d. Komisijos raštą.
- (27) 2014 m. kovo 21 d. raštu Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. Pratęsus nustatytą pirminį terminą, Italija prašomą informaciją pateikė 2014 m. balandžio 25 d. ir gegužės 8 d.
- (28) 2014 m. aviacijos gairės *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtos 2014 m. balandžio 4 d. Jomis pakeistos 2005 m. gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (toliau – 2005 m. aviacijos gairės) ⁽⁷⁾.
- (29) 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybės narės ir suinteresuotosios šalys pakviestos per mėnesį nuo paskelbimo dienos pateikti pastabas dėl 2014 m. aviacijos gairių taikymo šioje byloje. So.Ge.A.AL savo pastabas pateikė 2014 m. gegužės 8 d. So.Ge.A.AL pastabos Italijai persiūtos 2014 m. gegužės 22 d.
- (30) 2014 m. gegužės 26 d. raštu Komisija Italijos paprašė daugiau informacijos. Italija prašomą informaciją pateikė 2014 m. birželio 10 d., liepos 28 d., rugpjūčio 20 ir 27 d., rugsėjo 19 ir 1 d. raštais.

⁽⁵⁾ Žr. 1 išnašą.

⁽⁶⁾ OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

⁽⁷⁾ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

- (31) 2014 m. rugsėjo 11 d. raštu Italija Komisijai pranešė išimtinai sutinkanti, kad šis sprendimas būtų priimtas tik anglų kalba.

2. BENDROJI INFORMACIJA APIE ALGERO ORO UOSTĄ

- (32) Algero oro uostas yra Italijos salos Sardinijos šiaurės vakaruose. Iš pradžių buvo įsteigtas Algero karinis aerodromas, civiliniams orlaiviams jis atvertas 1974 m. Oro uosto infrastruktūra ir įrenginiai priklauso valstybei per Italijos nacionalinę civilinės aviacijos instituciją *Ente Nazionale Aviazione Civile* (toliau – ENAC).
- (33) Kalbant apie atstumą nuo Algero oro uosto iki kitų Sardinijos oro uostų, Algero oro uostas yra už 128 km nuo Olbijos oro uosto, 133 km nuo Oristano oro uosto, 225 km nuo Tortoli–Arbataksa (Arbatax) oro uosto ir 235 km nuo Kaljario oro uosto ⁽⁸⁾. Pasak Italijos, dėl savo geografinės padėties ir specifinių transporto tinklo (kelių ir geležinkelio) ypatybių nė vienas iš tų kaimyninių oro uostų negali būti naudojamas vietoj Algero oro uosto.
- (34) Oro uoste keleivių srautai padidėjo nuo 663 570 keleivių 2000 m. iki daugiau kaip 1 mln. keleivių 2005 m., o 2013 m. keleivių buvo beveik 1,6 mln.

1 lentelė

Keleivių srautai Algero oro uoste

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

- (35) Nuo 2000 m. pagrindinis oro uostu besinaudojantis oro vežėjas – *Ryanair*. Tačiau nuo 2000 m. oro uoste veikė ir kiti vežėjai (*Germanwings*, *Air Italy*, *Air Dolomiti*, *Air Vallée*, *Meridiana*, *Alpi Eagles*, *bmibaby*, *easyJet*, *Air One*, *Volare*, *Alitalia*), įskaitant kitas pigių skrydžių bendroves ⁽⁹⁾.

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

⁽⁹⁾ Vykdančią tyrimą Italija Komisijai informavo, kad bendrovės *Volare* teisių perėmėja yra bendrovės *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.* patronuojamoji bendrovė *CAI Second S.p.A.* Be to, *Air One S.p.A.* susijungė su *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A.*

- (36) Algero oro uoste iš oro vežėjų imami mokesčiai paprastai nustatomi pagal skelbiamą oro uosto mokesčių sąrašą, į kurį įtraukti šie mokesčiai: kilimo ir tūpimo mokestis, keleivio mokestis, saugumo mokestis, bagažo tikrinimo mokestis ir antžeminių paslaugų mokestis.

3. ALGERO ORO UOSTO VALDYMAS

3.1. So.Ge.A.AL

- (37) So.Ge.A.AL įsteigta 1994 m. kaip Algero oro uostą valdanti įmonė. Pradinis bendrovės kapitalas buvo 200 mln. Italijos lirų (ITL) (103 291,4 EUR), jį visą pasirašė vietos viešieji subjektai. Didžiąją dalį kapitalo (tiesiogiai arba netiesiogiai per *Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna – SFIRS S.p.A* (toliau – SFIRS)) turėjo Sardinijos regionas. SFIRS buvo įsteigta kaip Sardinijos regiono investicinė bendrovė ⁽¹⁰⁾.
- (38) Nors So.Ge.A.AL kapitalo sudėtis kito metams bėgant, nuo 1994 m. bendrovė visą laiką visiškai priklausė šiems viešiesiems subjektams: Sasario prekybos rūmams, Sasario provincijai, Sasario savivaldybei, Algero savivaldybei, Sardinijos regionui ir SFIRS S.p.A.
- (39) 2010 m. 80,20 % So.Ge.A.AL akcijų priklausė Sardinijos regionui, 19,80 % – SFIRS.

3.2. VALDYMO KONCESIJA

- (40) 2007 m. gegužės 28 d. So.Ge.A.AL su ENAC pasirašė susitarimą dėl keturiasdešimties metų bendrosios Algero oro uosto valdymo koncesijos ⁽¹¹⁾ (toliau – susitarimas dėl koncesijos) ⁽¹²⁾. Iki 2007 m. bendrovė So.Ge.A.AL Algero oro uostą valdė pagal laikinąją valdymo koncesiją, jai suteiktą 1999 m. vasario 11 d.
- (41) Italijoje oro uosto valdymo koncesiją teikia ENAC, įvertinusi verslo plano, į kurį įeina veiksmų planas, investicijų planas, taip pat ekonominis ir finansinis planas, tvarumą. Veiksmų plane oro uostą valdanti įmonė apibūdina savo ekonominio programavimo strategiją, taip pat organizacinę struktūrą. Investicijų planą sudaro trumpa planuojamų veiksmų ir jų techninio, ekonominio ir administracinio įgyvendinamumo ataskaita. Ekonominiame ir finansiniame plane pateikiamas oro uostą valdančios įmonės finansinis balansas.
- (42) Pagal susitarimo dėl koncesijos 8 straipsnį, So.Ge.A.AL įplaukas sudaro:
- a) oro uostų naudotojų mokesčiai pagal Italijos 1976 m. gegužės 5 d. įstatymą Nr. 324 ir vėlesnius jo pakeitimus;
- b) oru vežamų prekių pakrovimo ir iškrovimo mokesčiai pagal Italijos 1974 m. balandžio 16 d. įstatymą Nr. 117;

⁽¹⁰⁾ Sardinijos regionui priklauso 100 % SFIRS akcinio kapitalo. SFIRS rengia planus ir programas, taip pat gaires, kuriomis siekiama regiono ekonominės ir socialinės plėtros.

⁽¹¹⁾ Oro uosto infrastruktūra priklauso ENAC, o ši ją eksploatuoja tiesiogiai arba, suteikdama koncesijas, eksploatavimą perduoda trečiosioms šalims. Tradiciškai Italijoje buvo keturių tipų oro uosto valdymo modeliai: i) oro uostus tiesiogiai valdė valstybė, ji buvo atsakinga už visos oro uosto infrastruktūros statybą ir eksploataciją ir jai tekdavo visos išlaidos bei visos pajamos; ii) oro uostai valdyti pagal *laikinąją* koncesiją, tokiu atveju oro uostą valdanti įmonė, remdamasi laikinu įgaliojimu, galėjo eksploatuoti oro uosto infrastruktūrą ir pasilikti komercinės veiklos pajamas; iii) oro uostai valdyti pagal *dalinę* koncesiją, tokiu atveju oro uostą valdanti įmonė pasilikdavo visas keleivinių ir krovinių terminalų naudojimo ir pagrindinių oro uosto paslaugų (pavyzdžiui, antžeminių paslaugų) pajamas, o valstybei per ENAC tekdavo visos pajamos iš oro uosto mokesčių (tūpimo ir išvykimo mokesčių, orlaivių stovėjimo mokesčių ir keleivių įlaipinimo mokesčių); iv) oro uostai valdyti pagal *bendrąją* koncesiją, tokiu atveju oro uostą valdanti įmonė būdavo atsakinga už visos infrastruktūros valdymą (įskaitant kontroliuojamąją zoną) ir visų oro uosto paslaugų teikimą ir jai tekdavo visos pajamos iš oro uosto operacijų, ir tai trukdavo iki keturiasdešimties metų. Nuo 2007 m. ENAC gali *dalinę* koncesijos turėtojams (įskaitant tuos, kuriems tik *laikiniai* pavesta valdyti infrastruktūrą) laikinai pavesti valdyti oro uostą taikant *bendrojo* valdymo tvarką, apribojant teisę naudoti pajamas, gaunamas dėl naudotojo teisių, ir leidžiant jas naudoti tik skubioms priemonėms, kurių reikia, kad oro uostą valdanti įmonė galėtų vykdyti savo veiklą, kaip nustatyta veiksmų plane (it. *Piano di interventi*).

⁽¹²⁾ Tarpministerinis dekretas Nr. 125 T dėl koncesijos suteikimo bendrovei So.Ge.A.AL buvo priimtas 2007 m. rugpjūčio 3 d.

- c) koncesijos mokesčiai už saugumo paslaugas, nustatomi pagal Italijos įstatymą Nr. 248/2005 ir vėlesnius jo pakeitimus;
- d) pajamos, tiesiogiai arba netiesiogiai gaunamos iš oro uosto eksploatavimo, taip pat iš trečiųjų šalių naudojimosi oro uosto erdvėmis ir įrenginiais, kaip nustatyta Italijos įstatyminiame dekrete Nr. 18/1999.
- (43) Oro uostus valdančios įmonės ENAC privalo mokėti metinį koncesijos mokestį už teisę valdyti oro uostą, o suma ir mokėjimo tvarka nustatoma atitinkamuose galiojančiuose įstatymuose (daugiau informacijos apie koncesijos mokesčių nustatymą pateikta 155–157 konstatuojamosiose dalyse).
- (44) Remiantis susitarimo 12 straipsniu, nuo metų, kuriais suteikta koncesija, oro uostą valdanti įmonė ENAC privalo kasmet teikti veiksmų plano įgyvendinimo būklės ataskaitą. Be to, ne vėliau kaip likus šešiams mėnesiams iki kiekvieno ketverių metų koncesijos laikotarpio pabaigos oro uostą valdanti įmonė privalo pateikti ENAC tvirtinti būsimų ketverių metų laikotarpio verslo planą (įskaitant investicijų ir veiksmų planus). Oro uostą valdančiai įmonei nesilaikant šių prievolių, taikomos sankcijos.
- (45) Pagal susitarimo dėl koncesijos 14a straipsnį, koncesija atšaukiama, o susitarimo dėl koncesijos galiojimas teisiškai nutraukiamas šiais atvejais: i) per nustatytą terminą neįgyvendinamos 44 konstatuojamojoje dalyje nurodytos priemonės; ii) oro uostą valdanti įmonė daugiau kaip dvylika mėnesių vėluoja sumokėti koncesijos mokestį; iii) bankrutuojama arba iv) iki pirmo ketverių metų laikotarpio pabaigos nepasiekiamas ekonominis ir finansinis balansas.

3.3. VIEŠOSIOS POLITIKOS SRITIS

- (46) 2014 m. vasario 18 d. raštu Italija teigė, kad So.Ge.A.AL nevykdo veiklos, patenkančios į viešosios politikos sritį ⁽¹³⁾.
- (47) Tačiau So.Ge.A.AL suteikia oro uosto patalpas, kad valstybė, vykdanči savo viešuosius įgaliojimus, galėtų teikti tam tikras paslaugas, ir dengia tokių vietų priežiūros ir administravimo išlaidas.
- (48) 2014 m. birželio 10 d. raštu ⁽¹⁴⁾ Italija pateikė persvarstytą savo poziciją ir teigė, kad administruojant tas oro uosto patalpas patirtos išlaidos patenka į viešosios politikos sritį. Kalbant apie taikytiną teisinę sistemą, Italija teigė, kad teisės normomis griežtai nustatyta, kad tas išlaidas turi dengti oro uostus valdančios įmonės. Visų pirma, oro uostą valdanti įmonė privalo ENAC ir kitiems viešiesiems subjektams (pasienio oro policijai, muitinei, finansų apsaugos tarnybai, jūrų, oro ir pasienio sveikatos tarnybai, Italijos Raudonojo Kryžiaus organizacijai, gaisrinei, policijai) oro uoste suteikti tam tikras patalpas ir padengti atitinkamas administravimo ir eksploatacijos išlaidas ⁽¹⁵⁾. Oro uostus valdančių įmonių prievolė viešiesiems subjektams oro uoste suteikti patalpas ir padengti atitinkamas išlaidas nustatyta Pagrindų susitarime dėl Italijos oro uostus valdančių įmonių skyrimo, nurodytame Transporto ir navigacijos ministerijos 1999 m. spalio 20 d. nutarime Nr. 12479, priimtame taikant 1997 m. Ministro dekretą Nr. 521. Į susitarimą dėl koncesijos buvo perkeltos atitinkamos nuostatos, ir jo 4 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta oro uostą valdančios įmonės prievolė „vykdyti veiklą, kurios reikia siekiant padėti oro uosto patalpose vykdyti skubios pagalbos ir sveikatos priežiūros tarnybų veiklą, už kurią atsakinga valstybė“. Pasak Italijos, bendros veiklos išlaidos, kurias So.Ge.A.AL patyrė vykdydama tų patalpų priežiūrą 2000–2010 m., buvo 2 776 073 EUR ⁽¹⁶⁾.
- (49) Italija dar teigė, kad visos 1 284 133 EUR investicijų į naują terminalą sąnaudos yra patalpų, kurias So.Ge.A.AL turi suteikti viešiesiems subjektams, statybos išlaidos, todėl tai taip pat yra išlaidos, patirtos vykdanč veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį (žr. taip pat 86 konstatuojamąją dalį).

⁽¹³⁾ Šiuo atžvilgiu Komisija primena, jog Teismas yra nusprendęs, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, vykdančiai savo, kaip valdžios institucijos, oficialius įgaliojimus, nėra ekonominio pobūdžio ir paprastai nėra įtrauktina į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį. Šiuo požiūriu žr. 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 2599, 7 ir 8 punktus, 1988 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Rink. p. I-2479, 18 punktą, 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, Rink. P. I-43, 30 punktą ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P, Rink. p. I-2207, 71 punktą.

⁽¹⁴⁾ Juo atsakyta į Komisijos 2014 m. gegužės 26 d. prašymą suteikti informacijos.

⁽¹⁵⁾ 2007 m. susitarimo dėl koncesijos 4 straipsnio 7 ir 8 punktai ir 11 straipsnis.

⁽¹⁶⁾ 2014 m. birželio 10 d. Italijos rašto 22 priedas.

3.4. BENDROVĖS SO.GE.A.AL MOKAMI KONCESIJOS MOKESČIAI

- (50) 2000–2010 m. bendrovės So.Ge.A.AL mokėti (valdymo ir saugumo) koncesijos mokesčiai pateikti 2 lentelėje ⁽¹⁷⁾.

2 lentelė

1998–2010 m. So.Ge.A.AL mokėti koncesijos mokesčiai (EUR)

Aprašymas	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.
Ministerijai mokamas valdymo koncesijos mokeskis	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Saugumo koncesijos mokeskis	—	—	—	—	—	—	—
Iš viso	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Aprašymas	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	Iš viso
Valdymo koncesijos mokeskis	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Saugumo koncesijos mokeskis	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
Iš viso	480 928	156 539	216 458	280 335	319 627	219 575	2 882 763

3.5. FINANSINĖ SO.GE.A.AL PADĖTIS

- (51) So.Ge.A.AL finansiniai rezultatai 2000–2010 m. buvo neigiami. Pasak Italijos, bendrovės veiklos rezultatai buvo prasti dėl to, kad vėluota suteikti bendrąją oro uosto valdymo koncesiją. Suteikus koncesiją prasidėjo ekonomikos krizė ir labai sumažėjo keleivių, o tai turėjo neigiamos įtakos oro uosto veiklai.
- (52) 2011 m. rugpjūčio mėn. Italija Komisijai pateikė Algero oro uosto finansinės padėties 2000–2010 m. vertinimo ataskaitą (toliau – *Accuracy* ataskaita) ⁽¹⁸⁾. Remiantis *Accuracy* ataskaita So.Ge.A.AL metiniai finansiniai rezultatai buvo tokie:

3 lentelė

So.Ge.A.AL finansiniai rezultatai 2000–2010 m. (tūkst. EUR)

Metai	Rezultatas
2000 m.	(32,2)
2001 m.	(790,7)
2002 m.	(47,3)
2003 m.	(951,0)
2004 m.	(2 981,7)

⁽¹⁷⁾ Be koncesijos mokesčio, mokamo už oro uosto valdymą, nuo 2005 m. už teisę oro uoste teikti saugumo paslaugas ir imti saugumo paslaugų mokestį So.Ge.A.AL taip pat mokėjo saugumo koncesijos mokestį.

⁽¹⁸⁾ Bendrovės *Accuracy* parengto 2011 m. rugpjūčio 29 d. projekto *Nuraghe – Il caso So.Ge.A.AL*, kurį Komisijai Italija pateikė 2011 m. rugpjūčio 31 d. raštu, 1 priedas.

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

- (53) Vykdamas tyrimą Italija Komisijai pateikė bendrovės So.Ge.A.AL 2000–2010 m. metines ataskaitas (it. *Relazione sulla gestione del bilancio*) ⁽¹⁹⁾.
- (54) 2001 m. So.Ge.A.AL nurodė 1 530 960 048 ITL nuostolį. 2002 ir 2003 m. So.Ge.A.AL taip pat nurodė neigiamus skaičius.
- (55) 2004 m. So.Ge.A.AL nuostolis buvo 2 981 688 EUR. Nuostoliai nurodyti ir 2005 bei 2006 m. 2007 m. taip pat nurodytas 1 801 000 EUR nuostolis, nors 2007 m. rugpjūčio 3 d. buvo suteikta bendroji oro uosto valdymo koncesija. Remiantis 2007 m. metine ataskaita, 2007 m. So.Ge.A.AL finansiniai rezultatai pablogėjo dėl nenumatytų įvykių.
- (56) Taigi 2008 m. So.Ge.A.AL nurodė 4 577 000 EUR, o 2009 m. – 12 404 126 EUR nuostolius.
- (57) 2009 m. metinėje ataskaitoje So.Ge.A.AL pažymėjo, kad, remiantis 2007 m. susitarimu dėl koncesijos, per ketverius metus nuo koncesijos suteikimo ji turėjo išlyginti rezultatą. Atsižvelgdama į savo prastą finansinę padėtį 2009 m., So.Ge.A.AL pasiūlė parengti ir patvirtinti atnaujintą verslo planą, kuris, kaip bendrovė nurodė, buvo būtinas, kad prognozės labiau atitiktų rinkos pokyčius. Roland Berger parengtas verslo planas (žr. 64–70 konstatuojamąsias dalis) tuo požiūriu laikytas nepakankamai patikimu.
- (58) 2010 m. ir vėl nurodytas 1 847 165 EUR nuostolis. Turimomis žiniomis, eismo srantai ir toliau didėjo, net ir dėl ugnikalnio pelenų susidarius sunkiai ekonominei padėčiai, nes teko laikinai uždaryti Europos oro erdvę.

4. VERSLO PLANAI

- (59) Nuo 1999 m. So.Ge.A.AL parengė kelis verslo planus, trumpai apibendrintus 60–75 konstatuojamosiose dalyse.

4.1. 1999 M. VERSLO PLANAS

- (60) 1999 m. verslo planas apima du 1999–2007 m. laikotarpio vienas po kito einančius etapus:
- 1999–2001 m. Šiuo laikotarpiu So.Ge.A.AL visų pirma planavo kapitalo padidėjimą, taip pat planavo, kad bus pradėta jos privatizacija, skirta bendroji koncesija, investuojama į oro uosto infrastruktūrą, du oro vežėjai pradės vykdyti reguliariusius skrydžius naujais maršrutais, bus parengtas rinkodaros ir komercinės plėtros planas;
 - 2002–2007 m. Šis etapas turėjo būti skirtas verslo plėtojimui naudojant patobulintą oro uosto infrastruktūrą.
- (61) Verslo plane nurodyta, kad bendroji koncesija turėtų būti suteikta 1999 m., o So.Ge.A.AL kapitalas po to turėtų padidėti iki 6 mlrd. ITL.

⁽¹⁹⁾ Italijos 2012 m. spalio 26 d. ir 2014 m. vasario 18 d. raštai.

- (62) Verslo plane taip pat nurodyta, kad turėtų būti įvairinamos oro vežėjų teikiamos oro susisiekimo paslaugos, pritraukus dvi sparčiai augančias pigių skrydžių bendroves, kurios būtų pagrindinė varomoji augimo jėga. Vienas oro vežėjas 1999 m. turėjo pradėti vykdyti skrydžius iš Aljero oro uosto Aljero–Milano maršrutu, antrasis 2000 m. turėjo pradėti vykdyti skrydžius Aljero–Londono maršrutu, per savaitę turėjo būti trys skrydžiai pirmaisiais metais taikant skatinamąsias mokesčių nuolaidas.
- (63) Remiantis eismo srautų prognozėmis, atsiradus naujiems dviejų oro vežėjų (tuo metu, kai rengtas planas, jie su So.Ge.A.AL vedė derybas dėl oro uosto paslaugų susitarimų) maršrutams, kaip minėta 62 konstatuojamojoje dalyje, 2004 m. Aljero oro uoste keleivių turėjo būti 1 mln., o 2007 m. – iki 1,1 mln.

4.2. ROLAND BERGER PLANAS

- (64) 2004 m. plane, kurį bendrovei So.Ge.A.AL parengė konsultacinė įmonė *Roland Berger* (toliau – *Roland Berger* planas), buvo pateikta išsami 2004–2008 m. laikotarpio prognozė. Pagrindiniai verslo plano duomenys:
- a) pigių skrydžių dalis, palyginti su visais eismo srautais oro uoste, turėtų padidėti nuo 20 iki 44 %, o 2008 m. turėtų būti iki 620 000 keleivių;
 - b) su oro susisiekimu nesusijusios pajamos turėtų padidėti nuo 2,2 EUR vienam keleiviui iki 5 EUR vienam keleiviui ⁽²⁰⁾;
 - c) su oro susisiekimu susijusios pajamos turėtų padidėti nuo 6,8 EUR vienam keleiviui 2003 m. iki 7,47/7,75 EUR vienam keleiviui 2008 m.;
 - d) turėtų būti skirta 42,6 mln. EUR vertės investicijų į infrastruktūrą ir įrangą, iš jų 41,3 mln. EUR būtų dengiama viešosiomis lėšomis.
- (65) Norint suprasti, kokie buvo Aljero oro uosto veiklos rezultatai rinkos atžvilgiu, jo veiklos rezultatai buvo palyginti su palyginamųjų oro uostų rezultatais:
- a) nurodyta, kad antžeminių paslaugų pajamos ir pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusių šaltinių, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo aikštelių, automobilių nuomos, degalų srautų, mažmeninės prekybos ir maitinimo paslaugų koncesijų, buvo mažesnės už sektoriaus vidurkį; išlaidos vienam keleiviui svyravo nuo pusės iki trečdalio išlaidų, kurias nurodė nedideli oro uostai, ir buvo mažesnės negu penktadalis didelių oro uostų išlaidų;
 - b) kad pajamų rezultatai prasti, matyti ir iš išlaidų vienam keleiviui, atitikusių tokias pat išlaidas Apulijos oro uoste, kurio grynasis veiklos rezultatas buvo neigiamas;
 - c) tačiau veiklos išlaidos atitiko geriausiai veikiančių Italijos oro uostų išlaidas.
- (66) *Roland Berger* plane oro uostą valdančios įmonės būsimos veiklos pajamos ir išlaidos buvo prognozuojamos pagal du scenarijus: oro uosto plėtros esant laikinajai koncesijai ir oro uosto plėtros esant bendrajai koncesijai. Pagal pirmąjį scenarijų buvo tikimasi, kad oro uostas toliau patirs nuostolių iki 2008 m., o pagal antrąjį scenarijų oro uostas turėjo išlyginti rezultatą jau 2005 m., nes pagal bendrosios koncesijos scenarijų, palyginti su laikinosios koncesijos scenarijumi, jo metinės pajamos turėjo būti didesnės vidutiniškai 7 % (daugiausia dėl didesnių su oro susisiekimu nesusijusių pajamų – buvo tikimasi, kad komercinės pajamos padidės dėl veiksmingesnės reklaminės veiklos, automobilių parko veiklos ir degalų pardavimo). Buvo manoma, kad su oro susisiekimu susijusios veiklos finansinis rezultatas bus neigiamas net pagal bendrosios koncesijos scenarijų.
- (67) *Roland Berger* plane buvo nurodytos per mažos pajamos iš antžeminių paslaugų teikimo, tai daugiausia buvo susiję su pigių skrydžių bendrovėmis. Buvo manoma, kad antžeminių paslaugų teikimas ir toliau bus nuostolingas vidutiniu laikotarpiu, net ir laikantis optimistinio požiūrio. Buvo apskaičiuota, kad negautos pajamos iš antžeminių paslaugų teikimo pigių skrydžių bendrovėms 2008 m. būtų 3,2 mln. EUR.

⁽²⁰⁾ Oro uostų pajamos susideda iš dviejų pagrindinių dalių: su oro susisiekimu susijusios pajamos, gaunamos iš oro vežėjams taikomų mokesčių už tai, kad jie naudojami ir orlaiviams, ir keleiviams skirtais įrenginiais, ir komercinės pajamos, gaunamos iš komercinės veiklos oro uosto teritorijoje, įskaitant nuomą, automobilių stovėjimo aikšteles, aprūpinimą maistu ir gėrimais ir biurų arba turto nuomą.

- (68) Remiantis *Roland Berger* planu, oro uostas, norėdamas išvengti ankstesnių nuostolių ir išlyginti rezultatą, pirmiausia siekė padidinti komercines pajamas tiek, kad išlaidos vienam keleiviui būtų tokios pat kaip ir palyginamuosiuose oro uostuose (nuo 2,2 iki 5 EUR vienam keleiviui). Tikėtasi, kad 2004–2008 m. iš pigių skrydžių oro bendrovių eismo srautų bus gaunamos pagrindinės su oro susisiekimu nesusijusios pajamos ir dėl jų bus sumažinti su oro susisiekimu susijusios veiklos nuostoliai. Remiantis prognozėmis, 2008 m. turėjo būti 620 000 pigių skrydžių oro bendrovių keleivių.
- (69) *Roland Berger* plane taip pat nurodyta, kad oro uostą ir toliau valdant pagal laikinąją koncesiją bendrovę So.Ge.A.AL prireiks rekapitalizuoti, kad būtų padengti veiklos nuostoliai.
- (70) *Roland Berger* planas buvo du kartus – 2007 ir 2008 m. – atnaujintas siekiant atsižvelgti į sektoriaus pokyčius. Atnaujintuose planuose siūlyti konkretūs oro uosto plėtros 2008–2011 m. veiksmai, turėjo būti didinamos ir su oro susisiekimu susijusios (pirmiausia iš antžeminių paslaugų teikimo veiklos) ir su juo nesusijusios pajamos.

4.3. KONCESIJOS SUTEIKIMO VERSLO PLANAS

- (71) So.Ge.A.AL verslo planas, parengtas siekiant visapūsės koncesijos, buvo patvirtintas 2005 m. rugsėjo mėn., jame pateikta pajamų ir išlaidų per keturiasdešimt oro uosto valdymo koncesijos metų prognozė, darant prielaidą, kad koncesija bendrovei So.Ge.A.AL bus suteikta 2006 m.
- (72) Iš prognozių buvo matyti, kad iki 2010 m. metiniai eismo srautai kasmet nuolat didės 4,5 %, 2011–2025 m. – 2,6 %, 2006–2025 m. – 3,78 %, o artėjant 2045 m. keleivių bus beveik 2 800 000. Buvo numatyta, kad su oro susisiekimu nesusijusios pajamos padidės nuo 2 929 000 EUR per metus 2006 m. iki 8 814 000 EUR 2045 m. Panašiai, tikėtasi, kad su oro susisiekimu susijusios pajamos padidės nuo 9 288 000 EUR 2006 m. iki 29 587 000 EUR keturiasdešimties metų laikotarpio pabaigoje. Prognozėse numatyta, kad, oro uostui pasiekus viršutinę 2 mln. keleivių ribą ir pagal ES taisykles dėl antžeminių paslaugų teikimo Europos oro uostuose ⁽²¹⁾ rinkoje atsiradus papildomam antžeminių paslaugų teikėjui, su oro susisiekimu susijusios pajamos sumažės 20 %.
- (73) Buvo numatyta, kad 2006–2045 m. kapitalo išlaidos bus 143,3 mln. EUR. Į planą buvo įtraukta išsami 2006–2045 m. kapitalo investicijų programa ir nurodyti šių investicijų finansavimo šaltiniai (privatūs arba viešieji).

4.4. 2010 M. REORGANIZACIJOS IR RESTRUKTŪRIZACIJOS PLANAS

- (74) 2010 m. reorganizacijos ir restruktūrizacijos planą Sardinijos regionas patvirtino 2010 m. rugsėjo mėn. Plane numatyta išsami So.Ge.A.AL ekonominės padėties 2000–2010 m. laikotarpio analizė ir prognozuota, kad bendrovė vėl taps gyvybinga 2012 m., taip pat atsižvelgiant į 2010 m. numatytą bendrovės rekapitalizavimą.
- (75) Remiantis 2010 m. reorganizacijos ir restruktūrizacijos planu, iki 2010 m. So.Ge.A.AL veiklos rezultatai buvo prasti dėl netinkamo valdymo, neveiksmingos antžeminių paslaugų teikimo tvarkos, infrastruktūros trūkumų ir nepakankamų su oro susisiekimu susijusių ir su juo nesusijusių pajamų.

5. NAGRINĖJAMOS PRIEMONĖS

- (76) 2007 ir 2012 m. sprendimais atitinkamai pradėtas ir išplėstas tyrimas apima šias priemones:

a) priemonės, suteiktas oro uostą valdančiai įmonei So.Ge.A.AL:

- Sardinijos regiono ir kitų viešųjų akcininkų kapitalo injekcijos;
- Sardinijos regiono įnašus įrenginiams ir darbams;
- valstybės skirtą finansavimą oro uosto infrastruktūrai ir įrangai;

b) galimą pagalbą pagal įvairius susitarimus, nuo 2000 m. sudarytus su oro uoste veikiančiais oro vežėjais.

⁽²¹⁾ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl pateikimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

5.1. BENDROVEI SO.GE.A.AL SUTEIKTOS PRIEMONĖS

5.1.1. 1 priemonė. Kapitalo injekcijos

- (77) Italijos įstatymais reikalaujama, kad oro uostus valdančių įmonių kapitalas būtų ne mažesnis už tam tikrą mažiausią dydį, kuris priklauso nuo eismo srautų dydžio ⁽²²⁾: oro uostų, kuriuose keleivių yra 300 000–1 000 000, mažiausias reikalaujamas kapitalas buvo 3 mln. EUR, o oro uostams, kuriuose keleivių yra 1–2 mln., riba buvo 7,5 mln. EUR. Vykdam tyrimą, Italija teigė, kad So.Ge.A.AL viešųjų akcininkų atliktomis kapitalo injekcijomis pirmiausia siekta dėl nuostolių sumažėjusių bendrovės kapitalą atkurti iki nacionaline teise nustatyto lygio.
- (78) Remiantis Italijos pateikta informacija, 2000–2010 m. So.Ge.A.AL viešieji akcininkai bendrovei naujo kapitalo suteikė kelis kartus: ⁽²³⁾

4 lentelė

So.Ge.A.AL kapitalo operacijos

Metai	Aprašymas	So.Ge.A.AL akcininkų susirinkimas	Kapitalo injekcija (EUR)
2003 m.	Injekcija, kuria siekta atkurti dėl nuostolių sumažėjusį kapitalą ir jį padidinti iki 7 754 000 EUR.	2003 m. gegužės 9 d.	5 198 000
2005 m.	3 933 372,17 EUR injekcija, kuria siekta atkurti dėl nuostolių sumažėjusį kapitalą.	2005 m. balandžio 29 d.	3 933 372,17
2007 m.	3 797 185 EUR injekcija, kuria siekta atkurti dėl nuostolių sumažėjusį kapitalą.	2007 m. spalio 31 d.	3 797 185
2009 m.	5 649 535 EUR injekcija, kuria siekta atkurti dėl nuostolių sumažėjusį kapitalą.	2009 m. sausio 26 d.	5 649 535
2010 m.	12 508 306 EUR injekcija, kuria siekta atkurti dėl nuostolių sumažėjusį kapitalą.	2010 m. gegužės 21 d.	12 508 306

5.1.2. 2 priemonė. Įrenginių ir darbų finansavimas

- (79) Remiantis Italijos pateikta informacija, 1998–2009 m. So.Ge.A.AL gavo Sardinijos regiono įnašus įrenginiams ir darbams finansuoti, jų bendra vertė buvo 6 540 269 EUR.
- (80) Savo pastabose dėl 2012 m. sprendimo Italija paaiškino, kad pagrindinis įrenginių ir darbų priemonių tikslas buvo atnaujinti oro uosto infrastruktūrą. Italija nurodė bendrą viešųjų darbų apibrėžtį (it. *lavoro pubblico*), nustatytą Italijos 1994 m. vasario 11 d. įstatymo Nr. 109 2 straipsnio 1 dalyje (it. *Legge quadro in materia di lavori pubblici*) ⁽²⁴⁾, būtent statybos, griovimo, rekonstrukcijos, renovacijos, taip pat darbų ir įrenginių priežiūros veikla, įskaitant aplinkos apsaugą ir bioinžineriją ⁽²⁵⁾. Italija paaiškino, kad nagrinėjamas finansavimas galiausiai naudotas finansuoti keleivių terminale vykdytiems darbams, išorės kelių jungtims gerinti, orlaivių stovėjimo vietų, taip pat oro uosto eksploatacijai būtinai įrangai gerinti.

⁽²²⁾ Visų pirma žr. Ministro dekreto Nr. 521/1997 3 straipsnį.

⁽²³⁾ 2011 m. rugpjūčio 31 d. Italijos rašto 7 ir 23 priedai. Viešasis finansavimas pagal viešuosius akcininkus, įskaitant SFIRS įnašus 2007, 2009 ir 2010 m., nurodytas to rašto 1 priede (*Accuracy* ataskaita), p. 40.

⁽²⁴⁾ 2012 m. spalio 22 d. Italijos raštas.

⁽²⁵⁾ Ši apibrėžtis nustatyta 2006 m. balandžio 12 d. Įstatyminio dekreto Nr. 163 3 straipsnio 8 dalyje (it. *Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture*).

- (81) Remdamasi tais paaiškinimais, vykdydama su šiuo sprendimu susijusį tyrimą Komisija įrenginių ir darbų finansavimą (2 priemonė) ir subsidijas infrastruktūros investicijoms (3 priemonė) nagrinėjo kartu, kaip kelias priemones, kuriomis finansuojamas infrastruktūros ir įrangos diegimas ir gerinimas.

5.1.3. 3 priemonė. Oro uosto infrastruktūros ir įrangos finansavimas

- (82) 5 lentelėje pateikta informacija apie infrastruktūros investicijas 2000–2010 m., iš dalies finansuotas viešosiomis lėšomis ⁽²⁶⁾.

5 lentelė

Infrastruktūros investicijos 2000–2010 m.

Investicijos	Privalomo išpareigojimo suteikti viešąjį finansavimą data	Investicinės sąnaudos (EUR)	Viešasis finansavimas (EUR)	Viešojo finansavimo šaltinis
Naujos išvykimo vietos	1994 m.	109 773,59	109 774	Sardinijos regionas
Atvykimo vietų restruktūrizavimas (it. <i>Ristrutturazione zona arrivi</i>)	1996 m.	1 442 990,23	1 350 812	Sardinijos regionas
Naujas terminalas	1997 m.	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
Riedėjimo tako dangos gerinimas	1997 m.	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Šoninės saugos zonos	1998 m.	429 894,54	417 102	Sardinijos regionas
IŠ VISO	nėra duomenų	23 483 749,5	20 751 424,72	ENAC
Bagazo kontrolės rentgeno sistema	2003 m.	208 782,99	191 082,99	ENAC
Senojo keleivių terminalo pertvarkymas (it. <i>Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri</i>)	2003 m.	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
Perono gerinimas	2003 m.	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
Riedėjimo tako gerinimas	2003 m.	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
Kilimo ir tūpimo tako gerinimas	2003 m.	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Išorinės ribos kontrolės sistema	2003 m.	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Sprogmenų aptikimo įranga (it. <i>Carrello antideflagrante</i>)	2004 m.	76 001,29	76 000	ENAC
IŠ VISO	nėra duomenų	53 736 749,37	48 579 036,23	nėra duomenų

⁽²⁶⁾ 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

- (83) Be to, 2000–2010 m. Sardinijos regionas bendrovei So.Ge.A.AL suteikė tiesioginių dotacijų įrangai įsigyti (vidaus ryšio įrenginiams, programinei įrangai, transporto priemonėms ir kt.), kurių bendra vertė 4 680 281,44 EUR.
- (84) Pasak Italijos ⁽²⁷⁾, skirti 25 431 706,16 EUR viešojo finansavimo sumą buvo teisėtai išpareigota iki 2000 m., būtent iki sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos ⁽²⁸⁾. Visų pirma:
- a) valstybės finansavimas, nustatytas CIPE ⁽²⁹⁾ 1997 m. rugpjūčio 29 d. sprendime, – finansavimas panaudotas naujo keleivių terminalo statybai ir riedėjimo tako gerinimui;
 - b) regioninis finansavimas, bendrovei So.Ge.A.AL suteiktas pagal Sardinijos regiono ir Transporto ministerijos 1996 m. rugpjūčio 5 d. pagrindų susitarimą, Italijos 1994 m. sausio 29 d. regioninį įstatymą Nr. 2 ir 1996 m. vasario 15 d. regioninį įstatymą Nr. 9, – finansavimas buvo skirtas senojo terminalo pertvarkymui ir šoninių saugos zonų statybai. Be to, remiantis tais regioniniais įstatymais, bendrovei So.Ge.A.AL suteiktas regioninis finansavimas įrangai finansuoti.
- (85) Pasak Italijos, prieš 2007 m. suteikdama bendrąją koncesiją valstybė buvo atsakinga už infrastruktūros investicijas, o oro uostą valdanti įmonė buvo tik valstybės patvirtinta infrastruktūros darbų vykdytoja.
- (86) 2014 m. birželio 10 d. rašte ⁽³⁰⁾ Italija taip pat teigė, kad iš visų investicijų į naująjį terminalą 1 284 133 EUR suma būtų išlaidos, patirtos vykdančiąją viešosios politikos sritį, ir tai būtų terminalo patalpų, kurias So.Ge.A.AL turi suteikti viešiesiems subjektams, statybos išlaidos (žr. 49 konstatuojamąją dalį).

5.2. ORO UOSTE VEIKLĄ VYKDANTIEMS ORO VEŽĖJAMS SUTEIKTOS PRIEMONĖS

- (87) Tyrimas apima keletą susitarimų, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su įvairiais skrydžius iš Algero oro uosto vykdančiais oro vežėjais ir kuriuos Komisija 2007 ir 2012 m. sprendimuose laikė galbūt esančiais valstybės pagalba tiems oro vežėjams.
- (88) Pasak Italijos, dėl susitarimų su oro vežėjais tarėsi So.Ge.A.AL generalinis direktorius, direktorių valdybai teikęs ataskaitas apie derybų būklę ir susitarimų turinį. Prieš pasirašant susitarimus jų sąlygas patvirtino So.Ge.A.AL direktorių valdyba ⁽³¹⁾.

5.2.1. 4 priemonė. Susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL pasirašė su *Ryanair* ir AMS

- (89) Nuo 2000 m. *Ryanair* buvo pagrindinis Algero oro uoste veiklą vykdančias oro vežėjas. So.Ge.A.AL su *Ryanair* ir jos patronuojamąja bendrove AMS pasirašė dviejų rūšių susitarimus.

i. Oro uosto paslaugų susitarimai (OUPS)

- (90) *Ryanair* ir So.Ge.A.AL oro uosto paslaugų susitarimuose (toliau – OUPS), kuriuos pasirašyti pradėta 2000 m., nustatytos *Ryanair* veiklos Algero oro uoste sąlygos ir oro vežėjo mokėtinų oro uosto mokesčių dydis. *Ryanair* išipareigojo užtikrinti iš anksto nustatytą skrydžių ir (arba) keleivių skaičių, o So.Ge.A.AL jai už tai turėjo mokėti sėkmingo sandorio mokestį. Nepasiekus nustatytų skaičių būtų taikomos sankcijos.

ii. Rinkodaros paslaugų susitarimai

- (91) Rinkodaros paslaugų susitarimai yra susiję su Algero paskirties vietos reklamavimu oficialioje *Ryanair* svetainėje. Nuo 2006 m. susitarimai buvo pasirašomi su *Ryanair* 100 % patronuojamąja bendrove AMS, ir jie sudaryti tomis pačiomis dienomis kaip ir su *Ryanair* pasirašyti OUPS.

⁽²⁷⁾ 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

⁽²⁸⁾ 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris* prieš Komisiją, T-128/89, Rink. p. II-3929.

⁽²⁹⁾ Comitato interministeriale per la programmazione economica.

⁽³⁰⁾ Juo atsakyta į Komisijos 2014 m. gegužės 26 d. prašymą suteikti informacijos.

⁽³¹⁾ 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto A priedas.

- (92) 93–109 konstatuojamosiose dalyse Komisija apibendrina pagrindines So.Ge.A.AL ir *Ryanair* bei AMS pasirašytų susitarimų (OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimų) nuostatas.

5.2.1.1. 2000 m. OUPS su *Ryanair*

- (93) Dėl pirmojo *Ryanair* ir So.Ge.A.AL pasirašyto OUPS susitarta 2000 m. birželio 22 d., susitarimas pasirašytas dešimčiai metų.
- (94) Remiantis 2000 m. OUPS, *Ryanair* turėjo vykdyti bent vieną skrydį per dieną į abi puses tarp Londono ir Algero ir bendrovei So.Ge.A.AL sumokėti [...] ITL (*) už kiekvieną apsisukimą. *Ryanair* taip pat turėjo kasmet teikti pardavimo ir rinkodaros planą ir nurodyti su maršruto aptarnavimu susijusius rezultatus, taip pat plėtros perspektyvas.
- (95) So.Ge.A.AL įsipareigojo bendrovei *Ryanair* suteikti terminalą ir teikti antžemines paslaugas. Oro uostą valdanti įmonė taip pat turėjo kas mėnesį mokėti arba kredituoti sumą, lygią *Ryanair* mokėtinų antžeminių paslaugų teikimo mokesčių sumai, pirmaisiais susitarimo metais taikant viršutinę ribą. So.Ge.A.AL taip pat įsipareigojo *Ryanair* kasmet mokėti fiksuotą sumą ir papildomą sumą, jeigu į šios tvarkaraštį būtų įtrauktas antras skrydis į abi puses.

5.2.1.2. 2002 m. OUPS ir rinkodaros susitarimas su *Ryanair*

- (96) Antrąjį OUPS *Ryanair* ir So.Ge.A.AL pasirašė 2002 m. sausio 25 d., šis susitarimas apėmė 2002 m. sausio 1 d. – 2012 m. gruodžio 31 d. laikotarpį ir juo pakeistas 2000 m. OUPS. Remiantis tuo susitarimu, *Ryanair* turėjo bendrovei So.Ge.A.AL mokėti [...] EUR antžeminių paslaugų teikimo mokesčių už kiekvieną apsisukimą. *Ryanair* turėjo mokėti oro uosto mokesčius ir saugumo mokesčius pagal skelbiamą mokesčių sąrašą.
- (97) Tą pačią dieną So.Ge.A.AL ir *Ryanair* pasirašė rinkodaros susitarimą, apėmusį tokį pat laikotarpį kaip ir 2002 m. OUPS. *Ryanair* įsipareigojo savo svetainėje ir savo nuožiūra kitose žiniasklaidos priemonėse vykdyti reklamavimo ir skatinimo veiklą ir, pasitarusi su So.Ge.A.AL, reklamuoti skrydį tarp Algero ir Londono. Remiantis šiuo susitarimu, So.Ge.A.AL turėjo mokėti [...] EUR rinkodaros mokesčius už pirmą kasdien visus metus kiekvienu maršrutu vykdomą skrydį pirmyn ir atgal ir [...] EUR už antrą kasdien tik vasarą kiekvienu maršrutu vykdomą skrydį pirmyn ir atgal.

5.2.1.3. 2003 m. OUPS ir rinkodaros susitarimas su *Ryanair*

- (98) 2003 m. rugsėjo 1 d. So.Ge.A.AL ir *Ryanair* pasirašė naują vienuolikos metų OUPS (su galimybe jį pratęsti dar dešimčiai metų), kuriuo pakeistas 2002 m. OUPS.
- (99) Remiantis 2003 m. OUPS, *Ryanair* turėjo tęsti skrydžius į Londoną ir, atsižvelgiant į ankstesnių susitarimų rezultatus, t. y. eismo srautus, *Ryanair* turėjo nustatyti naują kasdien vykdomą skrydį į Frankfurto–Hano oro uostą arba bet kuriuos kitus *Ryanair* tinklo oro uostus. *Ryanair* turėjo bendrovei So.Ge.A.AL mokėti [...] EUR antžeminių paslaugų teikimo mokesčių už kiekvieną apsisukimą. Savo ruožtu, oro vežėjas turėjo mokėti oro uosto mokesčius ir saugumo mokesčius pagal skelbiamą mokesčių sąrašą.
- (100) 2003 m. rugsėjo 1 d. buvo pasirašytas ir rinkodaros paslaugų susitarimas, apimantis tokį pat laikotarpį kaip ir 2003 m. OUPS. Remiantis tuo susitarimu, So.Ge.A.AL turėjo mokėti šiuos rinkodaros mokesčius: i) [...] EUR per metus už pirmą kasdien visus metus kiekvienu tarptautiniu maršrutu vykdomą skrydį pirmyn ir atgal, ii) [...] EUR už antrą kasdien tik vasarą kiekvienu maršrutu vykdomą skrydį pirmyn ir atgal, iii) vienkartinį pradinį [...] EUR rinkodaros mokesčių už pirmuosius skrydžių tarptautiniu maršrutu, išskyrus skrydžius į Londoną, metus ir vėliau [...] EUR už kiekvienus antruosius ir trečiuosius skrydžių tokiu nauju maršrutu metus.
- (101) *Ryanair* turėjo toliau teikti kasdienio reguliariojo keleivinio oro susisiekimo tarp Algero ir Londono paslaugas ir pradėti teikti papildomas kasdienio keleivinio oro susisiekimo tarp Algero ir Frankfurto–Hano ir (arba) kitų

(*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

Ryanair tinklo oro uostų paslaugas (toliau – paslaugos). *Ryanair*, pasitarusi su So.Ge.A.AL, taip pat turėjo teikti bet kokias paslaugas ir vykdyti bet kokią veiklą, paprastai siūlomą toje pačioje srityje veikiančių reklamos, pardavimo skatinimo ir viešųjų ryšių bendrovių, pavyzdžiui (bet neapsiribojant tik tuo):

- kurti, tvarkyti, gaminti, plėtoti, bandyti, diegti, prižiūrėti ir atnaujinti žiniatinklio nuorodas ir *Ryanair* svetainę, taip pat imtis bet kokių kitų priemonių, kurios *Ryanair* atrodytų tinkamos siekiant imtis reklaminių veiksmų, susijusių su klientų atliekama skrydžių į Algero oro uostą arba iš jo rezervacija internetu, tuos veiksmus vykdyti ir (arba) skatinti;
- anglų ir kitomis kalbomis (prireikus) rengti reklamą, pritaikytą interneto priemonėms, ir internete imtis pardavimo skatinimo ir kitų viešųjų ryšių veiksmų, kuriais būtų galima sukelti, išlaikyti ir skatinti klientų susidomėjimą paslaugomis;
- kurti, tvarkyti ir gaminti reklaminę medžiagą arba imtis bet kokių kitų atitinkamų veiksmų, kuriais būtų reklamuojamos paslaugos;
- kurti, tvarkyti ir gaminti reklaminę medžiagą arba imtis bet kokių kitų atitinkamų veiksmų, kuriais Jungtinėje Karalystėje ir bet kurioje kitoje valstybėje, kurioje *Ryanair* pradės teikti paslaugas, būtų reklamuojamas Algero oro uostas;
- informuoti apie paslaugas spaudos pranešimais ir taip daryti įtaką plačiajai visuomenei, ją geriau supažindinti su Algero oro uostą supančiu regionu ir paskatinti skristi reklamuojamais maršrutais;
- suderinus su *Ryanair* sujungti vieną So.Ge.A.AL pasiūlytą svetainę su *Ryanair* svetaine, tačiau tokioje svetainėje negali būti jokios galimybės tiesiogiai internetu užsisakyti viešbutį arba išsinuomoti automobilį.

5.2.1.4. 2006 m. OUPS su *Ryanair* ir rinkodaros susitarimas su AMS

- (102) 2006 m. balandžio 3 d. So.Ge.A.AL ir *Ryanair* susitarė dėl naujo OUPS, kuriuo pakeistas 2003 m. OUPS ir kuris galiojo nuo 2006 m. sausio 1 d. iki 2010 m. gruodžio 31 d., su galimybe jį patęsti dar penkeriems metams.
- (103) Su šiuo susitarimu buvo susijęs papildomas 2006 m. balandžio 3 d. pasirašytas susitarimas, apimantis 2006 m. sausio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d. laikotarpį, jame nustatytas bendras siektinas keleivių skaičius, kurį *Ryanair* turi užtikrinti, ir sėkmingo sandorio mokesčiai, kurį turi mokėti bendrovė So.Ge.A.AL. Susitarime taip pat nustatytos sankcijos, taikytinos bendrovei *Ryanair*, jeigu ši neužtikrintų siektino keleivių skaičiaus.
- (104) 2006 m. rinkodaros susitarimas 2006 m. balandžio 3 d. buvo pasirašytas su AMS (o ne su *Ryanair*), jis apėmė tokį pat laikotarpį kaip ir OUPS. Susitarimo pagrindas – *Ryanair* išipareigojimas vykdyti skrydžius tam tikrais ES maršrutais ir užtikrinti tam tikrą siektiną keleivių skaičių. AMS bendrovei So.Ge.A.AL teikė reklamos internete paslaugas už [...] EUR per metus.

5.2.1.5. 2010 m. OUPS su *Ryanair* ir rinkodaros susitarimas su AMS

- (105) 2010 m. pradžioje So.Ge.A.AL ir *Ryanair* pareiškė ketinantys susitarti dėl naujo susitarimo ir atnaujinti savo bendradarbiavimo sąlygas ir 2010 m. kovo 10 d. pasirašė susitarimo memorandumą. Susitarimo memorandume nustatyta, kad „nuo 2010 m. kovo mėn. *Ryanair* ir So.Ge.A.AL ves sąžiningas derybas siekdami iš naujo nustatyti savo partnerystės sąlygas“.
- (106) Tuo remdamiesi, 2010 m. spalio 20 d. So.Ge.A.AL ir *Ryanair* pasirašė naują OUPS, kuriuo pakeistas 2006 m. OUPS. Šiame susitarime nustatyti nauji 2010 m. sausio 1 d. – 2013 m. gruodžio 31 d. laikotarpio mokesčiai ir paskatų struktūra, ir numatyta galimybė pasibaigus pirminiam susitarimo terminui susitarimą pratęsti dar penkeriems metams.
- (107) So.Ge.A.AL išipareigojo mokėti sėkmingo sandorio mokesčius už siektiną skrydžių skaičių ir tam tikro dydžio keleivių srautus, o *Ryanair* išipareigojo mokėti antžeminių paslaugų teikimo ir oro uosto mokesčius, taip pat vykdyti pardavimo skatinimo ir viešųjų ryšių veiklą.

- (108) Tą pačią dieną buvo pasirašytas ketverių metų rinkodaros susitarimas, numatant galimybę susitarimą pratęsti dar ketveriems metams. AMS bendrovei So.Ge.A.AL pasiūlė reklamos internete paslaugų rinkinį už šiuos metinius mokesčius: [...] EUR 2010 m.; [...] EUR 2011 m.; [...] EUR 2012 m. ir [...] EUR 2013 m. Kaip ir 2006 m. rinkodaros susitarimo pagrindas – Ryanair įsipareigojimas vykdyti skrydžius tam tikrais ES maršrutais ir užtikrinti tam tikrą siektiną keleivių skaičių.
- (109) Komisijos prašymu Italija, remdamasi papildomomis išlaidomis ir pajamomis, kurių rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo pagrįstai tikėtis veikdamas taip, kaip tuo metu, kai nagrinėjamoju laikotarpiu sudarė kiekvieną susitarimą, t. y. 2000–2010 m., veikė So.Ge.A.AL, atkūrė susitarimų su Ryanair ex ante pelningumo analizę (toliau – 2014 m. ataskaita) ⁽³²⁾. Pasak Italijos, susitarimų sudarymo metu So.Ge.A.AL tikėjosi, kad susitarimai su Ryanair oro uostui bus pelningi.

5.2.2. 5 priemonė. Susitarimai su kitais vežėjais

- (110) Tuo metu, kai buvo priimtas 2012 m. sprendimas, Komisija atkreipė dėmesį, kad So.Ge.A.AL, atrodo, oro uosto mokesčių nuolaidas suteikė ne tik Ryanair, bet ir kitiems vežėjams. Nors Komisija žinojo, kad So.Ge.A.AL rinkodaros susitarimus sudarė ir su kitais vežėjais, Komisijai tame etape buvo pateikta nepakankamai informacijos apie tuos susitarimus.
- (111) 2014 m. vasario 18 d. raštu Italija, siekdama įrodyti, kad sudaryti susitarimus su tais oro vežėjais oro uosto atžvilgiu buvo ekonomiškai pagrįsta, Komisijai pateikė pelningumo analizę, pagrįstą susitarimų su Alitalia, Meridiana ir Volare ex post duomenimis. Susitarimo su Germanwings analizę tuo metu nepateikta.
- (112) Vėliau, 2014 m. kovo 25 d. raštu Italija Komisijai pateikė bendrovės So.Ge.A.AL su bendrovėmis Air One/Alitalia, Meridiana, Volare ir Germanwings sudarytų susitarimų pelningumo analizę, kuria siekė įrodyti, jog ex ante buvo tikimasi, kad tie susitarimai bendrovei So.Ge.A.AL bus pelningi.
- (113) Galiausiai 2014 m. birželio 10 d. Italija Komisijai pateikė antžeminių paslaugų teikimo susitarimų, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su bmibaby, Air Vallée ir Air Italy, tikėtino pelningumo analizę.
- (114) Šioje byloje nagrinėjami susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė ne su Ryanair, bet su kitais vežėjais, aprašyti 115–132 konstatuojamosiose dalyse.

5.2.2.1. Susitarimai su Germanwings, Volare, Meridiana ir Alitalia

- (115) So.Ge.A.AL antžeminių paslaugų teikimo ir rinkodaros susitarimus sudarė su Germanwings, Volare, Meridiana ir Alitalia.

i. Germanwings

- (116) Antžeminių paslaugų susitarimą Germanwings ir So.Ge.A.AL pasirašė 2007 m. kovo 19 d., jis turėjo būti pradėtas taikyti 2007 m. kovo 25 d. Remiantis šiuo susitarimu, Germanwings bendrovei So.Ge.A.AL turėjo mokėti [...] EUR antžeminių paslaugų teikimo mokestį už kiekvieną apsisukimą.
- (117) 2007 m. kovo 25 d. Germanwings ir So.Ge.A.AL pasirašė rinkodaros susitarimą, pagal kurį vežėjas įsipareigojo vykdyti skrydžius tam tikrais ES maršrutais ir užtikrinti tam tikrą keleivių skaičių ir skrydžių dažnumą. Susitarimas turėjo galioti nuo 2007 m. kovo 25 d. iki 2009 m. spalio 31 d. Tačiau Germanwings Aljero oro uoste veiklą vykdė tik 2007 m. Pasak Italijos, oro vežėjas nusprendė nutraukti skrydžius iš Aljero oro uosto, nes negalėjo užtikrinti pakankamo srauto, kad išlygintų finansinį rezultatą.
- (118) Rinkodaros susitarime buvo nustatytas pradinis [...] EUR mokestis, kurį So.Ge.A.AL turėjo mokėti bendrovei Germanwings, siekiant reklamuoti Aljero oro uostą ir didinti išvykstančių keleivių skaičių nustatant naują maršrutą.

⁽³²⁾ 2014 m. vasario 18 d. Italijos raštas.

- (119) Rinkodaros susitarime taip pat nustatyti sėkmingo sandorio mokesčiai, kuriuos So.Ge.A.AL turėtų mokėti bendrovei *Germanwings*, jeigu ši užtikrintų nustatytus siektinus keleivių srautus. Susitarime taip pat nurodytos sankcijos, kurias So.Ge.A.AL taikytų bendrovei *Germanwings*, jeigu ši atšauktų daugiau kaip 10 % savo skrydžių arba neužtikrintų nustatytų siektinų keleivių srautų.

ii. *Volare*

- (120) 2007 m. lapkričio 29 d. *Volare* ir So.Ge.A.AL pasirašė antžeminių paslaugų ir rinkodaros susitarimą.
- (121) Antžeminių paslaugų susitarime nustatytas keleivių ir skrydžių skaičius per metus, kurį oro vežėjas turėjo užtikrinti, taip pat nustatytas atitinkamas sėkmingo sandorio mokestis, kurį turėjo mokėti bendrovė So.Ge.A.AL.
- (122) Rinkodaros susitarime nustatytas metinis [...] EUR rinkodaros mokestis, kurį oro uostą valdanti įmonė turėjo mokėti kaip „reklaminę paramą už pirmuosius veiklos metus“. Susitarimas galiojo nuo 2007 m. spalio 28 d. iki 2010 m. spalio 31 d.

iii. *Meridiana*

- (123) *Meridiana* skrydžius iš Algero oro uosto vykdė 2000, 2001 ir 2010 m.
- (124) 2000 ir 2001 m. *Meridiana* Algero oro uoste reguliariųjų skrydžių nevykdė, prireikus ji vykdė tik užsakomuosius skrydžius. Taigi So.Ge.A.AL ir *Meridiana* nepasirašė jokių oficialių antžeminių paslaugų susitarimų. Vežėjas bendrovei So.Ge.A.AL už visas oro uosto paslaugas mokėjo skelbiamus oro uosto mokesčius.
- (125) 2002–2010 m. *Meridiana* skrydžių iš oro uosto nevykdė. 2010 m. *Meridiana* pradėjo vykdyti skrydžius iš oro uosto ir su So.Ge.A.AL pasirašė rinkodaros ir antžeminių paslaugų teikimo susitarimus.
- (126) Antžeminių paslaugų susitarimas buvo pasirašytas 2010 m. balandžio 28 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2010 m. balandžio mėn. iki 2011 m. balandžio mėn. Remiantis šiuo susitarimu, *Meridiana* bendrovei So.Ge.A.AL turėjo mokėti [...] EUR antžeminių paslaugų mokestį už kiekvieną apsisukimą.
- (127) Rinkodaros susitarimas buvo pasirašytas 2010 m. spalio 20 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2010 m. birželio iki spalio mėn. Susitarime buvo nustatytas vienkartinis [...] EUR (be PVM) mokestis, kurį So.Ge.A.AL turėjo mokėti bendrovei *Meridiana* už tai, kad 2010 m. vasarą būtų pradėta skraidinti į Milaną, Veroną ir Barį ir iš jų. Mokestis turėjo būti mokamas, jeigu *Meridiana* užtikrintų tam tikrą siektiną keleivių skaičių. Pasak Italijos, laikotarpį, kuriuo susitarimas su *Meridiana* buvo taikomas atgaline data, So.Ge.A.AL vedė derybas su vežėju dėl panašių sąlygų, kurios galiausiai buvo įtrauktos į pasirašytą susitarimą. Todėl Italija Komisijai pateikė 2010 m. birželio 7 d. susitarimo, dėl kurio tuo metu vyko *Meridiana* ir So.Ge.A.AL derybos, projektą.

iv. *Air One/Alitalia*

- (128) Iki 2010 m. *Air One/Alitalia* su So.Ge.A.AL nepasirašė jokio oficialaus susitarimo ir už visas oro uosto paslaugas bendrovei So.Ge.A.AL mokėjo skelbiamus oro uosto mokesčius. Iki 2010 m. So.Ge.A.AL bendrovei *Air One/Alitalia* neteikė jokių antžeminių paslaugų.
- (129) 2010 m. So.Ge.A.AL bendrovei *Air One/Alitalia* pradėjo teikti antžemines paslaugas. Dėl to *Air One/Alitalia* su So. Ge.A.AL pasirašė antžeminių paslaugų susitarimą. Abi šalys taip pat sudarė rinkodaros susitarimą, susijusį su tuo, kad *Air One/Alitalia* iš Algero oro uosto ėmė skraidinti tarptautiniais maršrutais.
- (130) Rinkodaros susitarimas buvo pasirašytas 2010 m. spalio 20 d. laikotarpiui nuo 2010 m. birželio 7 d. iki rugsėjo 30 d. 2010 m. gegužės mėn. Italija Komisijai pateikė susitarimo, dėl kurio *Alitalia* ir So.Ge.A.AL tuo metu susitarė, projektą. Pasirašytame susitarime nustatytas vienkartinis [...] EUR rinkodaros mokestis, kurį *Air One/Alitalia* turėjo gauti už tuo metu bendrovei So.Ge.A.AL teiktas rinkodaros paslaugas, taip pat buvo numatyta galimybė susitarimą pratęsti iki 2011 ir 2012 m.

- (131) 2010 m. lapkričio 30 d. *Air One/Alitalia* ir So.Ge.A.AL pasirašė šešerių metų antžeminių paslaugų susitarimą, jame nustatyti antžeminių paslaugų mokesčiai, kuriuos *Air One/Alitalia* turėjo mokėti bendrovei So.Ge.A.AL už šalies ir tarptautinius maršrutus.

5.2.2.2. Antžeminių paslaugų susitarimai su kitais vežėjais

- (132) Komisija taip pat nagrinėjo antžeminių paslaugų susitarimus, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su *Air Italy*, *Bmibaby* ir *Air Vallée*. Susitarimai buvo sudaryti laikotarpiams nuo vieno mėnesio (*Air Vallée*) iki daugiau kaip dvejų metų (*Air Italy*), juose nurodyti vežėjų mokėtini antžeminių paslaugų mokesčiai.

6 lentelė

Antžeminių paslaugų susitarimai su *Air Italy*, *Bmibaby* ir *Air Vallée*

Sudarymo data	Vežėjas	Trukmė
2008 5 28	<i>Air Italy</i>	2008 6 1–2010 12 31
2010 7 29	<i>Bmibaby</i>	2010 5 29–2010 9 30
2010 m.	<i>Air Vallée</i>	2010 8 9–2010 8 30

6. ECORYS ATASKAITA

- (133) Vykdydama tyrimą Komisija paprašė, kad *Ecorys* pateiktų bendrovės So.Ge.A.AL finansinių rezultatų ataskaitą ir nustatytų, ar sudarydama susitarimus su oro vežėjais oro uostą valdanti įmonė veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. *Ecorys* ataskaita pateikta 2011 m. kovo 30 d.
- (134) *Ecorys* ataskaitoje padaryta išvada, kad So.Ge.A.AL veiksmams atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo veiksmus. *Ecorys* laikėsi nuomonės, kad So.Ge.A.AL verslo strategija buvo veiksminga. Laikydamosi tos strategijos oro uostą valdanti įmonė turėjo pateikti prašymą dėl bendrosios oro uosto valdymo koncesijos, išplėsti terminalo pajėgumus ir pasirašyti susitarimus su pigių skrydžių bendrovėmis, kad būtų paskatinti tarptautiniai eismo srautai. *Ecorys* padarė išvadą, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo atžvilgiu sudaryti susitarimus su *Ryanair* buvo racionalus sprendimas, nes tais susitarimais užtikrintas gerokai didesnis eismo srautas, dėl kurio, kaip tikėtasi, turėjo padidėti ir su oro susisiekimu susijusios, ir su juo nesusijusios pajamos. Pasak *Ecorys*, So.Ge.A.AL galėjo pagrįstai tikėtis, kad ilgainiui dėl tokių susitarimų gauta nauda bus didesnė už papildomas išlaidas.

7. PAGRINDAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

7.1. PAGALBOS BENDROVEI SO.GE.A.AL BUVIMAS

- (135) Kalbant apie galimą pagalbą oro uostą valdančiai įmonei, Komisija atkreipė dėmesį, kad iki sprendimo *Aéroports de Paris* oro uosto infrastruktūros plėtra ir eksploatavimas nebuvo laikoma ekonomine veikla pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ⁽³³⁾. Kadangi sprendimas dėl dalies vertinamų priemonių buvo priimtas iki 2001 m., Komisija atkreipė dėmesį, kad ji turėtų vertinti, ar jos buvo pagrįstos teisiškai privalomais įsipareigojimais, prisiimtais dar nepaskelbus sprendimo *Aéroports de Paris*, t. y. 2000 m. gruodžio 12 d. ⁽³⁴⁾, ir dėl to nepateko į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

⁽³³⁾ Sprendimas *Aéroports de Paris*. Taip pat žr. Komisijos gaires dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje, OL C 350, 1994 12 10, p. 5.

⁽³⁴⁾ Žr. 2012 m. kovo 21 d. Komisijos sprendimą Nr. C76/2002 *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* ir 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos sprendimą Nr. SA.33961 *Plainte Air France – Aéroport de Nîmes*.

- (136) Komisija taip pat priminė, kad, jeigu veiklos, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, vykdančiai savo, kaip valdžios institucijos, viešuosius įgaliojimus, finansavimas buvo naudotas tik išlaidoms padengti ir nenaudotas kokiai nors kitai ekonominei veiklai ⁽³⁵⁾ finansuoti, tokiam finansavimui valstybės pagalbos taisyklės netaikytos. Tuo metu, kai buvo priimtas 2012 m. sprendimas, Komisija neturėjo pakankamos informacijos apie So.Ge.A.AL vykdytos veiklos pobūdį (ekonominė ar neekonominė veikla) ir apie su infrastruktūra susijusias išlaidas, finansuotas įgyvendinant nagrinėjamas priemones, taip pat Komisija nežinojo, ar tam tikros išlaidos buvo natūraliai susijusios su į viešosios politikos sritį patenkančia veikla. Komisija Italijos paprašė paaiškinti, kuri veikla turi būti laikoma neekonominio pobūdžio veikla ir kurios su tokia veikla susijusios išlaidos, jeigu tokių būta, finansuotos įgyvendinant priemones, įtrauktas į Komisijos tyrimą.

7.1.1. 1 priemonė. Kapitalo injekcijos

- (137) Komisija labai abejojo, kad kapitalo injekcijos atitiktų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Komisija atkreipė dėmesį, kad So.Ge.A.AL nuo 2000 m. nuolat veikė nuostolingai ir kad, atrodo, jos finansiniai rezultatai pablogėjo suteikus bendrąją koncesiją. Atrodė, jog tai prieštarauja Italijos teiginiui, kad bendrovės rezultatai buvo prasti visų pirma dėl to, kad turint dalinę arba laikinąją koncesiją nebuvo galimybių vykdyti visos su oro uostu susijusios veiklos.
- (138) Komisija dar atkreipė dėmesį, kad Italija, siekdama pagrįsti savo teiginius, jog priemonės buvo vykdomos atsižvelgiant į pelningumo perspektyvas, tuo metu pateikė tik *ex post* svarstymus. Be to, atrodė, kad tokia analizė yra susijusi su bendra Sardinijos regiono gauta nauda dėl oro uoste padidėjusių eismo srautų, todėl ir su pajamomis, į kurias privatus investuotojas neatsižvelgtų atlikdamas savo investicijų pelningumo analizę. Remdamasi tuo Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad kapitalo injekcijomis oro uostą valdančiai įmonei suteiktas pranašumas ir kad kapitalo injekcijos yra veiklos pagalba šiai įmonei.
- (139) Komisija galiausiai atkreipė dėmesį į tai, kad, net jeigu So.Ge.A.AL atitiko sąlygas, kad pagal gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽³⁶⁾ būtų laikoma sunkumų patiriančia įmone, Italija Komisijai nepateikė jokios informacijos, kuria būtų paremta išvada, kad tokia pagalba atitiktų tų gairių suderinamumo reikalavimus.

7.1.2. 2 priemonė. Įnašai įrenginiams ir darbams finansuoti

- (140) Komisijai buvo pateikta nepakankamai informacijos apie 6 540 269 EUR vertės įnašus, kuriuos Sardinijos regionas bendrovei So.Ge.A.AL 1998–2009 m. suteikė įrenginiams ir darbams finansuoti. Italijos paprašyta nurodyti tikslų Sardinijos regiono subsidijuotų išlaidų pobūdį.

7.1.3. 3 priemonė. Investicijos į oro uosto infrastruktūrą ir įrangą

- (141) Komisija atkreipė dėmesį, kad 2001–2010 m. So.Ge.A.AL valstybei sumokėjo 3 042 887 EUR mokesčių už naudojimąsi oro uosto infrastruktūra, o valstybė 2004–2010 m. finansavo 46 940 534 EUR vertės investicijas į infrastruktūrą ir 284 782 EUR vertės investicijas į įrangą.
- (142) Komisija dar atkreipė dėmesį, kad 2007 m. bendrovei So.Ge.A.AL suteikus bendrąją koncesiją koncesijos mokesčiai nepadidėjo. Remdamasi tuo Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad koncesijos mokestis yra akivaizdžiai neproporcingas viešajam finansavimui, kurį valstybė skyrė investicijoms į infrastruktūrą. Todėl Komisija preliminariai nusprendė, kad bendrovei So.Ge.A.AL galėjo būti suteiktas pranašumas, nes jos mokamas koncesijos mokestis mažesnis už rinkos kainą.

⁽³⁵⁾ Žr. 1997 m. kovo 18 d. Sprendimą *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Rink. p. I-1547; 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimą Nr. N309/2002 *Sûreté aérienne – Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* ir 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimą Nr. N438/2002 *Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique*.

⁽³⁶⁾ OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

- (143) Italijos paprašyta pateikti kokią nors *ex ante* verslo planą, iš kurio būtų matyti viešųjų subjektų Algero oro uoste įvykdytų investicijų į infrastruktūrą pelningumo perspektyvos, kad būtų galima paremti teiginį, kad tokios investicijos atitiko rinkos ekonomikos investuotojo principą.

7.2. PRELIMINARI NUOMONĖ DĖL BENDROVEI SO.GE.A.AL SUTEIKTOS PAGALBOS SUDERINAMUMO

- (144) Komisija abejojo dėl bendrovei So.Ge.A.AL pagal 2005 m. aviacijos gaires suteiktos pagalbos suderinamumo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį.
- (145) Nors atrodė, kad priemonėmis siekiama aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, Komisijai buvo pateikta nepakankamai informacijos, kad būtų galima vertinti, ar infrastruktūra buvo būtina Algero oro uostui ir proporcinga nustatytam tikslui. Komisija taip pat neturėjo pakankamai informacijos, kad galėtų vertinti tokios infrastruktūros naudojimo vidutinės trukmės perspektyvas. Komisija taip pat abejojo, ar oro vežėjai gali nediskriminuojami naudotis oro uosto infrastruktūra.
- (146) Galiausiai, atsižvelgdama į tai, kad tam tikros infrastruktūros investicijos tame etape atsirado dėl bendrovės So.Ge.A.AL sutartinių įsipareigojimų bendrovei *Ryanair*, Komisija abejojo dėl bet kokios pagalbos tokioms investicijoms finansuoti būtinumo.

7.3. GALIMA PAGALBA ORO VEŽĖJAMS

- (147) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad sprendimai dėl oro vežėjų veiklos sąlygų Algero oro uoste greičiausiai buvo susiję su valstybės ištekliais ir priskirtini valstybei.

7.3.1. 4 priemonė. Susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL pasirašė su *Ryanair* ir AMS

- (148) Komisija pirmiausia atkreipė dėmesį, kad AMS yra bendrovė *Ryanair* 100 % patronuojamoji bendrovė, įsteigta siekiant konkretaus tikslo – teikti rinkodaros paslaugas *Ryanair* svetainėje, ir neteikia jokių kitų paslaugų. Remdamasi tuo Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad vertinant, ar suteiktas atrankusis pranašumas, *Ryanair* ir AMS turi būti laikomos vienu subjektu. Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad, vertinant, ar su *Ryanair* ir AMS susijusios priemonės atitiko rinkos sąlygas, So.Ge.A.AL veiksmus reikia vertinti kartu su Sardinijos regiono ir (arba) kitų nagrinėjamu laikotarpiu buvusių So.Ge.A.AL viešųjų akcininkų veiksmais. Komisija manė, kad, atliekant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimą, negalima atskirti OUPS ir rinkodaros susitarimų, taip pat jų finansinių pasekmių, todėl turi būti atliekamas bendras vertinimas.
- (149) Komisija priminė, kad taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą negalima atsižvelgti į regioninės plėtros veiksmus. Komisija taip pat pareiškė, kad, remiantis tame etape jos turėta informacija, nebuvo parengtas joks verslo planas ar su *Ryanair* ir AMS pasirašytų susitarimų *ex ante* analizė, kuriais būtų grindžiamas So.Ge.A.AL sprendimas sudaryti tokius susitarimus.
- (150) Remdamasi tuo Komisija abejojo, kad So.Ge.A.AL ir Sardinijos regionas, palaikydami ryšius su *Ryanair* ir AMS, veikė kaip rinkos ekonomikos investuotojas.

7.3.2. 5 priemonė. Susitarimai su kitais oro vežėjais, ne *Ryanair*

- (151) Komisija pažymėjo, kad bendrovė So.Ge.A.AL kitiems oro vežėjams, ne *Ryanair*, taikė dideles oro uosto mokesčių nuolaidas, priklausančias, pavyzdžiui, nuo to, ar bus pradėta skraidinti naujais maršrutais ir ar padidės eismo srautai. Komisija Italijos paprašė pateikti *ex ante* verslo planus, tyrimus ar dokumentus, kuriais vertintas galimas kiekvieno iš susitarimų su oro uoste veikiančiais oro vežėjais pelnas oro uostą valdančiai įmonei, arba, jeigu tokių dokumentų nebūtų, So.Ge.A.AL naujausias biudžeto prognozes, parengtas dar nesudariusių tų susitarimų. Remdamasi tuo Komisija abejojo, kad So.Ge.A.AL ir Sardinijos regionas, palaikydami ryšius su kitais oro uoste veikiančiais vežėjais, veikė kaip rinkos ekonomikos investuotojas.

8. ITALIJOS PASTABOS

- (152) Komisija atkreipia dėmesį, kad, be atsakymų į Komisijos prašymus suteikti informaciją, vykdant tyrimą Italija pateikė įvairios medžiagos. Tačiau, nors Komisija sutiko, kad Procedūrų reglamento ⁽³⁷⁾ 6 straipsnio 1 dalyje nustatytas terminas, per kurį valstybės narės turi pateikti savo pastabas, kai Komisija priima sprendimą pradėti oficialų tyrimą, būtų pratęstas mėnesiu, tik vienas iš Italijos pateiktų medžiagos rinkinių buvo pateiktas per tą pratęstą terminą, būtent 2012 m. rugpjūčio 31 d. Italijos raštas. 2012 m. spalio 3, 19 ir 22 d. ir 2013 m. vasario 20 d. Italijos raštai buvo pateikti pasibaigus terminui.
- (153) Todėl šiame skirsnyje nagrinėjamos tik Italijos pastabos, pateiktos 2012 m. rugpjūčio 31 d. raštu. Šios bylos vertinimui svarbūs vėlesniuose Italijos raštuose pateikti argumentai pateikti 3–5 skirsniuose.

8.1. GALIMA PAGALBA ORO UOSTUI

i. Nuostolių atlyginimas ir kapitalo injekcijos

- (154) Italija priminė, kad pagal įstatymus oro uostus valdančios įmonės turi turėti tam tikro dydžio kapitalą. Pasak Italijos, šioje byloje vertinamomis kapitalo injekcijomis siekta So.Ge.A.AL kapitalą atkurti iki reikalaujamo dydžio.

ii. Viešasis įrenginių ir darbų finansavimas

- (155) Italija paaiškino, kad iki 2003 m. Italijos 1976 m. gegužės 5 d. Įstatymu Nr. 324 su vėliau padarytais pakeitimais buvo nustatyta, kad oro uostus valdančių įmonių, kurioms suteikta bendroji koncesija, koncesijos mokestis yra 10 % naudotojo mokesčių, o Italijos 1974 m. balandžio 16 d. Įstatymu Nr. 117 buvo nustatyti oru vežamų prekių pakrovimo ir iškrovimo mokesčiai.
- (156) Nuo 2003 m. metiniai koncesijos mokesčiai buvo nustatomi pagal oro uosto darbinės apkrovos vienetus (arba apkrovos vienetus, atitinkančius vieną keleivį arba šimtą kilogramų prekių arba pašto), o šie buvo nustatomi remiantis eismo duomenimis, kuriuos kasmet skelbia Infrastruktūros ir transporto ministerija (ENAC).
- (157) Italijos 2006 m. gruodžio 27 d. Įstatymu Nr. 296 oro uostus valdančių įmonių metinis koncesijos mokestis buvo padidintas, kad Italijos išdui būtų atitinkamai užtikrintos 3 mln. EUR pajamos 2007 m., 9,5 mln. EUR pajamos 2008 m. ir 10 mln. EUR pajamos 2009 m.

8.2. GALIMA PAGALBA ORO VEŽĖJAMS

- (158) Italija pastabų dėl galimos pagalbos Aljero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams nepateikė per Procedūrų reglamento 6 straipsnio 1 dalyje nustatytą terminą, per kurį valstybės narės turi pateikti savo pastabas, kai Komisija priima sprendimą pradėti oficialų tyrimą.

9. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (159) Komisija atkreipia dėmesį, kad suinteresuotųjų šalių pastabose pateikta daug įvairių argumentų. Pavyzdžiui, daugybėje Komisijai pateiktos medžiagos *Ryanair* išsamiai nurodė pagrindinius principus ir prielaidas, kurie, jos manymu, turėtų būti naudingi Komisijai atliekant su oro vežėjais sudarytų susitarimų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo analizę. So.Ge.A.AL teigė, kad yra daug priežasčių, dėl kurių jai suteiktos vertinamos priemonės galėtų būti laikomos suderinamos su vidaus rinka.

⁽³⁷⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

9.1. SO.Ge.A.AL PASTABOS

9.1.1. Galima pagalba oro uostą valdančiai įmonei

i. Ekonominė veikla

- (160) So.Ge.A.AL pabrėžia, kad viešasis finansavimas, jai suteiktas teikiant į viešosios politikos sritį patenkančias paslaugas patirtoms išlaidoms padengti, nėra valstybės pagalba. So.Ge.A.AL nenurodė tokių išlaidų pobūdžio ar sumos.
- (161) So.Ge.A.AL mano, kad suteikti visas šioje byloje vertinamas priemones, susijusias su infrastruktūros, įrangos ir įrenginių bei darbų finansavimu, teisiškai išpareigota dar prieš priimant sprendimą *Aéroports de Paris*, todėl šios priemonės neturėtų patekti į valstybės pagalbos tikrinimo sritį. Kalbant apie laikotarpį po 2000 m. gruodžio 12 d., So.Ge.A.AL primena, kad Italija jau pateikė įrodymų, kad tam tikra oro uostą valdančios įmonės vykdoma veikla yra neekonominio pobūdžio. Remdamasi tuo Komisija turėtų dalį nagrinėjamojo viešojo finansavimo priskirti prie išlaidų, patirtų vykdamas neekonominę veiklą.
- (162) So.Ge.A.AL dar pažymi, kad 2012 m. sprendime neiškus įtariamos pagalbos oro uostą valdančiai įmonei pobūdis ir mastas. Visų pirma neišku, ar Komisija ketino visą infrastruktūros darbų finansavimą laikyti valstybės pagalba, ar kitaip pagalba būtų laikomas tik rinkos dydžio koncesijos mokesčio, kurį So.Ge.A.AL turėtų mokėti valstybei už pagerintą infrastruktūrą, ir koncesijos mokesčio, kurį iš tikrųjų moka oro uostą valdanti įmonė, skirtumas. So.Ge.A.AL tvirtino, kad pirmasis variantas neatitiktų fakto, kad oro uosto infrastruktūra visada priklausė valstybei. Todėl So.Ge.A.AL negali būti laikoma investicinės pagalbos gavėja. Bet kuriuo atveju So.Ge.A.AL teigia, kad negavo jokio nederamo ekonominio pranašumo, net jeigu buvo pasirinktas antras variantas.

ii. Neiškraipoma konkurencija

- (163) So.Ge.A.AL pabrėžia, kad dėl jai suteikto viešojo finansavimo konkurencija negali būti iškraipyta. Atsižvelgiant į atokią Algero oro uosto vietą, jo pasiekiamumo zona ⁽³⁸⁾ nesutampa su jokio kito Italijos ar kitų valstybių narių oro uosto pasiekiamumo zona. Atsižvelgiant į atstumą iki kitų salos oro uostų ir tai, kad nėra patikimo susisiekimo sausuma, oro uostas taip pat nekonkuruoja nė su vienu kitu salos oro uostu. So.Ge.A.AL priduria, kad trijuose Sardinijos oro uostuose aptarnaujamas skirtingų rūšių eismas. Be to, oro transportas nekonkuruoja su kitų rūšių transportu dėl eismo srautų į salą ir iš jos.
- (164) So.Ge.A.AL nesutinka su Komisijos 2012 m. sprendime pateiktu argumentu, kad dėl oro uosto infrastruktūros valdymo konkuruoja kelios uosto uostus valdančios įmonės. Bendrovei So.Ge.A.AL pirmoji dalinė oro uosto valdymo koncesija ⁽³⁹⁾ buvo suteikta 1995 m., dar gerokai iki priimant sprendimą *Aéroports de Paris*. Nuo 1995 m. So.Ge.A.AL veikia tik kaip Algero oro uostą valdanti įmonė, todėl savo veikla ji nekonkuruoja su jokios kitos oro uostą valdančios įmonės veikla.

iii. Bendrovei So.Ge.A.AL nesuteikta jokio ekonominio pranašumo

- (165) So.Ge.A.AL teigia, kad kapitalo injekcijos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Pasak So.Ge.A.AL, ekonominė tokių priemonių priežastis turėtų būti vertinama atskirai ir apimti du atskirus laikotarpius: iki bendrosios koncesijos suteikimo bendrovei So.Ge.A.AL 2007 m. ir po to.
- (166) So.Ge.A.AL teigia, kad rekapitalizacija, kurios imtasi iki 2007 m., buvo vykdoma siekiant apsaugoti savo verslą, visų pirma laukiant, kol bus suteikta bendroji koncesija, kurią ji jau turėjo 1999 m. sausio 18 d. Remiantis sprendimų bendrovei suteikti kapitalo priėmimo metu turėta informacija, perspektyva, kad bus suteikta bendroji

⁽³⁸⁾ 2014 m. aviacijos gairėse apibrėžta, kad tai maždaug 100 kilometrų arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per maždaug 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu, aplink oro uostą esanti zona.

⁽³⁹⁾ 1995 m. gegužės 10 d., remiantis su oro vežėjais pasirašytinomis sutartimis, bendrovei So.Ge.A.AL suteikta pirmoji dalinė antžeminių paslaugų teikimo koncesija. 1995 m. spalio 20 d. So.Ge.A.AL suteikta antroji dalinė aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugų teikimo koncesija. 1999 m. vasario 11 d. So.Ge.A.AL suteikta laikina teisė valdyti oro uostą pagal bendrąją koncesiją.

koncesija buvo lemiamos svarbos So.Ge.A.AL akcininkams, nes ją turėdama oro uostą valdanti įmonė būtų galėjusi oro uosto veiklą visiškai paversti kapitalu ir taip padidinti su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas. Viešieji akcininkai neturėjo jokios perspektyvios alternatyvos, tik rekapitalizuoti bendrovę, ir jų sprendimas buvo pagrįstas atsižvelgiant į tai, kad dėl išorės įvykių, kurių negalima priskirti bendrovei, vėluota suteikti koncesiją. So.Ge.A.AL tvirtina, kad Komisija privalo į tai atsižvelgti vykdydama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimą. So.Ge.A.AL priduria, kad priemonės taip pat būtų pateisinamos remiantis prognozuotu keleivių srauto padidėjimu dėl to, kad nuo 1999 m. imta laikytis pigių skrydžių strategijos.

- (167) 2009 ir 2010 m. kapitalo injekcijos buvo atliktos dėl to, kad reikėjo išsaugoti oro uostą valdančios įmonės gebėjimą vykdyti veiklą, visų pirma atsižvelgiant į geresnes gyvybingumo perspektyvas gavus bendrąją koncesiją. Tai, kad So.Ge.A.AL netapo pelninga, kai buvo suteikta koncesija, lėmė rinkos sąlygos, visiškai kitokios negu buvo prognozuota, ir tai tuo metu padarė didelį poveikį oro eismo plėtrai, būtent paskatino ekonomikos nuosmukį, o tarptautiniams oro vežėjams dėl to kilo ekonominių sunkumų. Tuo atžvilgiu So.Ge.A.AL nukentėjo dėl 1,8 % sumažėjusių eismo srautų. Be to, So.Ge.A.AL teigia, kad eismo plėtra negalėjo būti tokia, kokia prognozuota, nes buvo vėluojama vykdyti infrastruktūros darbus (jų turėjo būti imtasi jau 2004 m., bet 2009 m. jie dar nebuvo pradėti). Galiausiai reikia atsižvelgti į tai, kad ENAC nepadidino oro uosto mokesčių, nors So.Ge.A.AL dėl to buvo pateikusi oficialų prašymą.
- (168) Būtent tomis aplinkybėmis So.Ge.A.AL parengė taisomuosius veiksmus, kuriais norėjo pasiekti ekonominę pusiausvyrą, pavyzdžiui, reorganizavo savo veiklą, sumažino veiklos išlaidas ir ėmėsi investicijų į infrastruktūrą priemonių. Šie veiksmai išsamiai vertinti 2010 m. reorganizacijos ir restruktūrizacijos plane.
- (169) So.Ge.A.AL atmeta Komisijos argumentą, kad prieš įgyvendinant priemones nebuvo atlikta *ex ante* analizė. So.Ge.A.AL viešieji akcininkai, kaip įtariama, ėmėsi nagrinėjamųjų priemonių remdamiesi *ex ante* parengtais verslo planais. Tai būtų įrodyta Komisijai vykdam tyrimą pateiktais dokumentais, visų pirma:
- a) So.Ge.A.AL 1999 m. kovo 15 d. verslo planu;
 - b) So.Ge.A.AL direktorių valdybos 2000 m. balandžio 8 d. posėdžio protokolu;
 - c) 2005 m. rugsėjo mėn. keturiasdešimties metų koncesijos suteikimo verslo planu;
 - d) 2007 ir 2009 m. atnaujintu *Roland Berger* planu;
 - e) 2010–2012 m. reorganizacijos ir restruktūrizacijos programa;
 - f) *Accuracy* ataskaita.
- (170) So.Ge.A.AL dar primena, kad jau *Ecorys* ataskaitoje, *Accuracy* ataskaitoje ir *Roland Berger* plane nustatyta, kad kapitalo injekcijos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.
- (171) Komisija deramai neatsižvelgė į specifinį Italijos oro eismo sektoriaus pobūdį pagal galiojančias Italijos nuostatas. Vertindama padėtį prieš bendrovę So.Ge.A.AL suteikiant bendrąją koncesiją ir ją suteikus Komisija turėjo atsižvelgti į tai, kad rekapitalizacija buvo vykdoma vykdam teisinę prievolę, ir šios prievolės nevykdžius būtų buvusi atšaukta koncesija. Taigi So.Ge.A.AL akcininkai, nusprendę rekapitalizuoti bendrovę, pasirinko ekonomiškai efektyviausią variantą.
- (172) So.Ge.A.AL mano, kad atlikę kapitalo injekcijas jos viešieji akcininkai veikė taip, kaip panašiomis aplinkybėmis būtų veikę rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, nes dėl injekcijų viešieji investuotojai vidutinės trukmės ir ilgalaikiu laikotarpiu gavo teigiamos grąžos. Pasak So.Ge.A.AL, iš oro uosto veiklos gaunamos mokesčių pajamos, kurių suma didesnė už jai suteiktą viešąjį finansavimą.

- (173) So.Ge.A.AL taip pat teigia, kad, pagal sprendimą *Altmark* ⁽⁴⁰⁾, kapitalo injekcijomis oro uostą valdančiai įmonei nesuteiktas ekonominis pranašumas. Bendras oro uosto valdymas atitinka visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (toliau – VESP) kriterijus, nes reikia užtikrinti salos pasiekiamumą, todėl nagrinėjamos kapitalo injekcijos būtų kompensacija už tai, kad oro uostas teikia VESP.
- (174) Bendrovei So.Ge.A.AL teikti VESP pavesta susitarimu dėl koncesijos. Tai, kad iki 2007 m. So.Ge.A.AL buvo suteikta dalinė koncesija, taip pat gali būti vertinama kaip patikėjimo aktai. So.Ge.A.AL dar pažymi, kad vien teisiniu požiūriu oro uostus valdančios įmonės yra priverstos laikytis tam tikrų prievolių, susijusių su oro uostų valdymu, o tai neišvengiamai susiję su viešuoju interesu. Tokios prievolės – tai pakankamos kokybės paslaugų užtikrinimas, saugumo standartų laikymasis, paslaugų tęstinumas ir reguliarumas.
- (175) Antrosios ir trečiosios sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos laikomasi, nes bendrovei So.Ge.A.AL buvo suteikta tik tokia kompensacija, kokios reikėjo nuostoliams padengti, konkrečiau – tiek, kiek reikėjo, kad padengus tokius nuostolius kapitalas vėl atitiktų teisinius reikalavimus. So.Ge.A.AL dar priduria, kad oro uostus valdančios įmonės pagal įstatymus privalo vesti atskirą pagrindinės ir nepagrindinės veiklos apskaitą.
- (176) Galiausiai So.Ge.A.AL teigia, kad laikytasi ir ketvirtąjo sprendimo *Altmark* kriterijaus, nors šiuo atžvilgiu jokių įrodymų nepateikta.

iv. Suderinamumas

- (177) Pasak So.Ge.A.AL, galimos pagalbos oro uostui suderinamumą Komisija turėtų vertinti pagal:
- a) Regioninės pagalbos gaires,
 - b) Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires,
 - c) Sutarties 106 straipsnio 2 dalį,
 - d) 2014 m. aviacijos gaires.
- (178) Pirma, So.Ge.A.AL tvirtina, kad nagrinėjamos priemonės Aljero oro uostui suteiktos siekiant kompensuoti mažiau palankias sąlygas, susidarančias dėl to, kad Sardinijos regionas yra sala. Remdamasi tuo Komisija turėtų paskelbti, kad pagalba suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies a punktą.
- (179) Antra, So.Ge.A.AL teigia, kad visos vertinamos priemonės buvo suteiktos siekiant suteikti galimybių So.Ge.A.AL vykdyti restruktūrizaciją, kad bendrovė vėl būtų gyvybinga. Tuo požiūriu So.Ge.A.AL teigė, kad, kalbant apie 2009 ir 2010 m. kapitalo injekcijas, So.Ge.A.AL parengė restruktūrizacijos planą, būtent 2010 m. reorganizacijos ir restruktūrizacijos planą, kuriame buvo nustatyti neigiamos įtakos bendrovei turintys veiksniai ir pasiūlyti taisomieji veiksmai, kuriais siekta sumažinti išlaidas ir persvarstyti verslo politiką. Tame plane buvo numatytas nemažas pačios So.Ge.A.AL įnašas į restruktūrizaciją.
- (180) Trečia, kalbant apie pagalbos suderinamumą pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį, So.Ge.A.AL tvirtina, kad jai suteikta kompensacija už VESP teikimą visą laiką buvo mažesnė negu 2005 m. VESP sprendimo ⁽⁴¹⁾ 2 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta viršutinė riba, t. y. 30 mln. EUR per metus, o jos apyvarta buvo mažesnė negu 100 mln. EUR. So.Ge.A.AL priduria, kad iki 2004 m. taip pat nebuvo viršyta 1 mln. keleivių viršutinė riba, nustatyta 2005 m. VESP sprendimo 2 straipsnio 1 dalies d punkte. 2005 m. VESP sprendimo 4, 5 ir 6 straipsnio nuostatų taip pat būtų laikytasi, nes kompensacija suteikta bendrovei dėl teisingai apibrėžtų VESP, kurias teikti So. Ge.A.AL pavesta vienu ar daugiau patikėjimo aktų, o kompensacija neviršijo to, kas buvo būtina teikiant VESP.

⁽⁴⁰⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, Rink. p. I-7747.

⁽⁴¹⁾ 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

- (181) Ketvirta, So.Ge.A.AL teigia, kad pagalba oro uostui, skirta infrastruktūros investicijoms, įrangai, įrenginiams ir darbams finansuoti, turėtų būti laikoma suderinama su 2005 m. aviacijos gairėmis. Nagrinėjama infrastruktūra būtų proporcinga siekiamam tikslui ir turėtų naudojimo vidutinės trukmės laikotarpiu perspektyvų pagal 2004 m. aviacijos gaires. Taip pat oro vežėjams leista naudotis infrastruktūra be jokios diskriminacijos. Be to, prekybai nebuvo padarytas toks poveikis, kad tai prieštarautų bendram interesui, o viešasis finansavimas buvo būtinas ir proporcingas.

9.1.2. Oro uoste veiklą vykdančiams oro vežėjams suteiktos priemonės

- (182) Komisija būtų teisi manydama, kad taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą So.Ge.A.AL ir Sardinijos regionas yra vienas subjektas. Patvirtindami nagrinėjamas priemones Sardinijos regionas ir So.Ge.A.AL veikė taip pat, kaip panašiomis aplinkybėmis būtų veikę rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Sardinijos regiono rinkodaros įnašais, suteiktais Aljero oro uoste veiklą vykdančiams oro vežėjams, So.Ge.A.AL nebūtų suteiktas joks ekonominis pranašumas. Šie įnašai buvo tik suteikti per oro uostą valdančią įmonę, tačiau galiausiai jie teko oro vežėjams.
- (183) So.Ge.A.AL teigia, kad bet kokia pagalba Aljero oro uoste veiklą vykdančiams oro vežėjams, suteikta sumažinant oro uosto mokesčius arba skiriant rinkodaros įnašus, turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies a arba c punktą ir 2005 m. aviacijos gaires.
- (184) Kad paremtų šią išvadą, So.Ge.A.AL teigia, kad galima pagalba buvo suteikta bendrovėms, turinčioms valstybės narės išduotą leidimą teikti oro transporto paslaugas, ir yra susijusi su maršrutais, kuriais C arba D kategorijos, kaip nustatyta 2005 m. aviacijos gairėse, regioninis oro uostas sujungtas su kitu Sąjungos oro uostu. Finansavimas nebuvo skirtas maršrutams, kurių atžvilgiu taikomi viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008 ⁽⁴²⁾, o su oro vežėjais sudarytuose susitarimuose buvo nustatytos taikytinos sankcijos, jeigu oro vežėjai nevykdytų savo įsipareigojimų.
- (185) Pripažindama, kad šios dotacijos oro vežėjams suteiktos ilgesniam laikotarpiui ir yra didesnio intensyvumo, negu leidžiama pagal 2005 m. aviacijos gaires, So.Ge.A.AL pabrėžia, kad susitarimai su oro vežėjais negaliojo ilgiau negu trejus metus ir kad 2005 m. aviacijos gairėse leidžiama nukrypti nuo reikalaujamo intensyvumo lygio, jeigu rajonai yra mažiau palankūs.

9.1.3. 2014 m. aviacijos gairių taikymas

- (186) Savo pastabose dėl 2014 m. aviacijos gairių taikymo So.Ge.A.AL primena, kad nė viena vertinama oro uostui suteikta priemonė nėra valstybės pagalba. Tačiau, jeigu Komisija padarytų išvadą, kad kuri nors iš tų priemonių yra veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL, So.Ge.A.AL teigia, kad įvykdytos visos 2014 m. aviacijos gairėse nustatytos suderinamumo sąlygos.

10. KITŲ SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (187) Vykdam tyrimą savo pastabas pateikė *Ryanair*, AMS ir *Unioncamere*.

10.1. RYANAIR PASTABOS

- (188) *Ryanair* savo pastabas dėl 2012 m. sprendimo pateikė 2013 m. kovo 12 d. *Ryanair* nurodė prieš priimant 2012 m. sprendimą savo pateiktą medžiagą, susijusią su šia byla, taip pat kelis kitus pateiktus medžiagos rinkinius, susijusius su keliais valstybės pagalbos tyrimais dėl galimos pagalbos *Ryanair*.
- (189) Pagrindinės šioje medžiagoje pateiktos *Ryanair* pastabos apibendrintos 190–226 konstatuojamosiose dalyse.

⁽⁴²⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

i. AMS

- (190) *Ryanair* atmeta Komisijos preliminarį išvadą, kad *Ryanair* ir AMS turi būti laikoma vienu subjektu ir kad vertinant ekonominį pranašumą OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimai, taip pat jų finansinės pasekmės turėtų būti vertinami kartu.
- (191) Toks požiūris nepagrindžiamas nei AMS nuosavybės struktūra, nei jos paskirtimi. Su *Ryanair* sudaryti OUPS ir su AMS sudaryti rinkodaros paslaugų susitarimai yra atskiri ir savarankiški, jie susiję su skirtingomis paslaugomis, tarp jų nėra jokio sutartinio ar kitokio ryšio, kad būtų galima juos laikyti vienu priemonių rinkiniu.
- (192) Rinkodaros paslaugų susitarimai buvo naudingi reklamos paslaugų pirkėjai – bendrovei So.Ge.A.AL. Tie susitarimai buvo investicija, kuria siekta pagerinti oro uosto prekės ženklo žinomumą ir padidinti atvykstančių keleivių skaičių, taigi ir su oro susisiekimu nesusijusias pajamas. Jais nesiekta padidinti *Ryanair* maršrutų apkrovos koeficiento ar pelningumo, jie taip pat nepriklausė nuo kokios nors prekės ženkliriamos naudos, kurios besireklamuodamas svetainėje *Ryanair.com* toks oro uostas suteiktų bendrovei *Ryanair*.
- (193) Be to, tai, kad su AMS buvo sudarytas rinkodaros paslaugų susitarimas, nelėmė *Ryanair* galimybės skraidinti maršrutais į oro uostą ir iš jo. Iš tikrųjų, daugelis oro uostų, kuriuose veikia *Ryanair*, nesudaro susitarimų su AMS. Apskritai, specialios rinkodaros, kuria siekiama formuoti oro uosto prekės ženklą ir didinti atvykstančių keleivių skaičių, prireikia ne taip gerai žinomuose oro uostuose, kurių prekės ženklas nėra matomas ir reikia paskatinti atvykstančių eismą.
- (194) Taigi tai būtų puiki priežastis tokiam oro uostui šiuo tikslu skirti lėšų, o tai, kad *Ryanair* iš tokios reklamos gali turėti arba neturėti naudos, oro uostui komerciniu požiūriu nesvarbu. Privatus investuotojas nesusilaikytų nuo investicijų vien dėl to, kad jo verslo augimas gali būti naudingas kitoms šalims.
- (195) *Ryanair* susitarimai su So.Ge.A.AL buvo įprasti komerciniai susitarimai, atitinkantys rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, tai taikytina ir AMS susitarimams su So.Ge.A.AL, nes AMS rinkodaros susitarimus dėl panašios apimties paslaugų, kuriais nustatomi panašūs tarifai, sudaro ir su viešaisiais, ir su privačiais oro uostais, turizmo organizacijomis, automobilių nuomos grupėmis, viešbučių rezervacijos svetainėmis, draudimo bendrovėmis, telekomunikacinių paslaugų teikėjais ⁽⁴³⁾.
- (196) Toks požiūris atitinka tai, ką *Ryanair* teigia kitoje vykdam tyrimą Komisijai atsiųstoje medžiagoje. Toje kitoje medžiagoje *Ryanair* nesutinka su tuo, kad Komisija išmokas bendrovei AMS vertina kaip oro uosto išlaidas. Pasak *Ryanair*, laikantis tokio požiūrio būtų nepaisoma AMS paslaugų naudos oro uostui ⁽⁴⁴⁾. Pirkdami reklaminių vietų oro uostai gali padidinti *Ryanair* vykdomais skrydžiais atvykstančių keleivių, kurie su oro susisiekimu nesusijusioms prekėms ir paslaugoms paprastai išleidžia daugiau negu išvykstantys keleiviai, skaičių. Komerciniu požiūriu oro uostams tai naudinga ⁽⁴⁵⁾. *Ryanair* mano, kad vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą rinkodaros paslaugų pirkimas rinkos kaina turėtų būti atskirtas nuo bet kokių kitų oro uosto ir oro vežėjo susitarimų. Jeigu Komisija primygtinai teigtų, kad AMS susitarimus ir *Ryanair* oro uosto paslaugų susitarimus reikia įtraukti į bendrą rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimą, nereikėtų pamiršti AMS paslaugų vertės oro uostui.

ii. Priskirtinumas valstybei ir valstybės ištekliai

- (197) *Ryanair* mano, jog Komisijos požiūris, kad tvirtinant su *Ryanair* ir AMS susijusias nagrinėjamas priemones dalyvavo valdžios institucijos, neparemtas įrodymais. Negalima daryti prielaidos (tai dar reikia įrodyti), kad valdžios institucijos iš tikrųjų dalyvavo tvirtinant priemones.

⁽⁴³⁾ 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

⁽⁴⁴⁾ 2013 m. gruodžio 20 d. *Ryanair* raštas.

⁽⁴⁵⁾ 2009 m. rugsėjo 15 d. *Ryanair* raštas.

- (198) Argumentas, kad So.Ge.A.AL visiškai priklauso valdžios institucijoms, dalyvavusioms So.Ge.A.AL priimant sprendimus, būtų nepakankamai paremtas įrodymais, nes jis pagrįstas tik pagrindiniu kriterijumi, t. y. tuo, kad So.Ge.A.AL direktorių valdybą paskyrė jos viešieji akcininkai. Ir 2002 m. susitarimu, pagal kurį Sardinija įsipareigojo bendradarbiauti su *Ryanair* siekdama regione plėtoti turizmą ir didinti užimtumo lygį, neįrodoma, kad valdžios institucijos vienaip ar kitaip dalyvavo tvirtinant priemones, kurių pasirašiusi tą susitarimą So.Ge.A.AL ėmėsi *Ryanair* ir AMS atžvilgiu. Be to, aplinkybės, kuriomis So.Ge.A.AL ir Sardinija pasirašė vėlesnius susitarimus 2004, 2005, 2006 ir 2007 m. dėl bendrų rinkodaros įnašų, tik paremtų požiūri, kad Sardinija finansavo bendrovę So.Ge.A.AL, bet ne kad vadovavo So.Ge.A.AL veiksmams *Ryanair* ir AMS atžvilgiu.
- (199) *Ryanair* nežino apie So.Ge.A.AL ir Sardinijos regiono susitarimus arba nėra atsakinga už juos, neskatino ir nereikalavo tokių susitarimų, todėl So.Ge.A.AL ir Sardinijos regiono susitarimai neturėtų daryti poveikio *Ryanair* ir AMS susitarimams su So.Ge.A.AL.
- (200) *Ryanair* taip pat neturėtų būti laikoma netiesiogine valstybės pagalbos gavėja. Komisija negali tiesiog daryti prielaidos, kad oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams suteikta valstybės pagalba, neturėdama įrodymų, kad valstybės pagalba iš tikrųjų suteiktas pranašumas. Jeigu *Ryanair* ir oro uosto komercinius ryšius galima grįsti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu, bendrovei *Ryanair* negali būti taikoma jokia susigrąžinimo pareiga. *Ryanair* kritikuoja Komisijos svarstymus, kad bet kokia viešojo oro uosto oro vežėjui suteikta paskata savaime atitinka valstybės pagalbos kriterijus, net jeigu tik dalis jos finansuota iš viešųjų išteklių. *Ryanair* teigia, kad Komisijos nenoras tirti priemonių priskirtinumo valstybei klausimo neatitinka 2005 m. aviacijos gairių, kuriose netiesiogiai nustatyta, kad sprendimas perskirstyti viešuosius išteklius oro vežėjui turėtų būti priskirtinas valdžios institucijoms, ir tik tada tai būtų pagalba ⁽⁴⁶⁾.

iii. Lyginamoji analizė

- (201) *Ryanair* tvirtina, kad remiantis teismų praktika ⁽⁴⁷⁾, siekiant patikrinti, ar oro vežėjams suteikta pagalba, pirmiausia turėtų būti atliekama lyginamoji analizė, o sąnaudų kriterijus turėtų būti taikomas, tik jeigu nebūtų galimybių palyginti įtariamo pagalbos teikėjo ir privačios įmonių grupės padėties. *Ryanair* dar teigia, kad, vertinant oro uostą valdančių įmonių su oro vežėjais sudarytus susitarimus, reikėtų atsižvelgti ir į susitarimų išorinį poveikį tinklui. Įvairioje pateiktoje medžiagoje *Ryanair* tvirtino, kad ir lyginamoji, ir išlaidomis grindžiama analizė yra įprasta verslo veikla ⁽⁴⁸⁾.

iv. Ex ante pelningumas

- (202) *Ryanair* iš esmės tvirtina, kad visi 2012 m. sprendime pateikti Komisijos argumentai yra niekiniai, nes neteisingai taikytas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas, o tai nutiko dėl netikslios prielaidos, kad *ex ante* verslo planas buvo būtinas norint padaryti išvadą, kad laikytasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo. Verslo planai nėra *sine qua non* privatiems investuotojams imantis komercinių veiksmų ⁽⁴⁹⁾. Nors esant tokiems planams galima neabejotinai tvirtinti, kad viešasis subjektas veikė kaip privatus investuotojas, vien dėl to, kad nėra tokio plano, negalima daryti išvados, kad viešasis subjektas veikė ne kaip privatus investuotojas.
- (203) Kad ir kaip būtų, šiuo atveju Komisija jau 2012 m. sprendime būtų pripažinusi, kad Algero oro uostas pateikė pagrindinę *ex ante* analizę, kuri turėtų būti laikoma pakankama. Komisija negali vertinti, kas yra priimtinas verslo planas, ir neturėtų to daryti.
- (204) *Ryanair* dar pažymi, kad Komisijos užsakymu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo analizę atliko *Ecorys*, konstatavusi, kad *Ryanair* susitarimai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ir kad So.Ge.A.AL nuostoliai susidarė dėl to, kad valstybė ilgai ir nenumatytai vėlavo

⁽⁴⁶⁾ 2009 m. gruodžio 15 d. *Ryanair* raštas.

⁽⁴⁷⁾ 2013 m. kovo 12 d. ir 2009 m. gruodžio 15 d. *Ryanair* raštai.

⁽⁴⁸⁾ *Assessing State aid to low cost carriers* (Valstybės pagalbos pigių skrydžių bendrovėms vertinimas), 2011 m. spalio 26 d., *Ryanair* užsakymu parengė *Oxera* vadovaujantysis konsultantas Simon Pilsbury.

⁽⁴⁹⁾ 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

suteikti bendrąją koncesiją. Nenumatytą neveiksmingumą ir vėlavimą rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo analizėje reikėtų neutralizuoti, nes įprastai vykdydami savo verslą tą patiria ir privatūs oro uostai, tai nutinka dėl valstybės neveikimo arba kitų privačių įmonių, nuo kurių priklauso oro uosto veikla, veiksmų.

- (205) Be to, *Ryanair* pateikė keletą *Oxera* parengtų pastabų, taip pat profesoriaus Damieno P. McLoughlino parengtą analizę.

Oxera 1 pastaba. Rinkos lyginamojo rodiklio nustatymas atliekant atitikties rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijams lyginamąją analizę. Ryanair valstybės pagalbos bylos, kurias 2013 m. balandžio 9 d. bendrovei Ryanair parengė Oxera

- (206) *Oxera* manė, jog Komisijos požiūris, kad yra priimtina lyginti tik su palyginamaisiais oro uostais, esančiais toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir tiriamasis oro uostas, turi trūkumų.

- (207) *Oxera* tvirtino, kad rinkos lyginamosioms kainoms, nustatomoms vertinant palyginamuosius oro uostus, poveikio nedaro aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba. Todėl galima patikimai apskaičiuoti rinkos lyginamąjį rodiklį, taikytiną vertinant atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijams.

- (208) Taip yra dėl šių priežasčių:

- a) lyginamosios analizės plačiai naudojamos vertinant atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijams ne valstybės pagalbos srityje;
- b) bendrovės poveikį viena kitos kainodaros sprendimams daro tik tiek, kiek jų produktai yra tarpusavyje pakeičiami arba papildomi;
- c) toje pačioje pasiekiamumo zonoje esantys oro uostai nebūtinai tarpusavyje konkuruoja, o pateiktose ataskaitose nurodyti palyginamieji oro uostai savo pasiekiamumo zonoje patiria ribotą valstybinių oro uostų konkurenciją ($< 1/3$ komercinių oro uostų, esančių palyginamųjų oro uostų pasiekiamumo zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir nė vieno oro uosto, esančio palyginamųjų oro uostų pasiekiamumo zonoje, atžvilgiu nekilo susirūpinimas dėl valstybės pagalbos (2013 m. balandžio mėn. duomenimis);
- d) net jeigu palyginamieji oro uostai patiria valstybinių oro uostų konkurenciją toje pačioje pasiekiamumo zonoje, yra priežasčių manyti, kad jų veiksmas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą (pavyzdžiui, kai didelė dalis priklauso privatiems savininkams arba oro uostą valdo privati įmonė);
- e) rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys oro uostai nenustatys kainų, mažesnių už papildomas išlaidas.

Oxera 2 pastaba. Principai, kuriais, vertinant atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijams, grindžiama pelningumo analizė. Ryanair valstybės pagalbos bylos, kurias 2013 m. balandžio 9 d. bendrovei Ryanair parengė Oxera

- (209) *Oxera* tvirtino, kad Komisijai pateiktose *Oxera* ataskaitose atlikta pelningumo analizė pagrįsta principais, kurių laikytusi racionalus privačiojo sektoriaus investuotojas, ir atspindi požiūrį, kurio Komisija laikėsi anksčiau.

- (210) Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė:

- a) vertinimas atliekamas laipsniškai;
- b) *ex ante* verslo plano nebūtinai reikia;
- c) oro uoste, kuriame nėra spūsčių, tinkamas kainų nustatymo metodas yra vienos kasos metodas;

- d) turėtų būti atsižvelgta tik į su ekonomine oro uosto eksploatavimo veikla susijusias pajamas;
- e) turėtų būti atsižvelgta į visą susitarimo, įskaitant jo pratęsimą, laikotarpį;
- f) vertinant susitarimų pelningumą būsimi finansiniai srautai turėtų būti diskontuojami;
- g) laipsniškas *Ryanair* susitarimų pelningumas oro uostams turėtų būti vertinamas remiantis vidine gražos norma arba grynąja dabartine verte.

Profesoriaus Damieno P. McLoughlino analizė. Prekės ženklo formavimas – kaip ir kodėl mažos prekės ženklą turinčios įmonės turėtų investuoti į rinkodarą. Parengta 2013 m. balandžio 10 d. Ryanair užsakymu

- (211) Dokumentu siekta išdėstyti komercinę logiką, kuria grindžiami regioninių oro uostų sprendimai iš AMS pirkti reklamą svetainėje *Ryanair.com*.
- (212) Dokumente tvirtinta, kad yra daug labai stiprių, gerai žinomų oro uostų, kuriais naudojasi dėl įpročio. Silpnesni konkurentai, kad galėtų plėsti savo verslą, turi padaryti poveikį nekintamai klientų elgsenai. Mažesni regioniniai oro uostai turi rasti būdų nuosekliai ir kuo platesnei auditorijai skelbti apie savo prekės ženklą. Tradicinių formų rinkodaros komunikacijai reikia didesnių išlaidų, negu tai leidžia jų ištekliai.

Oxera 3 ir 4 pastabos. Kaip pelningumo analizėje, atliekamoje vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, reikėtų aiškinti AMS susitarimus? 2014 m. sausio 17 ir 31 d.

- (213) *Ryanair* pateikė daugiau savo konsultantės *Oxera* ataskaitų. Tose ataskaitose *Oxera* aptarė principus, į kuriuos, pasak oro vežėjo, reikėtų atsižvelgti, kai vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą atliekama *Ryanair* ir oro uostų sudarytų OUPS ir AMS ir tų pačių oro uostų sudarytų rinkodaros susitarimų pelningumo analizė⁽⁵⁰⁾. *Ryanair* pabrėžė, kad dėl tų ataskaitų niekaip nesikeičia jos anksčiau išdėstyta pozicija, kad vertinant atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijams OUPS ir rinkodaros susitarimai turėtų būti nagrinėjami atskirai.
- (214) Ataskaitose nurodyta, kad AMS gaunamas pelnas kaip pajamos turėtų būti įtrauktas į bendrą pelningumo analizę, o AMS išlaidos turėtų būti įtrauktos į sąnaudas. Tam ataskaitose siūlyta bendrai pelningumo analizei taikyti grynųjų pinigų srautais grindžiamą metodą, t. y. oro uostų išlaidos, skirtos AMS, galėtų būtų aiškinamos kaip papildomos veiklos išlaidos.
- (215) Ataskaitose pabrėžta, kad rinkodaros veikla padedama kurti ir palaikyti prekės ženklo vertę, o ji turi įtakos ir duoda naudos ne tik susitarimo su oro vežėju galiojimo metu, bet ir jam baigus galioti. Taip visų pirma būtų, jeigu dėl to, kad *Ryanair* sudarė susitarimą su oro uostu, oro uoste imtų veikti kiti oro vežėjai; savo ruožtu tai paskatintų oro uoste atidaryti daugiau parduotuvių, todėl oro uostas gautų daugiau su oro susisiekimu nesusijusių pajamų. Pasak *Ryanair*, jeigu Komisija ir toliau manytų, kad pelningumo analizė turi būti bendra, į tą naudą reikia atsižvelgti, o AMS išlaidas reikėtų aiškinti kaip papildomas veiklos išlaidas, atskaičius AMS įmokas.
- (216) Be to, *Ryanair* laikėsi nuomonės, kad galutinė vertė turėtų būti įtraukta į numatomą papildomą pelną oro uosto paslaugų susitarimo galiojimo pabaigoje, kad būtų atsižvelgta į baigus galioti susitarimui atsiradusią vertę. Galutinė vertė galėtų būti derinama atsižvelgiant į pratęsimo galimybę, įvertinus tikimybę, kad baigus galioti susitarimui su *Ryanair* arba su kitais oro vežėjais susitarus dėl panašių sąlygų pelnas išliks. *Ryanair* manė, kad tada būtų įmanoma apskaičiuoti žemesniąją naudos, gaunamos kartu dėl susitarimo su AMS ir oro uosto paslaugų susitarimo, ribą, atsižvelgiant į papildomo pelno neužtikrintumą baigus galioti oro uosto paslaugų susitarimui.

⁽⁵⁰⁾ Oxera dokumentas *How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?* (Kaip pelningumo analizėje, atliekamoje vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, reikėtų aiškinti AMS susitarimus?), parengtas 2014 m. sausio 17 d. *Ryanair* užsakymu.

- (217) Tokiam požiūriui pagrįsti, ataskaitose apibendrinti rinkodaros poveikio prekės ženklo vertei tyrimų rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažįstama, kad rinkodara gali palaikyti prekės ženklo vertę ir padėti užtikrinti klientų skaičių. Remiantis ataskaitomis, oro uosto rinkodara svetainėje Ryanair.com labai padidinamas oro uosto prekės ženklo matomumas. Be to, ataskaitose nurodyta, kad visų pirma mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti savo oro eismą, savo prekės ženklo vertę galėtų padidinti sudarydami rinkodaros susitarimus su AMS.
- (218) Ataskaitose galiausiai nurodyta, kad pirmumas turėtų būti teikiamas grynųjų pinigų srautu grindžiamam metodui, o ne kapitalizacijos metodui, kurį taikant AMS išlaidos būtų aiškinamos kaip nematerialiojo turto (t. y. prekės ženklo vertės) kapitalo išlaidos ⁽⁵¹⁾. Taikant kapitalizacijos metodą būtų atsižvelgta tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiajam turtui. Rinkodaros išlaidos būtų aiškinamos kaip nematerialusis turtas, o tada susitarimo galiojimo laikotarpiu joms taikomas nusidėvėjimas atsižvelgiant į likutinę vertę numatomoje OUPS galiojimo pabaigoje. Taikant šį metodą būtų neatsižvelgta į papildomą pelną, gaunamą su Ryanair sudarius OUPS. Be to, nematerialiojo turto vertę sunku apskaičiuoti dėl prekės ženklo išlaidų ir turto naudojimo laikotarpio. Grynųjų pinigų srauto metodas tinkamesnis už kapitalizacijos metodą, nes taikant pastarąjį neįtraukiama teigiama nauda oro uostui, kurios tikimasi su Ryanair pasirašius OUPS.

v. 2011 ir 2013 m. ataskaitos

- (219) Ryanair bendrovės Oxera paprašė atlikti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimą, Komisijai Ryanair vardu pateiktą 2011 m. liepos mėn. (toliau – 2011 m. ataskaita) ⁽⁵²⁾. 2011 m. ataskaitoje pateikti 2000 ir 2010 m. So.Ge.A.AL ir Ryanair sudarytų OUPS pelningumo analizės rezultatai, pagrįsti informacija, kurią, pasak Ryanair, So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai sudarė šiuos susitarimus. Į 2011 m. ataskaitą neįtraukta tikėtino 2002, 2003 ir 2006 m. OUPS pelningumo analizė.
- (220) Remiantis 2011 m. ataskaita, Komisijai 2013 m. kovo mėn. pateikta atnaujinta ataskaita (toliau – 2013 m. ataskaita) ⁽⁵³⁾, kurioje apskaičiuotas tikėtinas OUPS pelningumas, nevertintas 2011 m. ataskaitoje (būtent 2002, 2003 ir 2006 m. OUPS).
- (221) Pasak Ryanair, remiantis 2000, 2002, 2003, 2006 ir 2010 m. OUPS *ex ante* vertinimu atrodytų, jog buvo tikimasi, kad tuo metu, kai buvo pasirašomi susitarimai, visi jie oro uostui bus pelningi. Tikėtinas kiekvieno So. Ge.A.AL ir Ryanair susitarimo pelningumas buvo vertinamas atsižvelgiant į tikėtinas papildomas išlaidas ir papildomų pajamų prognozes, įskaitant su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas ir bendrovei Ryanair teikiamų finansinių paskatų išlaidas. Tai, kad gauta grynoji dabartinė vertė visais atvejais yra teigiama, veikiausiai patvirtintų, kad su Ryanair sudaryti susitarimus buvo racionalu.
- (222) Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą taikant OUPS, 2011 ir 2013 m. ataskaitose nevertinti So.Ge.A.AL ir AMS susitarimai dėl rinkodaros paslaugų teikimo. Pasak Ryanair, susitarimai su AMS yra atskiri ir nesusiję su Ryanair ir oro uosto OUPS, nes pirmieji susiję su rinkodaros paslaugų teikimu oro uostams (o ne skrydžiais ir keleiviais) rinkos kaina, todėl jų vertinti nereikia.

vi. Ryanair taikomų oro uosto mokesčių neatrankusis pobūdis

- (223) Ryanair nesutinka su Komisijos požiūriu, kad bet kokia Algero oro uosto suteikta nuolaida turėtų būti aiškinama kaip valstybės pagalba, nors nuolaidos galėtų būti naudingos visiems oro vežėjams. Pirmą, pasak Ryanair, jeigu nuolaidas gauna visi oro vežėjai, tinkama priešingos padėties kaina gali būti mažiausia nuolaida, o ne skelbiami mokesčiai. Antra, laikantis to požiūrio neatsižvelgiama į jokių nevienodų aptarnaujant skirtingus oro vežėjus patiriamų išlaidų ir gaunamos naudos elementus. Vertinant, ar nuolaida konkrečiam oro vežėjui yra valstybės

⁽⁵¹⁾ Oxera dokumentas *How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application* (Kaip pelningumo analizėje, atliekamoje vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, reikėtų aiškinti AMS susitarimus? Praktinis taikymas), parengtas 2014 m. sausio 31 d. Ryanair užsakymu.

⁽⁵²⁾ Oxera ataskaita *Economic MEOP assessment, Alghero Airport* (Ekonominis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimas. Algero oro uostas), 2011 m. liepos 22 d. parengta Ryanair užsakymu.

⁽⁵³⁾ Oxera ataskaita *Economic MEOP Assessment: updated profitability analysis – Alghero Airport* (Ekonominis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimas. Atnaujinta pelningumo analizė. Algero oro uostas), 2013 m. kovo 12 d. parengta Ryanair užsakymu.

pagalba, būtina vertinti išlaidų atspindimumą. Palyginti maži mokesčiai patys savaime nebūtinai yra valstybės pagalba, ir, laikantis *Ecorys* išvadų, mažesni mokesčiai parodo tai, kad *Ryanair* reikalauja mažiau paslaugų.

- (224) Šiuo atveju *Ryanair* taikytos nuolaidos buvo nustatytos pripažįstant didelę komercinę *Ryanair* riziką tuo metu nežinomame oro uoste pradėjus vykdyti reguliariusius visus metus vykdomus skrydžius ⁽³⁴⁾.

vii. Konkurencijos iškraipymas

- (225) Pasirodo, kad Komisija neatmeta Aljero, Kaljario ar Olbijos oro uostų tarpusavio konkurencijos, nors šiuos oro uostus skiria atitinkamai 235 ir 128 km kalnuoto reljefo, o greitkelių Sardinijoje nėra. Pasak *Ryanair*, neaišku, ar dėl kokios nors valstybės pagalbos Aljero oro uostui galėtų būti iškraipyta konkurencija, taip pat neaišku, koks, Komisijos manymu, tokio iškraipymo mastas.

viii. Suderinamumas

- (226) *Ryanair* mano, kad *Ryanair* ir oro uosto susitarimai nėra valstybės pagalba. Tuo požiūriu *Ryanair* mano, kad galimybė taikyti 2005 m. aviacijos gaires šioje byloje neturi reikšmės.

10.2. AMS PASTABOS

i. AMS ir *Ryanair* svetainė

- (227) AMS pritaria *Ryanair* pateiktoms pastaboms dėl AMS. Komisijos prielaida, kad rinkodaros mokesčiai, bendrovei AMS mokami už rinkodaros paslaugas, yra pagalba (bendrovei *Ryanair*), ir tai, kad Komisija AMS ir *Ryanair* laiko vienu pagalbos gavėju, yra netinkama. AMS teikia savo atskirą paskirtį turinčias rinkodaros paslaugas, kurių kainos nustatomos pagal rinkos vertę.
- (228) Be to, *Ryanair* sprendimas savo svetainės reklamos vietą pardavinėti per tarpininką nebūtų neįprastas. AMS sėkmingai reklamavo ir pardavinėjo reklamos vietą daugeliui visos Europos ir privačių, ir viešųjų bendrovių.
- (229) Rinkodara *Ryanair* svetainėje – itin patraukli: tai viena populiariausių kelionių svetainių pasaulyje; vidutinė kiekvieno apsilankymo *Ryanair* svetainėje trukmė – labai ilga; oro uosto reklama *Ryanair* svetainėje pasiekia būtent potencialius to oro uosto keleivius, taip užtikrinama, kad visa arba beveik visa reklama būtų pastebėta, skirtingai negu reklamuojantis laikraščiuose, per radiją, televiziją ir kitas ne tokias tikslines ir plačiai visuomenei skirtas žiniasklaidos priemones.

ii. AMS ir *Ryanair* pranašumas nesuteiktas

- (230) AMS rinkodaros susitarimus sudaro ir su viešaisiais, ir su privačiais oro uostais, turizmo organizacijomis, automobilių nuomos grupėmis, viešbučių rezervacijos svetainėmis, draudimo bendrovėmis, telekomunikacinių paslaugų teikėjais.
- (231) Viešieji ir privatūs reklamos skelbėjai nediskriminuojami nei AMS teikiamos reklamos vietai taikomų tarifų, nei reklamos vietos, kurią galima įsigyti, dydžio atžvilgiu. *Ryanair* ir AMS oro uostų neverčia pirkti rinkodaros paslaugų, iš tikrųjų daugelis oro uostų renkasi nesireklamuoti *Ryanair* svetainėje. Dėl AMS susitarimų su viešaisiais oro uostais arba juos valdančiomis įmonėmis, kaip So.Ge.A.AL, negali būti valstybės pagalbos, nes AMS vietą svetainėje už panašią kainą taip pat lengvai gali parduoti privačiai bendrovei.

⁽³⁴⁾ 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

- (232) AMS pateikė kelias priežastis, kuriomis būtų galima pagrįsti tai, kad So.Ge.A.AL iš AMS pirko reklamos paslaugas, kad galėtų reklamuotis Ryanair.com svetainėje. Šios priežastys apibendrintos toliau.
- (233) Pirmą, reklama Ryanair svetainėje yra investicija į prekės ženklo pripažinimą. Periferinius oro uostus valdančioms įmonėms labai sunku pasiekti, kad keleiviai, oro vežėjai ir su oro susisiekimu nesusiję komerciniai vadovai, kurie visi laikomi potencialiais oro uostų pajamų šaltiniais, pripažintų jų prekės ženklą. Didesnis prekės ženklo pripažinimas oro uostui gali būti naudingas abipusiškai įtraukiais ir vienas kitą papildančiais būdais. Visų pirma tai gali pritraukti i) atvykstančius keleivius, kurie naudoja oro vežėjo, kurio svetainėje oro uostas reklamuoja, paslaugomis; ii) potencialius klientus, kurie naršo vieno oro vežėjo svetainėje, kurioje oro uostas reklamuoja skrydžius į tą oro uostą su kitu oro vežėju, kuris skraidina į tą oro uostą; iii) kitą oro vežėją imti skraidyti į tą oro uostą ir iv) komercinius vadovus (pavyzdžiui, oro uosto mažmeninės prekybos tinklo parduotuves).
- (234) Antra, reklamuojantis Ryanair interneto svetainėje didėja atvykstančių keleivių dalis. Pastebima tendencija, kad oro uostai beveik pusę savo pajamų gauna iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos. Regioninio oro uosto atžvilgiu į oro uostą atskrendantys ir vėliau iš jo išskrendantys atvykstantys keleiviai oro uostui greičiausiai duoda daug daugiau su oro susisiekimu nesusijusių pajamų negu vietos keleiviai, iš oro uosto skrendantys į kitas vietas.
- (235) Trečia, rinkodara ir reklama visų oro vežėjų svetainėse tapo įprasta praktika. Ryanair svetainė – labai vertinga rinkodaros vieta, kurioje galima reklamuoti įvairiausių su kelionėmis susijusių produktus ir paslaugas. Oro uostams tapo įprasta dalį savo prekės ženklo reklamos talpinti oro vežėjų svetainėse. Šiuo atveju Algero oro uostas reklamos paslaugas, pasirodo, pirko ne tik iš AMS, bet taip pat iš Meridiana ir Alitalia.
- (236) Ketvirta, AMS paslaugų kaina nustatoma pagal jų rinkos vertę. Iš AMS rinkodaros paslaugas perka nemažai su oro uostais nesusijusių privačių klientų iš įvairių pramonės sričių. Tiems klientams Ryanair maršrutai nesiūlomi, bet jie mielai moka už AMS paslaugas. Tie privatūs klientai, veikiantys kaip rinkos ekonomikos investuotojai, aiškiai supranta AMS individualių paslaugų komercinę vertę, ją supranta ir visos Sąjungos viešieji ir privatūs oro uostai. Vien šių privačių lyginamųjų duomenų pakaktų įrodyti, kad AMS kainos yra tikros rinkos kainos.

iii. Bendrovei So.Ge.A.AL Sardinijos suteiktas finansavimas

- (237) Komisija mano, kad So.Ge.A.AL yra tik įmonė, per kurią bendrovėms Ryanair ir AMS nukreipiamas regioninis finansavimas, tariamai skirtas rinkodaros tikslams. Tačiau, pasak AMS, Komisija nepateikė įrodymų, kad So.Ge.A.AL negalėjo savarankiškai priimti sprendimų dėl Sardinijos regiono suteiktų lėšų naudojimo ir dėl to negalėjo jų naudoti kitais tikslais.
- (238) So.Ge.A.AL, pasirodo, valstybei mokėjo fiksuotą koncesijos mokestį ir su valstybe nesidalijo savo pajamomis. So.Ge.A.AL savininkas Sardinijos regionas buvo tiesiogiai suinteresuotas didinti So.Ge.A.AL ilgalaikį pelningumą, pavyzdžiui, teikiant finansinę paramą rinkodaros veiklai, kuria siekiama gerinti jos prekės ženklo įvaizdį. Toks elgesys atitiktų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ir būtų naudingas Sardinijos regionui.
- (239) AMS priduria, jog būtų įmanoma, kad dalis bendrovei So.Ge.A.AL skirto finansavimo galėtų būti laikoma kompensacija už VESP teikimą. Algero oro uostas palengvina oro paslaugų teikimą izoliuotame ir kitais atžvilgiais sunkiai pasiekiamame regione.

iv. Išvada

- (240) AMS padarė išvadą, kad ji nėra valstybės pagalbos gavėja ir kad So.Ge.A.AL bei Sardinijos regionas AMS atžvilgiu veikia laikydamiesi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.

10.3. UNIONCAMERE PASTABOS

- (241) *Unioncamere* pabrėžia, kad, neabejojant Teisingumo Teismo praktikoje nustatyta ekonominės veiklos sąvoka, veikla, kuri *per se* yra ekonominė, ne visada gali būti laikoma teikiama rinkoje tuo požiūriu, kad tokia veikla yra arba gali būti iš tikrųjų vykdoma konkuruojant su kitais veiklos vykdytojais.
- (242) *Unioncamere* sutinka, kad panašiomis aplinkybėmis privatus investuotojas greičiausiai nebūtų ėmęsis tikrinamųjų oro uostui suteiktų priemonių. Komisija turėtų vis tiek atsižvelgti į tai, kad viešąsias investicijas į oro uostą dažnai paskatina aplinkybės, nepanašios į aplinkybes, kuriomis veikia privatus investuotojas. Viešasis investuotojas turi kitokių, su investicijų pelningumu nesusijusių lūkesčių ir kartu siekia bendresnio pobūdžio tikslų, pavyzdžiui, apsaugoti ekonomiką ir regioninę plėtrą. Nors pripažįsta, kad remiantis Teismo praktika į tokias aplinkybes negalima atsižvelgti atliekant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo analizę, *Unioncamere* teigia, kad viešuoju finansavimu Algero oro uostui veikiau siekta paremti regioninę plėtrą, o ne užtikrinti, kad įmonė, kuri kitokių atveju negebėtų konkuruoti, išsilaikytų. Atsižvelgiant į specifinę Sardinijos geografiją, valdžios institucijoms pirmiausia svarbu, kad veiktų specialus oro uostas.
- (243) *Unioncamere* daro išvadą, kad Komisija rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą turėtų taikyti atsižvelgdama į priemonės tikslą remti regioninę ir ekonominę plėtrą, „kitaip sakant, turėtų manyti, kad priemonių imtasi vykdant viešuosius įgaliojimus“.
- (244) *Unioncamere* mano, kad bendrovei So.Ge.A.AL suteiktų vertinamų priemonių suderinamumas turėtų būti vertinamas pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

11. ITALIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (245) Italija pateikė pastabas tik dėl Ryanair ir *Unioncamere* pastabų.

11.1. DĖL RYANAIR PASTABŲ

- (246) Kalbant apie Algero oro uostui suteiktas priemones, Italija teigė, kad oro uostas yra atokiame regione, dėl to negalima atmeti, kad oro uostas teikia bendras VESP.
- (247) Italija pritaria Ryanair teiginiui, kad mažesni oro uostai neturi pasirinkimo ir privalo investuoti į savo įvaizdį, kad užtikrintų gyvybingumo perspektyvas. Tuo požiūriu reklama pigių skrydžių bendrovių svetainėse būtų įprasta praktika. Italija taip pat pabrėžia, kad oro uostas panašių paslaugų įsigijo ir iš kitų oro vežėjų, pavyzdžiui, Germanwings, Volare, Meridiana ir Alitalia.
- (248) Italija patvirtina, kad AMS paslaugų kaina nustatyta pagal rinkos normas. Kainos skelbiamos AMS svetainėje, o bendrovei So.Ge.A.AL taikyti įkainiai atitiko skelbiamuosius.
- (249) Italija daro išvadą, kad AMS negavo valstybės pagalbos, o So.Ge.A.AL ir Sardinijos regionas veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas.

11.2. DĖL UNIONCAMERE PASTABŲ

- (250) Italija sutinka, kad viešosios investicijos į oro uostą dažnai grindžiamos aplinkybėmis, nepanašiomis į aplinkybes, kuriomis veikia privatus investuotojas, nes viešasis investuotojas siekia ir bendresnio pobūdžio tikslų, pavyzdžiui, ekonominės ir regioninės plėtros.

12. VERTINIMAS

12.1. BENDROVEI SO.GE.A.AL SUTEIKTOS PRIEMONĖS

12.1.1. Pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (251) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (252) Turi būti laikomasi visų sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų kriterijų. Todėl, norint nustatyti, ar nagrinėjamosios priemonės yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, turi būti įvykdytos visos 251 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sąlygos. Konkrečiai finansinė parama turėtų:
- a) būti suteikta valstybės narės arba iš valstybės išteklių,
 - b) sudaryti palankesnes sąlygas tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai,
 - c) iškraipyti konkurenciją arba kelti tokį pavojų,
 - d) daryti neigiamą poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

12.1.1.1. Ekonominė veikla ir įmonės apibrėžtis

- (253) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisija turi pirmiausia nustatyti, ar So.Ge.A.AL yra įmonė pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Įmonės sąvoka apima bet kokią ūkinę veiklą vykdančią subjektą, kad ir koks būtų jo teisinis statusas ir finansavimo būdas⁽⁵⁵⁾. Ekonominė veikla laikoma bet kokia veikla, kurią vykdančios konkrečioje rinkoje siūlomos prekės ar paslaugos.
- (254) Savo sprendime dėl Leipzigo-Halės oro uosto Teisingumo Teismas patvirtino, kad uosto eksploatavimas komerciniais tikslais yra ekonominė veikla, o oro uosto infrastruktūros statyba – neatskiriama tos veiklos dalis⁽⁵⁶⁾. Kai oro uostą valdanti įmonė imasi ekonominės veiklos ir pradeda už atlygį teikti oro uosto paslaugas, neatsižvelgiant į jos juridinį statusą ar finansavimo būdą, ji yra įmonė pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, todėl Sutarties valstybės pagalbos taisyklės galima taikyti pranašumui, kurį oro uostą valdančiai įmonei suteikia valstybė arba kuris jai suteikiamas iš valstybės išteklių⁽⁵⁷⁾.
- (255) Komisija primena, kad dėl laipsniško rinkos jėgų atsiradimo oro uostų sektoriuje negalima tiksliai nustatyti, nuo kada oro uosto statyba ir eksploatavimas turi būti laikomi ekonomine veikla. Tačiau Europos teismai pripažino, kad oro uostų veiklos pobūdis kito ir sprendime dėl Leipzigo-Halės oro uosto Bendrasis Teismas nusprendė, kad nuo sprendimo *Aéroports de Paris* dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) valstybės pagalbos taisyklės turi būti taikomos ir oro uosto infrastruktūros finansavimui. Todėl nuo 2000 m. gruodžio 12 d. oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama veikla. Priešingai, Komisija, remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis, dabar negali ginčyti finansavimo priemonių, oro uostus valdančioms įmonėms suteiktų iki 2000 m. gruodžio 12 d.⁽⁵⁸⁾
- (256) Todėl Komisija mano, kad nuo 2000 m. gruodžio 12 d. So.Ge.A.AL vertėsi ekonomine veikla ir gali būti laikoma įmone pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Vadinas, toliau šiame sprendime Komisija vertina, ar po 2000 m. gruodžio 12 d. suteiktos priemonės atitinka valstybės pagalbos kriterijus ir priemonių, kurios atitinka valstybės pagalbos kriterijus, suderinamumą su vidaus rinka. Tačiau Komisija neginčys priemonių, dėl kurių sprendimas buvo priimtas iki 2000 m. gruodžio 12 d., todėl šiame sprendime tų priemonių jai vertinti nereikia.

⁽⁵⁵⁾ 1991 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, Rink. p. I-1979, 21 punktas; 1993 m. vasario 17 d. Sprendimo *Poucet ir Pistre prieš AGF ir Cancava*, C-160/91, Rink. p. I-637, 17 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas.

⁽⁵⁶⁾ 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, Case C-288/11 P, dar nepaskelbtas; taip pat žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimą *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/89, Rink. p. II-3929, patvirtintą 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, C-82/01P, Rink. p. I-9297, ir 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643.

⁽⁵⁷⁾ 1993 m. vasario 17 d. Sprendimas *Poucet prieš AGV ir Pistre prieš Cancave*, sujungtos bylos C-159/91 ir C-160/91, Rink. p. I-637.

⁽⁵⁸⁾ 2014 m. aviacijos gairių 29 punktas.

- (257) Italija pateikė kapitalo išlaidų, kurias padengti išsipareigota iki 2000 m. gruodžio 12 d., duomenis (įskaitant infrastruktūros, įrangos ir įrenginių bei darbų finansavimą) (žr. 84 konstatuojamąją dalį). Remdamasi tuo Komisija daro išvadą, kad neturi teisės tirti ir ginčyti 25 431 706,16 EUR sumos, dėl kurios buvo nuspręsta iki tos dienos.

12.1.1.2. Viešosios politikos sritis

- (258) Nors So.Ge.A.AL turi būti laikoma įmone pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį bent nuo 2000 m. gruodžio 12 d., reikia nepamiršti, kad ne visa oro uostų valdančios įmonės veikla yra būtina ekonominio pobūdžio ⁽⁵⁹⁾.
- (259) Teisingumo Teismas nustatė, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, vykdančiai savo, kaip valstybės institucijos, oficialius įgaliojimus, nėra ekonominio pobūdžio ir neįeina į su valstybės pagalba susijusių taisyklių taikymo sritį.
- (260) Todėl į viešosios politikos sritį patenkančios veiklos arba su tokia veikla tiesiogiai susijusios infrastruktūros finansavimas paprastai nėra valstybės pagalba ⁽⁶⁰⁾. Oro uoste vykdoma veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos, muitinės veikla, gaisrų gesinimas ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos, ir investicijos į su tokia veikla susijusią infrastruktūrą ir tokie veiklai vykdyti reikalingą įrangą paprastai yra neekonominio pobūdžio ⁽⁶¹⁾.
- (261) Tačiau dėl neekonominio pobūdžio veiklos viešojo finansavimo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro vežėjai ir oro uostus valdančios įmonės. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią teismų praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą ⁽⁶²⁾. Todėl, jeigu tam tikroje teisinėje sistemoje yra įprasta, kad vieni oro vežėjai arba oro uostus valdančios įmonės dengia tam tikrų paslaugų išlaidas, o kiti tų pačių valdžios institucijų vardu veikiantys oro vežėjai ir oro uostus valdančios įmonės neturi dengti tų išlaidų, pastariesiems gali būti suteiktas pranašumas, net jeigu tos paslaugos pačios savaime laikomos neekonominio pobūdžio ⁽⁶³⁾.
- (262) Kaip minėta 49 konstatuojamojoje dalyje, 2014 m. birželio 10 d. rašte Italija teigė, kad So.Ge.A.AL vykdė tam tikrą veiklą, patenkančią į viešosios politikos sritį. Visų pirma Italija teigė, kad išlaidos (investicinės sąnaudos arba veiklos išlaidos), atsirandančios vykdančiam oro uostams nustatytą pareigą ENAC ir kitiems vietos viešiesiems subjektams (pasienio oro policijai, muitinei, Italijos Raudonojo Kryžiaus organizacijai, gaisrinei, policijai) oro uoste suteikti tam tikras patalpas ir padengti atitinkamas tų patalpų administravimo ir eksploatavimo išlaidas, turėtų būti laikomos patenkančiomis į viešosios politikos sritį. Tokia pareiga nustatyta nacionalinės teisės aktuose ir taikoma visoms Italijos oro uostus valdančioms įmonėms. Pasak Italijos, bendros išlaidos, kurias So.Ge.A.AL patyrė vykdydama tų patalpų priežiūrą 2000–2010 m., buvo 2 776 073 EUR ⁽⁶⁴⁾.
- (263) Komisija laikosi požiūrio, kad apskritai tokias išlaidas galima laikyti susijusiomis su veikla, patenkančia į viešosios politikos sritį. Tačiau šiuo atveju Komisija atkreipia dėmesį, kad nacionalinės teisės aktuose nenustatyta jokia oro uostus valdančių įmonių teisė į dėl tokios veiklos patiriamų išlaidų kompensaciją. Todėl pagal galiojančią teisinę sistemą Italijos oro uostai paprastai patys turi dengti tas išlaidas. Vadinas, su 262 konstatuojamojoje dalyje nurodytais veiklais vykdyti reikalingų erdvių ir patalpų suteikimu ir eksploatavimu susijusios išlaidos turėtų būti laikomos įprastomis oro uostus valdančių įmonių veiklos išlaidomis ⁽⁶⁵⁾. Todėl su 262 konstatuojamojoje dalyje nurodytais veiklais vykdyti skirtų patalpų suteikimu ir eksploatavimu susijusios veiklos išlaidos (nurodytos 48 konstatuojamojoje dalyje) ir investicinės sąnaudos (nurodytos 49 konstatuojamojoje dalyje) neatitinka viešosios politikos srities išlaidų kriterijų ir tokioms išlaidoms dengti skirtas valdžios institucijų finansavimas gali būti valstybės pagalba bendrovei So.Ge.A.AL.

⁽⁵⁹⁾ 1994 m. sausio 19 d. Sprendimas *SAT Fluggesellschaft prieš Eurokontrolę*, C-364/92, Rink. P. I-43; 2014 m. aviacijos gairių 34 punktas.

⁽⁶⁰⁾ 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002.

⁽⁶¹⁾ Visų pirma žr. 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT Fluggesellschaft prieš Eurokontrolę*, C-364/92, Rink. p. I-43, 30 punktą ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P, Rink. p. I-2207, 71 punktą; 2014 m. aviacijos gairių 35 punktą.

⁽⁶²⁾ Žr. 2005 m. kovo 3 d. Sprendimo *Wolfgang Heiser prieš Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Rink. p. I-01627, 36 punktą ir jame minimus Teismo sprendimus.

⁽⁶³⁾ 2014 m. aviacijos gairių 37 punktas.

⁽⁶⁴⁾ 2014 m. birželio 10 d. Italijos rašto 22 priedas.

⁽⁶⁵⁾ Žr. 2014 m. aviacijos gairių 37 punktą.

12.1.1.3. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (264) Kaip Teismas nustatė savo sprendime *Stardust Marine*, valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokią suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybės išteklių ir kurią suteikia pati valstybė arba bet kuri tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus ⁽⁶⁶⁾. Taikant Sutarties 107 straipsnį valstybės narės valstybinių subjektų (decentralizuotų, federacinių, regionų, vietos ar kitokių) ištekliai yra valstybės ištekliai ⁽⁶⁷⁾. Be to, tokių subjektų patvirtintos priemonės, kad ir koks būtų jų juridinis statusas ir aprašymas, patenka, kaip ir centrinės valdžios vykdomos priemonės, į 107 straipsnio taikymo sritį ⁽⁶⁸⁾.
- (265) Šiuo atveju Sardinijos regiono subsidijos įrenginiams ir darbams finansuoti (2 priemonė) bendrovei So.Ge.A.AL buvo suteiktos tiesiogiai iš regioninio biudžeto, todėl tai yra valstybės ištekliai ir priskirtini valstybei. Panašiai, valstybės skirtas Algero oro uosto infrastruktūros bendras finansavimas ir Sardinijos regiono skirtas įrangos finansavimas (3 priemonė) suteiktas tiesiogiai iš valstybės išteklių.
- (266) Kalbant apie 2000–2010 m. atliktas penkias kapitalo injekcijas, kurių bendra vertė 31 086 398 EUR (1 priemonė), kadangi jos jau atliktos, o jas finansavo So.Ge.A.AL viešieji akcininkai, būtent Sasario prekybos rūmai, Sasario provincija, Sasario savivaldybė, Algero savivaldybė, Sardinijos regionas ir SFIRS, jas reikėtų laikyti finansuotomis iš valstybės išteklių.
- (267) Atskiras nagrinėtinas klausimas – ar toks valstybės išteklių perdavimas taip pat priskirtinas valstybei. Sasario prekybos rūmų, Sasario provincijos, Sasario savivaldybės, Algero savivaldybės ir Sardinijos regiono – valdžios institucijų arba vietos autonominių viešosios teisės subjektų, kurie pagal viešąją teisę laikomi viešąja administracija ir kuriems patikėta vykdyti viešosios politikos užduotis (pavyzdžiui, Sasario prekybos rūmai), – priimti sprendimai yra priskirtini valstybei.
- (268) Kalbant apie SFIRS, jau nusistovėjusi teismų praktika, kad viešojo subjekto vykdomos priemonės priskirtinumas valstybei gali būti nustatytas pagal „organinius“ arba „struktūrinius“ požymius arba pagal požymius, kad valstybė dalyvavo arba kad vargiai tikėtina, jog ji nedalyvavo priimant sprendimą, dėl kurio atsirado konkreti priemonė. Teismas nustatė neišsamų galimų rodiklių rinkinį, taikytiną sprendžiant dėl priskirtinumo valstybei, būtent ⁽⁶⁹⁾:
- a) tai, kad įmonė per pagalbą suteikusį tarpininką turėjo atsižvelgti į Vyriausybės institucijos parengtas direktyvas;
 - b) valstybinės įmonės integravimas į viešojo administravimo struktūras;
 - c) valstybinės įmonės veiklos pobūdis ir tai, ar tokia veikla rinkoje vykdoma įprastomis konkurencijos su privačiais veiklos vykdytojais sąlygomis;
 - d) įmonės juridinis statusas (viešosios teisės ar įprastos bendrovių teisės subjektas);
 - e) valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo priežiūros intensyvumas;
 - f) bet kokie kiti rodikliai, kurie konkrečiu atveju parodo, ar valdžios institucijos dalyvavo tvirtinant priemonę, arba mažą tikimybę, kad jos nedalyvavo, taip pat atsižvelgiant į priemonės apimtį, jos turinį ar suteikimo sąlygas.
- (269) Atlikus tyrimą šioje byloje patvirtintas Komisijos pirminis vertinimas, kad kapitalo injekcijas reikia laikyti valstybei priskirtinų veiksmų rezultatu ir kad teikiant nagrinėjamąsias kapitalo injekcijas SFIRS dalyvavo ne tik dėl pelno didinimo sumetimų.
- (270) SFIRS buvo įsteigta kaip Sardinijos regiono investicinė bendrovė, jai buvo nustatyta užduotis rengti regiono ekonominės ir socialinės plėtros planus ir gaires. Todėl pagrindinis SFIRS tikslas yra ne kuo labiau padidinti pelną, bet veikiau būti Sardinijos regiono priemone, kuria būtų skatinama Sardinijos ekonominė plėtra. Be to, 2004 m. balandžio 30 d. So.Ge.A.AL akcininkų susirinkime Sardinijos regiono atstovas panaikino 2003 m. oro

⁽⁶⁶⁾ 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją (Stardust Marine)*, C-482/99, Rink. p. I-4397.

⁽⁶⁷⁾ 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Nord-Pas-de-Calais*, sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, dar nepaskelbto, 108 punktas.

⁽⁶⁸⁾ 2002 m. kovo 6 d. Sprendimo *Diputación Foral de Álava ir kiti prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rink. p. II-1330, 142 punktas.

⁽⁶⁹⁾ Sprendimas *Stardust Marine*.

uostą valdančios įmonės veiklos nuostolį atsižvelgdamas į „oro uosto strateginį vaidmenį regiono lygmeniu“ ⁽⁷⁰⁾. Iš to matyti, kad Sardinijos regionas oro uosto plėtrai teikė ypatingą svarbą, ir tai buvo tikslas, kurio kartu su kitais So.Ge.A.AL akcininkais jis siekė naudodamasis savo investicine priemone, t. y. SFIRS. Be to, SFIRS dalyvavimas sutapo su kitų viešųjų akcininkų dalyvavimu.

- (271) Todėl Komisija daro išvadą, kad kapitalo injekcijos yra susijusios su valstybės ištekliais, taigi priskirtinos valstybei. Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad vykdant tyrimą Italija šio argumento neginčijo.

12.1.1.4. Ekonominis pranašumas

- (272) Kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės įsikišimo ⁽⁷¹⁾. Šiuo atžvilgiu išlaidų, patirtų teikiant VESP, finansavimu ekonominis pranašumas gavėjui nesuteikiamas, jeigu laikomasi sprendime *Altmark* ⁽⁷²⁾ Teismo nustatytų sąlygų (žr. 273–278 konstatuojamąsias dalis). Svarbu ne valstybės kišimosi priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei ⁽⁷³⁾. Toliau šiame sprendime Komisija pirma vertina, ar nagrinėjamos priemonės (1, 2 ir 3 priemonės) atitinka sprendimo *Altmark* sąlygas, ir, antra, nagrinėja, ar jos suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis, laikantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.

12.1.1.4.1. *Altmark* kriterijų nesilaikymas

- (273) Vykdant tyrimą So.Ge.A.AL teigė, kad jai buvo patikėta teikti VESP. So.Ge.A.AL teigia vykdžiusi viešųjų paslaugų išipareigojimą, nustatytą susitarime (žr. 173–176 konstatuojamąsias dalis).

- (274) Priešingai, savo pastabose dėl 2012 m. sprendimo Italija neteigė, kad bendras oro uosto valdymas arba jo veiklos dalis būtų VESP ir kad dėl to tikrinamosios priemonės būtų kompensacija už viešųjų paslaugų išipareigojimo vykdymą. Atsakydama į vykdant tyrimą *Ryanair* pateiktas pastabas Italija tik patvirtino, kad „negalima atmesti, kad oro uostą valdanti įmonė teikė viešąją paslaugą“ (žr. 246 konstatuojamąją dalį). Vėlesniame tyrimo procedūros etape atsakydama į Komisijos prašymą pateikti informacijos Italija Sardinijos regiono vardu teigė, kad So.Ge.A.AL iš tikrųjų teikia VESP, jai patikėtas:

a) oro uosto valdymo atžvilgiu įvairiais So.Ge.A.AL ir valstybės pasirašytais susitarimais;

b) oro uosto infrastruktūros atžvilgiu įvairiais aktais, kuriuose nustatytas jos finansavimas viešosiomis lėšomis.

- (275) Tais atvejais, kai įmonėms patikėta teikti VESP, norėdama nustatyti, ar vertinamosiomis priemonėmis suteikiamas pranašumas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi tikrinti, ar laikytasi sprendime *Altmark* Teismo nustatytų sąlygų. Šias sąlygas galima apibūdinti taip:

a) įmonė gavėja privalo faktiškai būti įpareigota vykdyti viešosios paslaugos išipareigojimus, o šie išipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti (1 *Altmark* kriterijus);

b) kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto (2 *Altmark* kriterijus);

c) kompensacija negali viršyti visų ar dalies būtinų sąnaudų, susidariusių dėl išipareigojimų, susijusių su viešąja paslauga, vykdymu, atsižvelgiant į gautas pajamas ir pagrįstą pelną (3 *Altmark* kriterijus);

⁽⁷⁰⁾ 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto 17 priedas.

⁽⁷¹⁾ 1996 m. liepos 11 d. Sprendimo *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* ir kiti prieš *La Poste* ir kitus, C-39/94, Rink. p. I-3547, 60 punktas ir 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ispanijos Karalystė prieš Europos Bendrijų Komisiją*, C-342/96, Rink. p. I-2459, 41 punktas.

⁽⁷²⁾ Sprendimas *Altmark*.

⁽⁷³⁾ 1974 m. liepos 2 d. Sprendimo *Italijos Respublika prieš Europos Bendrijų Komisiją*, 173/73, Rink. p. 709, 13 punktas.

- d) kai VESP užduoties vykdymas pavedamas įmonei nerengiant viešųjų paslaugų pirkimo konkurso, būtina kompensacija turi būti nustatyta vadovaujantis sąnaudomis, kurių būtų turėjusi vidutinė gerai valdoma įmonė, turinti atitinkamų priemonių, kad galėtų vykdyti nustatytus su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną iš šių įsipareigojimų vykdymo (4 *Altmark* kriterijus).
- (276) Komisija pirmiausia vertina, ar laikytasi 2 *Altmark* kriterijaus. Kadangi reikia laikytis visų *Altmark* kriterijų, jeigu nesilaikoma kurio nors vieno iš tų sąlygų, daroma išvada, kad tuo remiantis negalima paneigti pranašumo buvimo, net jeigu So.Ge.A.AL teikiamos paslaugos atitinka VESP kriterijus.
- (277) Šiuo atveju oro uostą valdančiai įmonei už VESP teikimą mokamos kompensacijos apskaičiavimo kriterijai nebuvo iš anksto nustatyti. Iš tikrųjų, susitarime dėl koncesijos nėra jokios aiškos nuorodos į kokią nors kompensaciją, kurią valstybė turėtų mokėti oro uostą valdančiai įmonei už oro uosto paslaugų teikimą. Vien to pakanka padaryti išvada, kad šiuo atveju nesilaikyta 2 *Altmark* kriterijaus.
- (278) Atsižvelgdama į tai, kad šiuo atveju įvykdytos ne visos keturios *Altmark* sąlygos, Komisija daro išvadą, kad remiantis šiuo vertinimu negalima atmesti, kad pranašumas suteiktas, net jeigu So.Ge.A.AL teikiamos paslaugos atitiktų VESP kriterijus.

12.1.1.4.2. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo laikymasis

- (279) Komisija taip pat primena, kad „kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiomis sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomas valstybės pagalba“ ⁽⁷⁴⁾.
- (280) Šiuo atveju, siekdama nustatyti, ar viešuoju Aljero oro uosto finansavimu bendrovei So.Ge.A.AL suteiktas pranašumas, kurio ji nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi palyginti valdžios institucijų veiksmus teikiant šį finansavimą ir rinkos ekonomikos investuotojo, siekiančio ilgalaikių pelno tikslų, veiksmus ⁽⁷⁵⁾.
- (281) Vertinant reikėtų neatsižvelgti į jokią teigiamą poveikį regiono, kuriame yra oro uostas, ekonomikai, ir atsižvelgti tik į poveikį pelnui, kurio viešieji subjektai tikėjosi teikdami priemones. Iš tikrųjų, Teismas išaiškino, kad taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą aktualus klausimas – „ar panašiomis aplinkybėmis privatus akcininkas, atsižvelgdamas į tai, kad gali gauti grąžos, bet neatsižvelgdamas į jokių socialinių ar regioninės politikos ir sektorinius sumetimus, įneštų panašią kapitalo dalį“ ⁽⁷⁶⁾.
- (282) Sprendime *Stardust Marine* Teismas paskelbė, kad „<...> norint ištirti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, reikia atsižvelgti į aplinkybes, buvusias tuo metu, kai buvo imamasi finansinių paramos priemonių, siekiant įvertinti, ar valstybės elgesys yra ekonomiškai racionalus, ir kad reikia susilaikyti nuo bet kokie vertinimo dėl vėlesnės situacijos“ ⁽⁷⁷⁾.
- (283) Be to, Teismas sprendime *EDF* paskelbė, kad „<...> ekonominių vertinimų, atliktų po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvaus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka siekiant nustatyti, kad ši valstybė narė prieš šios naudos suteikimą ar tuo pačiu metu priėmė tokį sprendimą veikdama kaip akcininkė“ ⁽⁷⁸⁾.
- (284) Todėl, kad galėtų taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, Komisija turi vertinti atsižvelgdama į laiką, kai buvo priimtas kiekvienas sprendimas įmonei So.Ge.A.AL suteikti viešųjų lėšų.

⁽⁷⁴⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktas.

⁽⁷⁵⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją* (toliau – sprendimas *ALFA Romeo*), C-305/89, Rink. p. I-1603, 23 punktas; 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Alitalia prieš Komisiją*, T-296/97, Rink. p. II-03871, 84 punktas.

⁽⁷⁶⁾ 1986 m. liepos 10 d. Sprendimas *Belgija prieš Komisiją*, 40/85, Rink. p. I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktas.

⁽⁷⁸⁾ 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Electricité de France (EDF)*, C-124/10P, dar nepaskelbto, 85 punktas.

Be to, Komisija savo vertinimą, ar investiciniais sprendimais buvo siekiama pelno, turėtų iš esmės grįsti tuo metu, kai buvo priimti sprendimai bendrovei So.Ge.A.AL skirti finansavimą, atitinkamų valdžios institucijų turėta informacija ir prielaidomis. Aviacijos gairių 63 punkte nustatyta, kad oro uosto ir oro vežėjų susitarimai gali būti laikomi atitinkančiais rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, jeigu dėl tų priemonių taikymo *ex ante* požiūriu pamažu didinamas oro uosto pelningumas. Nors šis kriterijus atspindi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, jis nustatytas tik neseniai ir yra susijęs su pavieniais susitarimais, o ne apskritai verslu, kaip dažniausiai yra taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Todėl Komisija pripažįsta, kad atitinkamai valstybei narei ir susijusiems veiklos vykdytojams gali būti sunku pateikti išsamius įrodymus, priklausančius tam laikotarpiui, kai prieš daugelį metų buvo sudaryti susitarimai, ir atsižvelgs į tai šioje byloje taikydama šį kriterijų.

i. Oro uosto infrastruktūros (įskaitant įrenginius ir darbus) ir įrangos finansavimas

- (285) Kaip nurodyta 81 konstatuojamojoje dalyje, vykdydama šiame sprendime išdėstytą tyrimą Komisija įrenginių ir darbų finansavimą (3 priemonė) ir subsidijas infrastruktūros investicijoms (2 priemonė) nagrinėjo kartu kaip kelias priemones, kuriomis finansuojamas infrastruktūros ir įrangos diegimas ir gerinimas.
- (286) Su oro uosto statyba ir eksploatavimu susijusias išlaidas, įskaitant investicines išlaidas, paprastai dengia oro uostą valdanti įmonė, taigi padengus dalį tų išlaidų sumažėja našta, kuri paprastai tektų įmonei.
- (287) Reikėtų nustatyti, ar teikdamos investicines dotacijas Algero oro uosto infrastruktūrai, įrangai, įrenginiams ir darbams finansuoti valdžios institucijos galėjo pagrįstai tikėtis kokios nors formos investicijų grąžos, kuri būtų tokio dydžio, kad jų investicijos būtų pelningos.
- (288) Italija aiškiai nenurodė, kad investicinės dotacijos atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Italija taip pat nepateikė verslo plano ir tikimosi investicinių dotacijų pelningumo skaičiavimų, atliktų *ex ante* arba atkurtų remiantis turima informacija ir tuo metu numatyta plėtra.
- (289) Kalbant apie valstybės suteiktas dotacijas, reikėtų pažymėti, kad mainais už teisę valdyti oro uosto infrastruktūrą So.Ge.A.AL valstybei moka koncesijos mokestį. Italija teigė, kad koncesijos mokesčiai, kuriuos oro uostus valdančios įmonės turi mokėti, nustatyti atsižvelgiant į eismo srautų dydį, taigi jais nesiekama atlyginti valstybės investicijų į oro uosto infrastruktūrą. Nėra jokių požymių, kad finansuodama tam tikras investicijas Algero oro uoste valstybė galėjo tikėtis didesnių eismo srautų ir su tuo susijusio tokio koncesijos mokesčių padidėjimo, kad išlaidos būtų pelningos.
- (290) Komisija mano, kad, atsižvelgiant į infrastruktūros projektams būdingą ir nemenką neapibrėžtumą, valstybės investicinės dotacijos neatitinka analizės, kurią apdairus investuotojas būtų atlikęs imdamasis tokių projektų, pobūdžio. Kadangi nėra jokių požymių, kad iš šio finansavimo tikėtasi įprastos grąžos, Komisija mano, kad po 2000 m. gruodžio 12 d. valstybės suteiktas finansavimas neatitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo ir oro uostą valdančiai įmonei juo suteiktas pranašumas.
- (291) Viešasis įrangos finansavimas taip pat neatitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, nes nebuvo nei *ex ante* verslo plano, nei jokių pelningumo prielaidų, kuriomis grindžiamas finansavimas, jautrumo analizės, iš kurios būtų matyti, kokios finansinės grąžos Sardinijos regionas galėjo pagrįstai tikėtis iš bendrovei So.Ge.A.AL suteiktų investicinių subsidijų. NET neaišku, ar Sardinijos regionas galėjo tikėtis kokios nors grąžos, nes, kitaip negu valstybė, jis iš So.Ge.A.AL negauna jokio koncesijos mokesčio.
- (292) Be to, net jeigu būtų manoma, kad dividendai, kuriuos jis galėtų gauti, ir galimas jam, pagrindiniam akcininkui, priklausančių So.Ge.A.AL akcijų dalies padidėjimas galėtų būti laikomas galimu finansavimo grąžos šaltiniu, į kurį būtų galima atsižvelgti šiomis aplinkybėmis taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ⁽⁷⁹⁾, pakanka pažymėti, kad So.Ge.A.AL per visą investavimo laikotarpį (nuo 2000 m.) kasmet patirdavo

⁽⁷⁹⁾ Komisija šiame sprendime nepadarė galutinės išvados šiuo klausimu.

didžiulius nuostolius. Vadinasi, nei valstybė, nei Sardinijos regionas negalėjo pagrįstai tikėtis, kad jų finansavimas, skirtas Algero oro uosto infrastruktūrai arba įrangai, šiuo laikotarpiu So.Ge.A.AL finansinę padėtį pagerintų tiek, kad pastaroji mokėtų pakankamus dividendus arba kad dėl šio finansavimo So.Ge.A.AL akcijų vertė padidėtų tiek, kad viešasis finansavimas taptų pelningas. Nei Italija, nei trečiosios šalys nepateikė informacijos, iš kurios būtų matyti, kad taip ir yra.

- (293) Todėl 2 ir 3 priemonės neatitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, o bendrovei So.Ge.A.AL suteiktas ekonominis pranašumas.

ii. Kapitalo injekcijos 2000–2010 m.

- (294) Ir Italija, ir So.Ge.A.AL teigė, kad 2000–2010 m. So.Ge.A.AL viešųjų akcininkų atliktos kapitalo injekcijos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Nors oro uostą valdanti įmonė nuo 2000 m. nuolatos patirdavo nuostolių, būtų pagrįsta manyti, kad veikla duos grąžos, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad So.Ge.A.AL turėjo būti suteikta bendroji koncesija. Patvirtindami kiekvieną iš šių priemonių viešieji akcininkai veikė kaip apdairūs rinkos ekonomikos investuotojai.
- (295) Kadangi tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas dėl kapitalo injekcijų, So.Ge.A.AL finansinė padėtis buvo prasta, Komisija 2012 m. sprendime laikėsi preliminarios nuomonės, kad rinkos ekonomikos investuotojas būtų reikalavęs planą įgyvendinti, kad bendrovė vėl taptų gyvybinga. Komisija manė, kad privatus investuotojas bendrovei, kurios kapitalas sumažėjo žemiau teisės aktais reikalaujamo lygio, kaip buvo So.Ge.A.AL atveju, naujo kapitalo suteiktų, tik jeigu galėtų tikėtis, kad bendrovė per priimtina laikotarpį vėl taps gyvybinga. Joks planas Komisijai tuo metu nebuvo pateiktas ir, kaip paaiškinta 301–311 konstatuojamosiose dalyse, tuo laikotarpiu, kai atliktos kapitalo injekcijos, bendrovės So.Ge.A.AL arba jai parengti įvairūs verslo planai nebuvo patikimas šaltinis, kuris pelningumo perspektyvų siekiantiems akcininkams būtų pakankamas, kad jie galėtų tikėtis pagrįstos grąžos.
- (296) Vykdam tyrimą Italija Komisijai pateikė kelis dokumentus, kurie, Italijos teigimu, turėtų būti laikomi verslo planais, kuriais buvo grindžiami sprendimai rekapitalizuoti bendrovę So.Ge.A.AL. Italija taip pat teigė, kad, privataus investuotojo požiūriu, So.Ge.A.AL nuostolių kompensavimas galėtų būti įtikinamai pagrįstas ne tik dėl strateginės restruktūrizavimo programos, kurioje numatytos geros ilgalaikės pelno perspektyvos, bet ir dėl kitų aplinkybių, nesusijusių vien su finansiniu pelningumu, būtent dėl bendresnių viešojo intereso tikslų, pavyzdžiui, regioninės plėtros. Informacija apie Italijos pateiktus verslo planus išdėstyta 59–75 konstatuojamosiose dalyse.
- (297) Tuo atžvilgiu valstybės, Sardinijos regiono ir SFIRS įgyvendintos priemonės neatitinka pelningumo perspektyvų siekiančio rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo veiksmų. Visą 2000–2010 m. laikotarpį valstybė, Sardinijos regionas ir SFIRS nuolat teikė finansinę paramą, kurios reikėjo, kad So.Ge.A.AL gyvuotų. Komisija mano, kad So.Ge.A.AL finansinė padėtis buvo tokia, kad joks privatus veiklos vykdytojas, neturėdamas patikimo ir tikroviško išankstinio vertinimo, iš kurio būtų matyti, kad būtų ekonomiškai efektyviau ir toliau dengti nuostolius, o ne bendrovę restruktūrizuoti, nebūtų dengęs jos nuostolių tokį ilgą laiką.
- (298) Komisija negali sutikti ir su Italijos argumentu, kad vertinant viešojo investuotojo verslo logiką reikėtų atsižvelgti į viešojo intereso tikslus. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, jeigu viešieji investuotojai veiktų kaip privatus rinkos investuotojas, jie neatsižvelgtų į viešojo intereso tikslus, o pačios investicijos turėtų būti pelningos.
- (299) Kadangi vykdam tyrimą So.Ge.A.AL teigė, kad priemonių ekonominis loginis pagrindas turėtų būti vertinamas atskirai prieš 2007 m. suteikiant bendrąją koncesiją ir ją suteikus, Komisija savo ruožtu vertina 2000–2007 ir 2008–2010 m. atliktas kapitalo injekcijas.

2000–2007 m. kapitalo injekcijos

- (300) So.Ge.A.AL teigė, kad iki 2007 m. vykdyta rekapitalizacija buvo grindžiama poreikiu išsaugoti bendrovės verslą, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad turėjo būti suteikta bendroji koncesija. Remiantis informacija, turėta sprendimų bendrovei atlikti kapitalo injekcijas metu, So.Ge.A.AL akcininkams buvo itin svarbi bendrosios koncesijos suteikimo perspektyva.
- (301) Tuo požiūriu Komisija mano, kad So.Ge.A.AL verslo planai negali būti laikomi tikrovišku pagrindu, kuriuo remiantis būtų galima prognozuoti bendrovės būsimus veiklos rezultatus 2000–2010 m. Tuose planuose yra pavienė nuoroda į kapitalo injekcijas, kurių reikėtų, kad kapitalas vėl atitiktų teisės aktų reikalavimus. Be to, juose nėra jokios informacijos apie tai, kad tuo metu, kai buvo nuspręsta dėl nagrinėjamų kapitalo injekcijų, So.Ge.A.AL viešieji akcininkai tikėjosi, kad bendrovė taps gyvybinga, o jų investicijos duos grąžos (tai būtų išmokėti dividendai arba padidėjusi bendrovės akcijų vertė), kuri būtų didesnė už į bendrovę investuoto kapitalo sumą. Planuose nėra ir alternatyvių scenarijų analizės, kurios apdairus privatus investuotojas būtų reikalavęs prieš bendrovei suteikdamas tokias dideles kapitalo injekcijas.
- (302) Komisija atkreipia dėmesį, kad tik vienas iš dokumentų, kuriuos Italija nurodė kaip verslo planus, parengtas iki pirmojo sprendimo dėl kapitalo injekcijų dienos. Nors 1999 m. verslo plane paminėta, kad bendrovę So.Ge.A.AL reikės rekapitalizuoti, nepateiktas joks vertinimas, iš kurio būtų matyti, kad bendrovės akcininkams būtų ekonomiškai efektyviau padengti oro uostą valdančios įmonės nuostoliai, o ne imtis restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų siekiama padidinti oro uostą valdančios įmonės efektyvumą per privačiam investuotojui priimtina laikotarpį. Be to, 1999 m. verslo plane nenurodyta, kad So.Ge.A.AL po kapitalo injekcijų būtų tapusi pelninga.
- (303) Taip pat 1999 m. verslo planas buvo pagrįstas prielaida, kad tais pačiais metais bendrovei So.Ge.A.AL bus suteikta bendroji koncesija. Komisija mano, kad apdairus privatus investuotojas būtų dar kartą įvertinęs strategiją ir apsvarstęs restruktūrizavimo galimybes, kai tapo aišku, kad suteikti koncesiją bus vėluojama ir nebus pasiektas tikslas grąžinti pelningumą.
- (304) Ir *Roland Berger* plane taip pat nesiūlyta jokių So.Ge.A.AL restruktūrizavimo priemonių, vieninteliame verslo plano vertinta So.Ge.A.AL finansinė padėtis pagal du scenarijus – bendrosios ir laikinosios koncesijos. *Roland Berger* plane padaryta išvada, kad pagal laikinosios koncesijos scenarijų So.Ge.A.AL ir toliau patirs nuostolių, tačiau nesiūlyta jokių taisomųjų priemonių. Dėl tokios informacijos stokos bet koks privatus investuotojas nebenorėtų laikytis šios strategijos, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad faktinė bendrosios koncesijos suteikimo bendrovei So.Ge.A.AL data nebuvo tikrai žinoma. Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad pati So.Ge.A.AL *Roland Berger* planą laikė nepakankamai patikimu (žr. 57 konstatuojamąją dalį).
- (305) 2005 m. verslo planas buvo parengtas atsižvelgiant į tai, kad bus suteikta bendroji koncesija. Nors jame pateikta keturiasdešimties metų oro uosto valdymo koncesijos pajamų ir išlaidų prognozė, darant prielaidą, kad bendrovei So.Ge.A.AL koncesija bus suteikta 2006 m., plane nesiūlyta priemonių, kuriomis turėtų būti šalinamos problemos, susijusios su tuo, kad antžeminės paslaugos teikiamos ne visu pajėgumu, kaip nurodyta 2004 m. *Roland Berger* plane; ši veikla nesiekė sektoriaus vidurkio ir buvo manoma, kad vidutinės trukmės laikotarpiu ji ir toliau bus nuostolinga.
- (306) Remdamasi tuo Komisija mano, kad nė vienas iš minėtų planų nėra tai, ką apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas laikytų patikimu pagrindu, kuriuo remdamasis jis imtųsi nagrinėjamų investicijų.

2008–2010 m. kapitalo injekcijos

- (307) Privatus investuotojas bet kuriuo atveju būtų dar kartą įvertinęs 2010 m. verslo plane išdėstytą strategiją, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad pagal susitarimo dėl koncesijos 14a straipsnį koncesija būtų panaikinta, jeigu So.Ge.A.AL per ketverius metus nuo koncesijos įsigaliojimo, t. y. iki 2011 m., nebūtų tapusi gyvybinga. Tačiau 2010 m. plane numatyta, kad bendrovė vėl taptų gyvybinga metais vėliau negu 2011 m., t. y. 2012 m., taip pat atsižvelgiant į tai, kad 2010 m. buvo numatyta bendrovę rekapitalizuoti.

- (308) Akcininkų sprendimas ir toliau dengti So.Ge.A.AL nuostolius nesant jokios restruktūrizavimo programos, net kai iš ekonominės veiklos rezultatų suteikus bendrąją koncesiją buvo matyti, jog vargiai tikėtina, kad per susitarime dėl koncesijos nustatytą laikotarpį pelningumas ims didėti, negali būti prilyginamas privataus investuotojo veiksams.
- (309) Be to, So.Ge.A.AL nurodė, kad po 2007 m. neigiamą poveikį jos rezultatams turėjo nenumatyti įvykiai ir visų pirma paminėjo ekonomikos nuosmukio poveikį – dėl jo bendrovės keleivių srautai sumažėjo 1,8 % – jos apyvartai. Taip pat So.Ge.A.AL teigė, kad eismo srautai nesiplėtojo taip, kaip buvo prognozuota, nes vėluota oro uoste atlikti infrastruktūros darbus, o ENAC nepersvarstė oro uosto mokesčių dydžio.
- (310) Todėl Komisija atkreipia dėmesį, kad Italija nepateikė jokių šių nenumatytų įvykių poveikio vertinimo priemonių. Nėra įrodymų, kad eismo srautų sumažėjimą 1,8 % būtų lėmusi ekonomikos krizė.
- (311) Remiantis tuo neatrodo, kad sprendimai rekapitalizuoti So.Ge.A.AL buvo paremti ekonominiais vertinimais, panašiais į vertinimus, kuriuos prieš imdamasis tokių investicijų ir siekdamas nustatyti jų būsimą pelningumą atitinkamomis aplinkybėmis ir susidarius panašiai padėčiai būtų atlikę racionalus privatus rinkos investuotojas.
- (312) Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad ir Italija, ir So.Ge.A.AL patvirtino, kad dėl kapitalo injekcijų buvo pirmiausia susitarta siekiant laikytis reguliuojamųjų reikalavimų. Tačiau Komisija mano, kad pačiu reguliuojamųjų kapitalo reikalavimų laikymusi negalima pateisinti to, kad privatus rinkos ekonomikos investuotojas bendrovei suteikia daugiau kapitalo. Įstatymais dažnai reikalaujama, kad investuotojai suteiktų papildomo nuosavo kapitalo toms įmonėms, kurių kapitalo bazė dėl nuolat patiriamų nuostolių sumažėjo žemiau nustatyto lygio. Į tokią padėtį patekę privatūs investuotojai taip pat svarstytų kitas galimybes, įskaitant likvidavimą arba verslo mažinimą ⁽⁸⁰⁾, ir rinktųsi tai, kas finansiniu požiūriu būtų naudingiausia.
- (313) Vadinas, Komisija daro išvadą, kad sprendimai dėl kapitalo injekcijų bendrovei So.Ge.A.AL neatitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, todėl bendrovei So.Ge.A.AL suteiktas ekonominis pranašumas.

12.1.1.5. Atrankumas

- (314) Kad valstybės priemonė patektų į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Taigi, valstybės pagalbos kriterijus gali atitikti tik priemonės, kuriomis įmonėms atrankiai suteikiamas pranašumas.
- (315) Šiuo atveju Komisija atkreipia dėmesį, kad 1, 2 ir 3 priemonės suteiktos tik bendrovei So.Ge.A.AL, todėl jos yra atrankiosios pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

12.1.1.6. Neigiama įtaka prekybai ir konkurencijos iškraipymas

- (316) Kad atitiktų valstybės pagalbos kriterijus, finansinė priemonė turi daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją. Vertindama šias dvi sąlygas Komisija neprivalo nustatyti, kad pagalba iš tikrųjų turėjo poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir kad ji iš tikrųjų iškraipė konkurenciją, o tik turi išsiaiškinti, ar ši pagalba tam tikromis aplinkybėmis gali daryti poveikį tokiai prekybai ir iškraipyti konkurenciją ⁽⁸¹⁾. Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, su ja konkuruojančiomis Sąjungos vidaus prekybos srityje, laikoma, kad ta pagalba daro poveikį Sąjungos vidaus prekybai.
- (317) Kaip aiškinta 253–257 konstatuojamosiose dalyse, oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla. Viena vertus, konkuruoja oro uostai, stengdamiesi pritraukti oro vežėjus ir atitinkamus oro eismo srautus (keleivių ir krovinių), kita vertus, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostus valdančios įmonės, siekdamos, kad joms būtų patikėta valdyti tam tikrą oro uostą. Šiuo atžvilgiu Komisija pabrėžia, kad visų pirma kalbant apie pigių skrydžių ir užsakomųjų skrydžių bendroves, kad pritrauktų tuos oro vežėjus, tarpusavyje gali konkuruoti ir oro uostai, esantys ne tose pačiose pasiekiamumo zonose ar net skirtingose valstybėse narėse.

⁽⁸⁰⁾ Žr. Komisijos komunikato valstybėms narėms (OL C 307, 1993 11 31, p. 3) 36 punktą.

⁽⁸¹⁾ Žr., pavyzdžiui, 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-372/97, Rink. p. I-3679, 44 punktą.

- (318) Kaip nurodyta 2005 m. aviacijos gairių 40 punkte ir dar kartą patvirtinta 2014 m. aviacijos gairių 45 punkte, į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį negalima neįtraukti net mažų oro uostų, remiantis tuo, kad valdžios institucijų jiems teikiamu finansavimu negali būti iškraipoma konkurencija ar daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai. Be to, 2014 m. aviacijos gairių 45 punkte aiškiai nurodyta, kad „net jei <...> viešąjį finansavimą gaunanti įmonė yra santykinai nedidelė, negalima atmesti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tikimybės“.
- (319) Algero oro uostas dabar per metus aptarnauja maždaug 1,5 mln. keleivių. Italijos pateiktame 2005 m. verslo plane numatyta, kad iki 2010 m. metinis keleivių skaičius kasmet nuolat didės 4,5 %, 2011–2025 m. 2,6 %, 2006–2025 m. 3,78 %, o artėjant 2045 m. keleivių bus beveik 2 800 000. Be to, nuo 2000 m. iš Algero oro uosto skraidinama į kelias tarptautines paskirties vietas. Atsižvelgiant į šiuos faktus reikia daryti išvadą, kad bendrovei So.Ge.A.AL įvairiomis nagrinėjamosiomis priemonėmis suteiktu ekonominiu pranašumu buvo arba galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

12.1.1.7. Išvada dėl pagalbos buvimo

- (320) Todėl Komisija mano, kad kapitalo injekcijos ir infrastruktūros, įskaitant įrenginius ir darbus, taip pat įrangos viešasis finansavimas yra pagalba bendrovei So.Ge.A.AL.

12.1.2. Pagalbos teisėtumas

- (321) Remiantis Sutarties 108 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės privalo pranešti apie visus ketinimus suteikti ar keisti pagalbą ir neįgyvendinti siūlomų priemonių tol, kol pranešimo procedūroje priimamas galutinis sprendimas.
- (322) Visos nagrinėjamos priemonės įgyvendintos negavus Komisijos leidimo. Be to, remiantis 323–327 konstatuojamosiose dalyse išdėstytu vertinimu, negalima manyti, kad bendrovei So.Ge.A.AL suteiktoms nagrinėjamosioms pagalbos priemonėms netaikomas pranešimo reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą, taikomą iki 2012 m. sausio 31 d. suteiktai pagalbai.
- (323) 2005 m. VESP sprendime pranešimo reikalavimas netaikomas valstybės pagalbai, kurios forma – viešųjų paslaugų kompensacija, įmonėms suteikta teikiant VESP, kai šios atitinka tame sprendime nustatytas sąlygas. Visų pirma, 2005 m. VESP sprendime nustatyta, kad suderinama yra valstybės pagalba, kurios forma – viešųjų paslaugų kompensacija oro uostams, i) kuriuose metinis eismo srautas yra ne didesnis kaip 1 000 000 keleivių, ii) kurių metinė apyvarta prieš apmokestinimą dvejus ankstesnius finansinius metus prieš metus, kuriais paskirta teikti VESP, yra mažesnė negu 100 mln. ir kuriems suteikta metinė kompensacija yra mažesnė negu 30 mln. EUR.
- (324) 2005 m. VESP sprendimas taikomas tik pagalbai, kurios forma – viešųjų paslaugų kompensacija už tikros VESP teikimą. Kad būtų taikoma išimtis, viešųjų paslaugų kompensacija už VESP teikimą taip pat turėjo atitikti to sprendimo 4, 5 ir 6 straipsniuose nustatytas sąlygas.
- (325) 2005 m. VESP sprendimo 4 straipsnyje nustatyta, kad VESP turi būti pavestos atitinkamai įmonei vienu ar keliais oficialiais dokumentais, kuriuose, be kita ko, turi būti nurodytas viešosios paslaugos išpareigojimų pobūdis ir trukmė, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai ir priemonės kompensacijos permokai išvengti ir grąžinti. 2005 m. VESP sprendimo 5 straipsnyje nustatyta kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti išlaidas, patiriamas vykstant viešųjų paslaugų išpareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir priimtina pelną. Galiausiai 2005 m. VESP sprendimo 6 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės vykdytų reguliarią kontrolę siekiant užtikrinti, kad įmonės negautų didesnių negu nustatyta 5 straipsnyje kompensacijų.

- (326) Pasak Italijos ir So.Ge.A.AL, šiuo atveju tai, kad valdant Algero oro uostą teikiama VESP, reikėtų numanyti iš susitarimo dėl koncesijos. Tačiau susitarime dėl koncesijos tariama bendrovei So.Ge.A.AL nustatyta pareiga teikti VESP aiškiai neapibrėžta, taip pat nėra jokių nuostatų, kuriomis būtų reglamentuota So.Ge.A.AL teisė gauti kompensaciją. Ir pati So.Ge.A.AL Komisijai nepateikė jokio dokumento, kuriame būtų apibrėžta tariamo viešosios paslaugos išpareigojimo, kurį ji turėjo vykdyti, aprėptis. Todėl Komisija mano, kad tariamu užduoties paskyrimo aktu oro uostą valdančiai įmonei nenustatytas tikras viešosios paslaugos išpareigojimas. Taip pat nenustatyti kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai ir priemonės kompensacijos permokai išvengti ir grąžinti. Todėl 2005 m. VESP sprendimo 4, 5 ir 6 straipsniuose nustatytų užduoties paskyrimo akto turinio reikalavimų nesilaikyta.
- (327) Komisija mano, kad remdamasi tuo ji negali daryti išvados, kad bendrovei So.Ge.A.AL suteiktai pagalbai netaikomas pranešimo reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą.
- (328) Todėl Komisija daro išvadą, kad Italija nesilaikė Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos pareigos priemonių neįgyvendinti tol, kol nepriimamas galutinis sprendimas, vadinasi, nagrinėjamosios priemonės yra neteisėta valstybės pagalba.

12.1.3. Pagalbos suderinamumas

- (329) Atsižvelgiant į tai, kad 1, 2 ir 3 priemonės yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, jų suderinamumą galima vertinti atsižvelgiant į Sutarties to straipsnio 2 ir 3 dalyse ir 106 straipsnio 2 dalyje nustatytas išimtis.

12.1.3.1. Aviacijos gairių taikymas

- (330) Sutarties 107 straipsnio 3 dalyje pateiktos tam tikros Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, išimties. Nagrinėjamoji pagalba gali būti vertinama remiantis Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu, kuriuo nustatyta, kad: „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka.
- (331) 2014 m. aviacijos gairės yra pagrindas, kuriuo remiantis pagalba oro uostams pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą gali būti laikoma suderinama.
- (332) Remdamasi 2014 m. aviacijos gairėmis Komisija mano, kad Komisijos pranešimas dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo ⁽⁸²⁾ taikomas neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams. Tuo atžvilgiu, jeigu neteisėta investicinė pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., Komisija taikys suderinamumo taisykles, galiojusias neteisėtos investicinės pagalbos suteikimo metu. Atitinkamai Komisija 2005 m. aviacijos gairėse nustatytus principus taikė neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams, suteiktai iki 2014 m. balandžio 4 d. Kai neteisėta investicinė pagalba suteikta dar neįsigaliojus 2005 m. aviacijos gairėms, kai nebuvo investicinės pagalbos oro uostams suderinamumo kriterijų, Komisija suderinamumą turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, taip pat atsižvelgdama į savo sprendimų priėmimo praktiką. Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad, vertinant iki įsigaliojant 2005 m. aviacijos gairėms bendrovei So.Ge.A.AL suteiktos investicinės pagalbos suderinamumą, reikėtų pagal analogiją taikyti tose gairėse nustatytus kriterijus.
- (333) Remdamasi 2014 m. aviacijos gairėmis Komisija mano, kad Komisijos pranešimo dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo nuostatos neturėtų būti taikomos dar neišspręstoms byloms, susijusioms su neteisėta veiklos pagalba, oro uostams suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. Užuoat tai dariesi, Komisija 2014 m. aviacijos gairėse nustatytus principus taikė visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (pranešimai, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėta pagalba) oro uostams, net jeigu pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d.

⁽⁸²⁾ OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

12.1.3.2. *Investicinė ar veiklos pagalba*

- (334) 2014 m. aviacijos gairių 25 punkto r papunktyje investicinė pagalba apibrėžta kaip „ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta kapitalo išlaidų finansavimo spragai pašalinti“. Pagal gairių 25 punkto r papunktį investicinė pagalba gali būti siejama ir su išankstine išmoka (t. y. išankstiniu investicinių sąnaudų padengimu), ir su periodinėmis išmokomis grindžiama pagalba (kapitalo sąnaudoms – metiniam nusidėvėjimui ir finansavimo išlaidoms – padengti).
- (335) Veiklos išlaidos yra susijusios su visomis oro uosto veiklos išlaidomis, apibrėžiamomis kaip „pagrindinės oro uosto paslaugų teikimo išlaidos, įskaitant šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos ir administravimo, tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, išlaidos, susijusios su rinkodaros rėmimu ar kitomis paskatomis, kurias oro uostas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos“, arba jų dalimi ⁽⁸³⁾.
- (336) Vykdam tyrimą ⁽⁸⁴⁾ Italija teigė, kad viešąjį oro uosto infrastruktūros investicijų finansavimą apskritai būtų galima vertinti:
- a) kaip investicinę pagalbą, vertinant visą bendrovei So.Ge.A.AL suteikto finansavimo investicinėms sąnaudoms padengti sumą, arba
 - b) kaip veiklos pagalbą, vertinant rinkos dydžio koncesijos mokesčio, jeigu toks būtų, ir oro uostą valdančios įmonės už teisę valdyti oro uostą iš tikrųjų mokamo koncesijos mokesčio skirtumą.
- (337) Italija teigė, kad šiuo atveju nagrinėjamas viešasis finansavimas neturi būti laikomas investicine pagalba bendrovei So.Ge.A.AL. Pirmiausia taip yra dėl to, kad valstybei priklauso nagrinėjamosios infrastruktūros nuosavybės teisė, ir, antra, dėl to, kad iki bendrosios koncesijos suteikimo dienos 2007 m. oro uostą valdanti įmonė nebuvo atsakinga už investicijas į Algero oro uosto infrastruktūrą, o eksploatuodama oro uosto infrastruktūrą veikiau veikė valstybės vardu.
- (338) Atsižvelgiant į Italijos poziciją ir 2014 m. aviacijos gairėse pateiktas apibrėžtis, galima manyti, kad:
- a) po 2006 m. gruodžio 12 d. atliktos kapitalo injekcijos, naudotos dengti bendrovės So.Ge.A.AL metinius veiklos nuostolius, yra veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL;
 - b) valstybės finansavimas infrastruktūrai, įrenginiams ir darbams, taip pat įrangai iki to laiko, kai 2007 m. buvo suteikta bendroji koncesija, yra veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL. Iš tikrųjų, kol nebuvo suteikta bendroji koncesija, finansuoti Algero oro uosto investicijas turėjo ne So.Ge.A.AL, bet oro uosto savininkė valstybė. Todėl valstybei finansavus infrastruktūrą, įrenginius ir darbus, taip pat įrangą, bendrovė So.Ge.A.AL nebuvo atleista nuo investicinių sąnaudų, kurias ji paprastai turėtų patirti. Kad galėtų veikti laikydamasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, valstybė turėjo reikalauti padidinti bendrovei So.Ge.A.AL mokėtiną koncesijos mokestį, kad būtų užtikrintas jos investicijų pelningumas. Vadinas, pagalbos forma – mažesnis negu turėtų būti koncesijos mokestis (jis oro uostą valdančiai įmonei, tokiai kaip So.Ge.A.AL, būtų veiklos išlaidos). Kadangi suteikus bendrąją oro uosto valdymo koncesiją už infrastruktūros investicijas atsakinga tapo So.Ge.A.AL, viešasis tokių investicijų finansavimas yra investicinė pagalba. Tačiau bet kuriuo atveju toliau šiame sprendime Komisija Algero oro uosto infrastruktūros investicijų finansavimo suderinamumą su vidaus rinka vertino i) darydama prielaidą, kad tai yra investicinė pagalba (žr. 339–367 konstatuojamąsias dalis), ir ii) darydama prielaidą, kad tai yra veiklos pagalba (žr. 368–374 konstatuojamąsias dalis). Atlikdama ii papunktyje nurodytą vertinimą Komisija taip pat analizavo kapitalo injekcijų (1 priemonė), aiškiai esančių veiklos pagalba, suderinamumą su vidaus rinka.

12.1.3.3. *Su infrastruktūra ir įranga susijusios pagalbos (2 ir 3 priemonės) suderinamumas, darant prielaidą, kai tai – investicinė pagalba*

- (339) Komisija pirmiausia atkreipia dėmesį, kad pagal 2005 m. aviacijos gaires tinkamos finansuoti investicijų į oro uostą sąnaudos turi būti tik oro uosto infrastruktūros ir įrangos (kilimo ir tūpimo takų, terminalų, peronų, skrydžių valdymo bokšto) arba tiesiogiai su tuo susijusių įrenginių (gaisrų gesinimo, saugumo ar saugos įrangos)

⁽⁸³⁾ 2014 m. aviacijos gairių 25 punkto v papunktis.

⁽⁸⁴⁾ 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

statybos išlaidos. Į tinkamas finansuoti išlaidas neturi būti įtrauktos komercinės veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, įskaitant žemės ir pastatų statybą, finansavimą, eksploatavimą ir nuomą oro uosto teritorijoje, įrengiant ne tik darbo kabinetus ir sandėlius, bet ir viešbučius, pramonės įmones, parduotuves, restoranus, automobilių stovėjimo aikšteles, išlaidos.

- (340) Šiuo atveju viešosios lėšos buvo skirtos naujam keleivių terminalui finansuoti, senam terminalui renovuoti, riedėjimo takui pagerinti, orlaivių stovėjimo vietoms išplėsti, kilimo ir tūpimo takui pagerinti, bagažo kontrolės sistemai įgyvendinti ir išorinės ribos kontrolės sistemai įdiegti. Šios investicinės sąnaudos yra tinkamos finansuoti pagal 2005 m. aviacijos gaires.
- (341) Kalbant apie nagrinėjamo viešojo finansavimo suderinamumą su vidaus rinka, pagal 2005 m. aviacijos gairių 61 punktą Komisija visų pirma nagrinėja, ar:
- a) infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninės plėtros, pasiekiamumo ir pan.);
 - b) infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytiems tikslui;
 - c) vidutinės trukmės laikotarpiu infrastruktūros perspektyvos yra pakankamos, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu;
 - d) visi galimi naudotojai infrastruktūra gali naudotis lygiomis teisėmis, remiantis nediskriminavimo principu;
 - e) poveikis prekybos plėtrai neprieštarauja Sąjungos interesams.
- (342) Be reikalavimo atitikti konkrečius suderinamumo kriterijus, nustatytus 2005 m. aviacijos gairėse, valstybės pagalba oro uostams, kaip ir bet kuri kita valstybės pagalbos priemonė, turėtų turėti skatinamąjį poveikį, būti būtina ir proporcinga siekiamam teisėtam tikslui, kad pagalba būtų laikoma suderinama ⁽⁸⁵⁾. Todėl, be 341 konstatuojamojoje dalyje nurodytų kriterijų, Komisija vertino skatinamąjį poveikį, taip pat nagrinėjamosios pagalbos būtinumą ir proporcingumą.
- i. Aiškiai apibrėžtas bendros svarbos tikslas
- (343) Nagrinėjamosiomis priemonėmis siekta, *inter alia*, finansuoti naujo 2 000 000 keleivių talpinančio terminalo statybą, nes senasis terminalas (talpinęs 800 000 keleivių) jau 2003 m. buvo perpildytas ⁽⁸⁶⁾. Be to, investicinė pagalba buvo naudota finansuoti kelias priemones, kuriomis padėta užtikrinti, kad oro uostas atitiktų naujus saugos ir saugumo reikalavimus ir būtų visiškai veikiantis.
- (344) Pasak Italijos, bendrasis Algero oro uosto infrastruktūros finansavimo tikslas buvo plėtoti saugią ir gyvybingą transporto infrastruktūrą ir užtikrinti susisiekimą regione. Pasak Italijos, regioniniams oro uostams tenka svarbus vaidmuo skatinant pasiekiamumo zonos pasiekiamumą, o šiomis investicijomis didinama oro uosto sauga, saugumas ir efektyvumas, kartu padedant siekti platesnių regioninės plėtros tikslų.
- (345) Be to, Italija pabrėžia, kad vidutinis Sardinijos BVP vienam gyventojui gerokai mažesnis negu Italijos, o nedarbo lygis gerokai didesnis negu Italijos vidurkis. Pavyzdžiui, 2003–2012 m. Sardinijos vidutinis nedarbo lygis buvo 13,3 %, palyginti su 7,9 % Italijos nedarbo lygiu. Todėl bet koks eismo srautų padidėjimas dėl Algero oro uosto infrastruktūros plėtros Sardinijai greičiausiai duotų susijusios socialinės ir ekonominės naudos, tiek ekonominės ir socialinės sanglaudos, tiek salos plėtros požiūriu.
- (346) Šios pastabos atitinka *Accuracy* ataskaitos, kurioje pripažinta, kad Sardinijos oro transporto sektoriaus plėtra yra itin svarbi vietovės regioninei plėtrai, išvadas. *Accuracy* ataskaitoje pateiktas pavyzdys, iš kurio matyti, kokia didelė gali būti teigiamos ekonominės aviacijos infrastruktūros plėtros Sardinijoje nauda. Remiantis *Accuracy* ataskaitoje paminėtu tyrimu, Kaljario oro uosto (esančio Sardinijoje) oro transporto infrastruktūros plėtros teigiamo ekonominio poveikio vertė buvo beveik 140 mln. EUR per metus.

⁽⁸⁵⁾ Žr., pavyzdžiui, Komisijos sprendimo Nr. SA.34586 dėl Graikijos Chanijos oro uosto modernizavimo 49 konstatuojamąją dalį.

⁽⁸⁶⁾ 5 lentelėje nurodyta senojo terminalo rekonstrukcija yra susijusi su naujojo terminalo išplėtimu ir statyba, todėl tai įtraukta į pagalbos naujam terminalui aprašymą.

- (347) Be to, vienintelis patogus būdas keliauti į Sardiniją ir iš jos yra skristi, nors dar galima plaukti keltu, tačiau kelionė trunka gerokai ilgiau. Pavyzdžiui, nors Sardiniją iš Ispanijos ir Italijos žemyninės dalies galima pasiekti keltais, vidutinė kelionės keltu trukmė yra ilgesnė negu devynios valandos.
- (348) Todėl Algero oro uosto infrastruktūros plėtra buvo dalis Sardinijos planų pagerinti susisiekimą plėtojant regioninius oro uostus. Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad Algero oro uosto infrastruktūrai gerinti skirtas viešasis finansavimas atitinka aiškiai apibrėžtus tikslus didinti transporto infrastruktūros saugą ir gyvybingumą ir užtikrinti regiono pasiekiamumą. Todėl Algero oro uosto infrastruktūros plėtra buvo susijusi su viešuoju interesu, nes buvo tikimasi, kad investicijos turės teigiamą išorinį poveikį ekonominės ir socialinės plėtros požiūriu.

ii. Infrastruktūros būtinumas ir proporcingumas nustatytam tikslui

- (349) Investicinė pagalba gali būti laikoma suderinama, tik kai ji būtina ir proporcinga nustatytam bendros svarbos tikslui. Tokiu atveju visų pirma investicijos neturi būti į infrastruktūrą, kuri sutaptų su esama nepakankamai naudojama infrastruktūra.
- (350) Valstybės pagalbos Algero oro uosto investicijoms finansuoti reikėjo siekiant padidinti oro uosto pajėgumą ir, taigi, užtikrinti jo ilgalaikį gyvybingumą. Prieš investuojant, Algero oro uosto pajėgumas buvo tik 800 000 keleivių. 2003 ir 2004 m. Algero oro uostas jau pasiekė pajėgumo ribą, todėl reikėjo investicijų, kad jis galėtų priimti daugiau keleivių. Be to, tam tikri dalykai buvo patobulinti, kad oro uostas atitiktų saugos reikalavimus, dėl to buvo geriau panaudota esama oro uosto infrastruktūra, taigi padėta siekti regioninės plėtros ir gerinti susisiekimą su oro uosto pasiekiamumo zona.
- (351) Dėl investicijų oro uosto pajėgumas nuo 800 000 keleivių 2003 m. buvo padidintas iki 2 000 000 keleivių 2004 m. 2011 m. keleivių srautai oro uoste sudarė maždaug 70 % oro uosto pajėgumo. Pasak Italijos, galima manyti, kad keleivių srautai būtų dar didesni, jeigu ne finansų krizė.
- (352) *Ecorys* ataskaitoje pripažįstama, kad norint plėtoti turizmą reikėjo didinti Algero oro uosto pajėgumą, kad būtų galima priimti numatomus didesnius srautus. Kaip minėta šiame sprendime, remiantis *Ecorys* ataskaita, kol nebuvo investuota į Algero oro uostą, turizmo sektoriaus plėtrą stabdė per menkas tarptautinis susisiekimas. Iš tikrųjų, 2004 m. So.Ge.A.AL verslo plane prognozuota, kad bendras keleivių skaičius oro uoste 2008 m. padidės maždaug 30 %, palyginti su iki oro uosto pajėgumo išplėtimo 2004 m. buvusiais skaičiais. Be investicijų būtų buvę neįmanoma priimti tiek keleivių.
- (353) Be to, naujos investicijos nebuvo į infrastruktūrą, kuria būtų papildyta kokia nors esama nepelninga infrastruktūra, nes trys arčiausiai esantys oro uostai nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje (žr. 33 konstatuojamąją dalį). Nors Algero oro uostas yra vienas iš trijų Sardinijos oro uostų (kartu su Kaljario ir Olbijos), aptarnaujančio komercinius oro vežėjus, nė vienas iš kitų dviejų oro uostų nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje. Olbijos ir Kaljario oro uostai nuo Algero oro uosto atitinkamai nutolę 128 ir 235 km. Savo 2007 m. sprendime Komisija padarė išvadą, kad dėl Algero oro uosto vietos ir Sardinijos transporto tinklo ypatumų šie du oro uostai jo pakeisti negali. Todėl investicijos nėra į infrastruktūrą, kuri sutaptų su esama nepelninga infrastruktūra.
- (354) Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad remiamos investicijos buvo būtinos ir proporcingos susisiekimo ir regioninės ekonominės plėtros tikslams, ir šiomis priemonėmis veiksmingai padėti jų siekti.

iii. Vidutinės trukmės laikotarpio infrastruktūros naudojimo perspektyvos, ypač atsižvelgiant į esamos infrastruktūros naudojimą

- (355) Dėl investicijų Algero oro uostas galėjo atitikti oro uosto saugos reikalavimus ir prisitaikyti prie pasiekiamumo zonos transporto poreikių.

- (356) Kai buvo suteikta bendroji Algero oro uosto valdymo koncesija, So.Ge.A.AL vykdė investicinę programą, kuria buvo siekiama pritaikyti oro uosto infrastruktūrą ir įrangą, kad būtų galima priimti didėjančių skraidinamųjų keleivių skaičių. Iš viso, remiantis 2005 m. verslo planu, planuotos Algero oro uosto investicijos per koncesijos laikotarpį buvo 143,3 mln. EUR vertės ⁽⁸⁷⁾.
- (357) 2004 m. So.Ge.A.AL verslo plane prognozuota, kad bendras keleivių skaičius Algero oro uoste 2008 m. padidės beveik 30 %, palyginti su iki oro uosto pajėgumo išplėtimo 2004 m. buvusiais skaičiais. Be šiuo atveju nagrinėjamų investicijų būtų neįmanoma priimti didesnio keleivių skaičiaus. Vertinant vėlesnę plėtrą, šie lūkesčiai apskritai pasitvirtino. Iš tikrųjų, So.Ge.A.AL gebėjo gerokai padidinti savo eismo srautus, ir tai atitiko jos lūkesčius. 2011 m. keleivių srautai oro uoste sudarė maždaug 70 % oro uosto pajėgumo. Pasak Italijos, keleivių srautai būtų dar didesni, jeigu ne finansų krizė.
- (358) Todėl Komisija daro išvadą, kad vidutinės trukmės laikotarpiu dėl pagerintos infrastruktūros naudojimo perspektyvos buvo geros.

iv. Vienodos galimybės naudotis infrastruktūra, remiantis nediskriminavimo principu

- (359) Remiantis Italijos pateikta informacija ir nepaisant jokios pagrįstos kainų diferenciacijos, taikomos pavieniauose susitarimuose su oro vežėjais, infrastruktūra be jokios diskriminacijos visada buvo atvira galimiems naudotojams.

v. Poveikis prekybos plėtrai neprieštarauja Sąjungos interesams

- (360) Iki 2005 m. Algero oro uostas buvo laikomas D kategorijos oro uostu, kaip apibrėžta 2005 m. aviacijos gairių 15 punkte. 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta, kad D kategorijos oro uostų finansavimu greičiausiai neiškraipoma konkurencija ir nedaromas poveikis prekybai, kuris prieštarautų bendriems interesams. Remdamasi tuo 2012 m. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad iki 2005 m. pagalba nebuvo daromas poveikis prekybai, kuris prieštarautų bendriems interesams. Vykdam tyrimą nei Italija, nei suinteresuotosios šalys šios preliminaros išvados neginčijo.
- (361) Be to, nė vienas kitas oro uostas nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje. Kaip nurodyta 33 konstatuojamojoje dalyje, artimiausias oro uostas yra už daugiau kaip 120 km, o susisiekimas keliais regione yra vidutinės kokybės, taigi dar labiau patvirtinama išvada, kad, vertinant iš keleivių perspektyvos, Algero oro uosto negali didesniu mastu pakeisti joks kitas Sardinijos oro uostas.
- (362) Todėl Komisija daro išvadą, kad Algero oro uosto infrastruktūrai (įskaitant įrenginius ir darbus) ir įrangai gerinti skirtas finansavimas neiškraipo konkurencijos tiek, kad tai prieštarautų Sąjungos interesams.

vi. Pagalbos skatinamasis poveikis, būtinumas ir proporcingumas

- (363) Komisija taip pat privalo nustatyti, ar dėl Algero oro uostui suteiktos valstybės pagalbos įmonės gavėjos pasikeitė elgsena taip, kad ši imtųsi veiklos, kuria padėtų siekti bendro intereso tikslo ir kurios, jeigu negautų pagalbos, i) ji nevykdytų arba ii) vykdytų labai ribotai arba kitaip. Be to, pagalba laikoma proporcinga tik tada, kai to paties rezultato negalima pasiekti teikiant mažiau pagalbos ir sukeliant mažiau iškraipymų. Tai reiškia, kad pagalbos dydis ir intensyvumas turi būti tik tokio lygio, koks būtinas remiamai veiklai vykdyti.
- (364) Šiuo atveju investicinės dotacijos daugiausia buvo susijusios su peronų, kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako, taip pat terminalo pagerinimu. Tai, kad investicijų į infrastruktūrą lėšų grįžimo laikotarpiai yra ilgi, o dideli projektai yra labai sudėtingi ir rizikingi, reiškia, kad pritraukti privatų kapitalą gali būti sudėtinga. Mažesniems oro uostams, pavyzdžiui, Algero oro uostui, gali būti ypač sunku pritraukti privataus kapitalo už tinkamą kainą, kad būtų galima imtis būtinų infrastruktūros projektų.

⁽⁸⁷⁾ Kaip nustatyta 2005 m. rugsėjo mėn. patvirtintoje *Programma di Intervento „Investimenti“ of the Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale*.

- (365) Remiantis Italijos pateikta informacija, be pagalbos šių investicijų nebūtų. Iš tikrųjų, atsižvelgiant į bendrovės So. Ge.A.AL, visą tiriamąjį 2000–2010 m. laikotarpį patirdavusios tokius nuostolius, kad reikėjo ne vienos valdžios institucijų kapitalo injekcijos, finansinę padėtį, aišku, kad So.Ge.A.AL negalėjo labiau prisidėti prie šių investicijų finansavimo, negu ji faktiškai prisidėjo, ir kad ji neturėjo galimybių gauti išorinio finansavimo rinkoje. Todėl galima manyti, kad šios pagalbos priemonės buvo būtinos ir proporcingos poreikiui tenkinti tikėtina didėjančią oro vežėjų ir keleivių paklausą pasiekiamumo zonoje.
- (366) Todėl Komisija mano, kad pagalbos dydis ir intensyvumas yra ribojami iki mažiausio lygio, būtino remiamai veiklai vykdyti.

vii. Išvada

- (367) Komisija mano, kad, jeigu tikrinamąsias priemones, kuriomis Algero oro uosto infrastruktūros investicijoms teikiama viešoji parama, reikėtų laikyti investicine pagalba, jos būtų suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

12.1.3.4. *Bendrovei So.Ge.A.AL suteiktos pagalbos (1, 2 ir 3 priemonės) suderinamumas, durant prielaidą, kai tai – veiklos pagalba*

- (368) Veiklos pagalba, suteikta iki įsigaliojant 2014 m. aviacijos gairėms, t. y. iki 2014 m. balandžio 4 d., gali būti laikoma suderinama, jeigu įvykdytos šios sąlygos:
- a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas. Ši sąlyga būna įvykdyta, jeigu pagalba, inter alia, didinamas Sąjungos piliečių judumas ir gerinamas susisiektis tarp regionų arba skatinama regioninė plėtra ⁽⁸⁸⁾;
 - b) valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas. Valstybės narės turi įrodyti, kad pagalba yra tinkama priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti ⁽⁸⁹⁾;
 - c) valstybės kišimosi poreikis. Pagalba pirmiausia turėtų būti skiriama tais atvejais, kai tokia pagalba galima iš esmės pagerinti padėtį, t. y. padaryti tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis ⁽⁹⁰⁾;
 - d) skatinamojo poveikio buvimas. Ši sąlyga yra įvykdyta, jeigu tikėtina, kad tuo atveju, jeigu nebūtų veiklos pagalbos ir atsižvelgiant į investicinės pagalbos tikimybę bei skrydžių apimtį, atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų ⁽⁹¹⁾;
 - e) pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo). Veiklos pagalba oro uostams yra proporcinga, jeigu neviršija mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos ⁽⁹²⁾;
 - f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas ⁽⁹³⁾.

- (369) Įvairiomis bendrovei So.Ge.A.AL suteiktomis veiklos priemonėmis, visų pirma tarp kurių buvo kelios kapitalo injekcijos, buvo siekiama bendrovei suteikti galimybę turėti pakankamai kapitalo, kad ji gebėtų tęsti savo veiklą tiek ekonominiu, tiek teisiniu požiūriu. Panašiai, bendrovei pavyko išsilaikyti ir dėl valdžios institucijų sprendimų finansuoti tam tikras investicijas nereikalaujant atitinkamai didesnio bendrovės So.Ge.A.AL mokamo koncesijos mokesčio, nes dėl didesnių koncesijos mokesčių būtų padidėjusios veiklos sąnaudos ir dar labiau pablogėjusi bendrovės finansinė padėtis. Todėl dėl visų šių priemonių Algero oro uostui pavyko išsilaikyti ir veikti. Atsižvelgdama į oro uosto vaidmenį užtikrinant regiono pasiekiamumą ir regioninę ekonominę plėtrą, kaip paaiškinta 343–348 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL padėta siekti bendros svarbos tikslo.

⁽⁸⁸⁾ 2014 m. aviacijos gairių 113 ir 137 punktai.

⁽⁸⁹⁾ 2014 m. aviacijos gairių 120 ir 137 punktai.

⁽⁹⁰⁾ 2014 m. aviacijos gairių 116 ir 137 punktai.

⁽⁹¹⁾ 2014 m. aviacijos gairių 124 ir 137 punktai.

⁽⁹²⁾ 2014 m. aviacijos gairių 125 ir 137 punktai.

⁽⁹³⁾ 2014 m. aviacijos gairių 131 ir 137 punktai.

- (370) Kadangi tiriamuoju laikotarpiu Algero oro uostas veikė nuostolingai (žr. 3 lentelę), būtent dėl veiklos pagalbos oro uostui pavyko tęsti veiklą ir užtikrinti susisiekimą su Sardinijos regionu. Todėl Komisija mano, kad veiklos pagalba Algero oro uostui buvo tinkama priemonė bendros svarbos tikslui siekti.
- (371) Kalbant apie būtinumą, 2014 m. aviacijos gairėse reikalaujama, kad dėl veiklos pagalbos iš esmės pagerėtų padėtis, t. y. būtų padaryta tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis. Komisija mano, kad būtent taip ir yra, nes be pagalbos bendrovė So.Ge.A.AL greičiausiai būtų buvusi priversta pasitraukti iš rinkos, o Sardinija būtų netekusi transporto infrastruktūros, kurios vaidmuo užtikrinant salos pasiekiamumą ir plėtrą (turizmo požiūriu) yra labai svarbus.
- (372) Be to, be pagalbos jos gavėjo veikla būtų buvusi gerokai mažesnio masto, o galbūt ir visai nutraukta. Tiriamosios priemonės buvo apribotos iki minimumo, būtino nuostoliams padengti, o bendrovė So.Ge.A.AL dėl to galėjo laikytis kapitalo reikalavimų ir perspektyviai veikti. Tokios priemonės buvo būtinos, kad bendrovė išsilaikytų, net atsižvelgus į visos kitos nagrinėjamosios pagalbos (veiklos ir investicinės) poveikį. Todėl Komisija daro išvadą, kad visa veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL buvo būtina ir neviršijo mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos.
- (373) Kaip teigta šiame sprendime, nė vienas kitas oro uostas nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje. Be to, Italija patvirtino, kad oro uosto infrastruktūra be jokios diskriminacijos gali naudotis visi oro vežėjai.
- (374) Remdamasi tuo Komisija daro išvadą, kad 2014 m. aviacijos gairėse nustatytos suderinamumo sąlygos įvykdytos, todėl priemonės yra suderinamos su vidaus rinka pagal 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

12.2. ORO UOSTE VEIKLĄ VYKDANTIEMS ORO VEŽĖJAMS SUTEIKTOS PRIEMONĖS

12.2.1. Pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (375) Šiame skirsnyje Komisija vertina, ar įvairūs į tyrimo sritį patenkantys bendrovės So.Ge.A.AL ir kelių oro vežėjų susitarimai yra valstybės pagalba tiems oro vežėjams pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

12.2.1.1. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (376) Bet kokią ekonominį pranašumą, atsirandantį dėl sutartinių ryšių su Algero oro uoste veiklą vykdančiais oro vežėjais, suteikė ne tiesiogiai valstybė, bet oro uostą valdanti valstybės įmonė So.Ge.A.AL. Darant prielaidą, kad dėl bet kurio nagrinėjamojo susitarimo atsiranda toks ekonominis pranašumas, būtina nustatyti, ar šis pranašumas finansuotas iš valstybės išteklių ir priskirtinas valstybei.
- (377) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, valstybės įmonių (būtent įmonių, kurioms valdžios institucijos gali daryti tiesioginę arba netiesioginę esminę įtaką) ištekliai taip pat laikomi valstybės ištekliais, nes valdžios institucijos gali nuolat kontroliuoti šiuos išteklius, todėl jais gali naudotis kompetentingos nacionalinės institucijos⁽⁹⁴⁾. Remiantis ta teismų praktika, kadangi bendrovė So.Ge.A.AL yra valstybinė įmonė, taikant Sutarties 107 straipsnio 1 dalį jos ištekliai turi būti laikomi valstybės ištekliais. Iš tikrųjų pagal Skaidrumo direktyvos 2 straipsnį, daroma prielaida, kad esminė valdžios institucijų įtaka yra tada, kai minėtosios institucijos turi didžiąją dalį įmonės pasirašyto kapitalo, kontroliuoja didžiąją dalį su įmonės išleistomis akcijomis susijusių balsų arba gali paskirti daugiau kaip pusę įmonės administracijos, valdymo arba priežiūros tarnybos narių. Kalbant apie So.Ge.A.AL, pasirodo, kad įvykdyti visi trys šie pavieniui taikomi kriterijai, kuriais remiantis galima manyti, kad valstybė turi esminę įtaką.
- (378) So.Ge.A.AL ir Ryanair ginčija susitarimų su oro vežėjais priskirtinumą valstybei, o Italija ir *Unioncamere* jį patvirtina.

⁽⁹⁴⁾ Žr., pavyzdžiui, 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Graikija prieš Komisiją*, C-278/00, Rink. p. I-03997, 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimą *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-04397 ir 2003 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Italija ir SIM 2 Multimedia prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-328/99 ir C-399/00, Rink. p. I-04035, 33 punktą.

- (379) Vykdam tyrimą, ir So.Ge.A.AL, ir *Ryanair* teigė, kad Algero oro uosto ir oro vežėjų sudaryti susitarimai galėtų būti priskirti valstybei tik remiantis objektyviais duomenimis, iš kurių būtų matyti, kad bendrovei So.Ge.A.AL priimant sprendimą sudaryti susitarimus valstybė kišosi taip, kad būtų lėmusi juos arba dariusi jiems įtaką, tuo požiūriu, kad So.Ge.A.AL būtų kitaip veikusi, jeigu būtų galėjusi sprendimą priimti savarankiškai; jos tvirtino, kad taip nesielgė nė vienas bendrovės So.Ge.A.AL viešasis akcininkas. Remiantis teismų praktika, galima nustatyti, kad bendrovės So.Ge.A.AL ir oro uoste veiklą vykdančių oro vežėjų sudaryti susitarimai yra susiję su valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, tik jeigu valstybė galėjo kontroliuoti bendrovę So.Ge.A.AL ir jeigu valdžios institucijos vienaip ar kitaip dalyvavo tvirtinant priemones. Tačiau negalima reikalauti, kad remiantis tiksliais nurodymais būtų įrodyta, jog valdžios institucijos konkrečiai skatino valstybės įmonę imtis atitinkamų pagalbos priemonių ⁽⁹⁵⁾. Norėdama nuspręsti, ar konkrečią pagalbos priemonę galima priskirti valstybei, Komisija savo aiškinimą gali grįžti bet kuriuo požymiu, iš kurio būtų matyti, kad konkrečiu atveju valdžios institucijos dalyvavo patvirtinant priemonę arba kad yra maža tikimybė, jog jos nedalyvavo ⁽⁹⁶⁾.
- (380) Kaip Teismas nustatė sprendime *Stardust Marine*, priemonės priskirtinumas valstybei gali būti nustatytas pagal „organinius“ arba „struktūrinius“ požymius, arba pagal požymius, kad valstybė dalyvavo arba kad vargiai tikėtina, jog ji nedalyvavo priimant sprendimą, dėl kurio atsirado konkreti priemonė. Tame pačiame sprendime Teismas nustatė su priskirtinumu valstybei susijusį neišsamų galimų požymių rinkinį, kaip nurodyta 268 konstatuojamojoje dalyje: tai, kad įmonė per pagalbą suteikusių tarpininką turėjo atsižvelgti į centrinės valdžios įstaigos parengtas direktyvas; valstybinės įmonės integravimas į viešojo administravimo struktūras; valstybinės įmonės veiklos pobūdis ir tai, ar tokia veikla rinkoje vykdoma įprastomis konkurencijos su privačiais veiklos vykdytojais sąlygomis; teisinis įmonės statusas; valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo priežiūros intensyvumas; bet kokie kiti požymiai, iš kurių konkrečiu atveju matyti, ar valdžios institucijos dalyvavo tvirtinant priemonę, arba kad yra maža tikimybė, jog jos nedalyvavo, taip pat atsižvelgiant į priemonės apimtį, jos turinį ar suteikimo sąlygas.
- (381) Šiuo atveju tyrimu patvirtinta, kad susitarimų su oro vežėjais sudarymas yra priskirtinas valstybei.
- (382) Pirma, tai, kad bendrovė So.Ge.A.AL priklauso valstybei (vadinasi, akcininkų susirinkime ir direktorių valdyboje valstybei tenka visi balsai), reiškia, kad turi būti manoma, jog valstybė turi įtakos bendrovės So.Ge.A.AL sprendimų priėmimo procesui ir dalyvauja bendrovei priimant sprendimus. Bendrovės So.Ge.A.AL akcininkė Sardinija akcininkų susirinkime turi didžiąją daugumą balsų. Remiantis So.Ge.A.AL įstatais, kiekviena vardine akcija akcininkams visuotiniame susirinkime suteikiamas vienas balsas. Direktorių valdybos nariai skiriami taip, kad būtų proporcingai atstovaujama stambiesiems ir smulkesiems akcininkams.
- (383) Antra, Komisija atkreipia dėmesį, kad Italija niekada neteigė, jog sprendimą sudaryti susitarimus su oro vežėjais bendrovė So.Ge.A.AL priėmė savarankiškai, nedalyvaujant akcininkams. Priešingai, 2014 m. vasario 18 d. rašte Italija teigia, kad:
- dėl susitarimų su oro vežėjais tarėsi So.Ge.A.AL generalinis direktorius;
 - generalinis direktorius direktorių valdybą informavo apie derybų būklę, susitarimų turinį ir tų susitarimų plėtros perspektyvas;
 - prieš susitarimus pasirašant, jų sąlygas apskritai vienbalsiai patvirtino direktorių valdyba.
- (384) Be to, Italija paaiškino, kad susitarimai su oro uoste veiklą vykdančiais oro vežėjais dėl naujų maršrutų reklamavimo arba dėl to, kad būtų pradėta iš Algero oro uosto skraidinti naujais maršrutais, sudaryti sutarus su Sardinija, ir tai buvo neatskiriama Sardinijos strategijos, kuria didinami turistų srautai į salą ir iš jos, dalis ⁽⁹⁷⁾. Be to, Komisija mano, kad So.Ge.A.AL veiklos pobūdis (oro uosto valdymas) – tai dar vienas požymis, kad šios priemonės yra priskirtinos valstybei, nes vietos ir regioninės valdžios institucijos regioninius oro uostus dažnai laiko svarbia priemone skatinant vietos ekonomikos plėtrą.
- (385) Trečia, toliau šiame sprendime Komisija įrodo, kad yra pakankamai požymių, iš kurių matyti, kad regioninės valdžios institucijos iš tikrųjų skatino sudaryti šiuos susitarimus, visų pirma, tačiau tuo neapsiribojant, susitarimus su pagrindiniu oro uoste veikiančiu oro vežėju, t. y. *Ryanair*. Šie požymiai – tai priskirtinumo valstybei įrodymas, kaip nustatyta sprendime *Stardust Marine* ⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁵⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 52 ir 53 punktai.

⁽⁹⁶⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 56 punktas.

⁽⁹⁷⁾ 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto A priedas.

⁽⁹⁸⁾ 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99.

- i. Regioninės valdžios institucijos buvo informuotos apie dėl susitarimų su oro vežėjais atsirandančias išlaidas ir buvo tikimasi, kad jos padės padengti tas išlaidas
- (386) Iš vykdant tyrimą Italijos pateiktų direktorių valdybos posėdžių protokolų matyti, kad Sardinija buvo informuota apie derybas ir su ja dėl derybų konsultuotasi, taip pat kad Sardinija sutiko, kad būtų sudaryti susitarimai su Algero oro uoste veiklą vykdančiais oro vežėjais.
- (387) Pavyzdžiui, 2000 m. kovo 9 d. direktorių valdybos posėdžio protokole nurodyta, kad direktorių valdyba vienbalsiai pritarė bendrovės So.Ge.A.AL pasiūlytiems susitarimams su oro vežėjais. Bendrovė So.Ge.A.AL teikė ataskaitas visų pirma apie derybas su *Volare*, *Ryanair*, *Italair*, *Alpi Eagles*, *Air Dolomiti*, *Azzura* ir *Gandalf Air*. Kalbant apie *Volare*, buvo pranešta, kad nauju susitarimu, dėl kurio vyko derybos, nustatytas fiksuotas 4 550 000 mokestis už kiekvieną skrydį ir 3 000 EUR už kiekvieną keleivį, kai apkrovos koeficientas yra 60 % Iš 2006 m. gruodžio 18 d. direktorių valdybos posėdžio protokolo matyti, kad direktorių valdyba buvo informuota apie 2007 m. susitarimo su *Germanwings* pažangą.
- (388) Taigi su valdžios institucijomis konsultuotasi ir susitarta ne tik dėl susitarimų su *Ryanair*, bet ir dėl susitarimų su kitais oro uoste veiklą vykdančiais vežėjais. Pavyzdžiui, remiantis 2002 m. vasario 10 d. valdančiosios tarybos posėdžio protokolu, sprendimas dėl Prancūzijos vežėjo *Auris* naujo maršruto į Paryžių buvo priimtas akcininkams aiškiai su tuo sutikus ir išipareigojus prisiimti visas iš to atsirandančias finansines prievoles.
- (389) Tai, kad valdžios institucijos dalyvavo priimant sprendimą sudaryti susitarimus dėl įvairių vežėjų veiklos Algero oro uoste, kaip išsamiai išdėstyta 382–388 konstatuojamosiose dalyse, yra stiprus požymis, kad valdžios institucijos apskritai dalyvavo sudarant tokius susitarimus, net kai vežėjai nebuvo nurodyti 382–388 konstatuojamosiose dalyse paminėtuose įrodomuosiuose dokumentuose.
- ii. Sudarydama susitarimus su oro vežėjais So.Ge.A.AL veikė įgaliota valdžios institucijų
- (390) Komisija mano, kad yra pakankamai požymių, kad sudaryti susitarimus su oro vežėjais skatino valstybė, pati koordinavusi jų sudarymą. Pavyzdžiui, remiantis 2001 m. spalio 5 d. akcininkų susirinkimo protokolu, bendrovė So.Ge.A.AL, susitarusi su akcininkais, vedė derybas dėl naujo svarbaus maršruto tarp Algero ir Londono ir laikinai dengė iš to atsiradusius išlaidas, kurias turėjo dengti viešieji subjektai.
- (391) Iš direktorių valdybos posėdžių protokolų taip pat matyti, kad sudarydama susitarimus su oro vežėjais vadovybė turėjo atsižvelgti į valdžios institucijų reikalavimus. Pavyzdžiui, 2004 m. liepos 30 d. direktorių valdybos posėdyje valdybos pirmininkas pranešė apie įvairių regioninių subjektų susitikimą dėl galimos bendrovės *Ryanair* veiklos plėtos oro uoste. Sardinija turėjo patikinti dėl su eismo plėtos iniciatyvomis susijusių išlaidų finansavimo regioninėmis lėšomis.
- (392) Tai, kad bendrovei So.Ge.A.AL sudarant nagrinėjamuosius susitarimus Sardinija jai turėjo įtakos, taip pat įrodyta 2000 m. su *Ryanair* pasirašytu OUPS, kuriame nustatyta, kad So.Ge.A.AL, sudominusi teritorijos institucijas, tarp kurių yra autonominio regiono valdžios institucija, sulaukusi didžiulio susidomėjimo ir gavusi sutikimą dėl šios iniciatyvos, sudaro su minėta bendrove [t. y. *Ryanair*] šį susitarimą dėl ekonominio įnašo, kurio pakaktų padengti visas su šiuo susitarimu susijusios veiklos išlaidas, sumokėjimo (preambulė).
- (393) Remiantis 2009 m. liepos 17 d. direktorių valdybos posėdžio protokolu, aišku, kad So.Ge.A.AL manė, jog bendri rinkodaros įnašai bendrovei *Ryanair* yra regiono lygmens politinio pasirinkimo rezultatas. Vadinasi, So.Ge.A.AL manė, kad reikalingas finansines lėšas turi užtikrinti regioninės valdžios institucijos. Bendrovė taip pat teiravosi dėl derybų su vežėjų ribų, jeigu jos būtų, nes So.Ge.A.AL akcininkai valdybos neįgaliojo nutraukti susitarimo su oro vežėju.

- (394) Vykdam tyrimą *Ryanair* teigė, jog Komisija nepakankamai įrodė, kad valdžios institucijos kišosi į So.Ge.A.AL sprendimų priėmimo procesą. Vertinant aplinkybes, kuriomis So.Ge.A.AL ir Sardinija pasirašė susitarimus 2004, 2005, 2006 ir 2007 m. dėl bendrų rinkodaros įnašų, būtų tik patvirtintas požiūris, kad Sardinija finansavo bendrovę So.Ge.A.AL, bet ne kad vadovavo So.Ge.A.AL veiksmams *Ryanair* ir AMS atžvilgiu.
- (395) Komisija negali sutikti su *Ryanair* argumentu. Pirma, kaip minėta 384 konstatuojamojoje dalyje, vykdam tyrimą Italija aiškiai patvirtino, kad susitarimų su oro vežėjais sudarymas yra neatsiejama Sardinijos strategijos, kuria siekiama didinti turistų srautus į salą ir iš jos, dalis. Remiantis nuorodomis į So.Ge.A.AL ir jos viešųjų akcininkų diskusijas, susijusias su regioninės ir ekonominės plėtros tikslu, kurio Sardinijos regionas siekė bendrovės So.Ge.A.AL ir Algero oro uoste veiklą vykdančių vežėjų sudarytais susitarimais, So.Ge.A.AL įgyvendino regioninę politiką laikydamasi viešųjų subjektų nurodymų ir rekomendacijų.
- (396) Todėl Komisija daro išvadą, kad So.Ge.A.AL ir įvairių Algero oro uoste veiklą vykdančių vežėjų sudaryti susitarimai, kurių atžvilgiu vykdoma oficiali tyrimo procedūra, priskirtini valstybei.

12.2.1.2. Ekonominis pranašumas

- (397) Vykdam tyrimą Italija teigė, kad su oro vežėjais sudarydama kiekvieną susitarimą, patenkančią į šio tyrimo sritį, So. Ge.A.AL veikė taip, kaip panašiomis aplinkybėmis veiktų apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, siekiantis pelningumo perspektyvų, taigi vertinamosiomis priemonėmis nesuteiktas joks ekonominis pranašumas, kurio oro vežėjai nebūtų turėję įprastomis rinkos sąlygomis.

12.2.1.2.1. Bendrieji aspektai

- (398) Remiantis 2014 m. aviacijos gairėmis, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą pagalba oro uostu besinaudojančiam oro vežėjui iš esmės gali būti paneigta, kai:

— uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba

— atliekant *ex ante* analizę, būtent duomenimis, kurie būtų buvę tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas dėl priemonių, paremtą analizę, galima įrodyti, kad būtų galima tikėtis, jog dėl oro uosto ir oro vežėjo susitarimo oro uostas gaus teigiamą papildomą pelną ⁽⁹⁹⁾.

- (399) Be to, pagal 2014 m. aviacijos gaires, vertindama oro uosto ir oro vežėjo susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokių mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu ⁽¹⁰⁰⁾.

- (400) Tačiau, kalbant apie 398 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pirmąjį būdą (lyginimą su rinkos kaina), Komisija labai abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį kriterijų, pagal kurį būtų nustatyta tikra oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kaina. Šiuo metu Komisija mano, kad *ex ante* laipsniško pelningumo analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro vežėjų susitarimus ⁽¹⁰¹⁾.

- (401) Šiuo požiūriu vertėtų atkreipti dėmesį, kad apskritai taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą remiantis vidutine kaina palyginamosiose rinkose gali būti tinkama, jeigu tik rinkos kainą galima nustatyti ar gauti iš kitų rinkos rodiklių. Tačiau tas metodas apskritai nepatikimas, kai vertinamos oro uosto paslaugos. Iš tikrųjų, oro uostų išlaidų ir pajamų struktūra paprastai gerokai skiriasi. Tos išlaidos ir pajamos priklauso nuo to, kiek išplėtotas oro uostas, oro uosto infrastruktūros būklės, oro uoste veiklą vykdančių oro vežėjų skaičiaus, oro uosto pajėgumo, šalies lygmens reguliavimo sistemos (ji gali skirtis valstybėse narėse), taip pat bet kokių trūkumų ar įsipareigojimų, kuriuos oro uostas yra anksčiau prisiėmęs.

⁽⁹⁹⁾ 2014 m. aviacijos gairių 53 punktas.

⁽¹⁰⁰⁾ 2014 m. aviacijos gairių 66 punktas.

⁽¹⁰¹⁾ 2014 m. aviacijos gairių 59 ir 61 punktai.

- (402) Be to, atlikti bet kokią grynai lyginamąją analizę sudėtinga dėl oro transporto rinkos liberalizavimo. Kaip galima matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro vežėjų komercinė praktika ne visada būna grindžiama tik skelbiamu mokesčių sąrašu. Šie komerciniai ryšiai greičiau būna labai skirtingi. Tai apima dalijimąsi rizika, susijusia su keleivių srautais ir bet kokia susijusia komercine ir finansine atsakomybe, standartines paskatų schemas ir rizikos pasiskirstymo derinimą per susitarimų galiojimo laikotarpį. Vadinasi, vieno sandorio negalima paprastai palyginti su kitu remiantis apsisukimo kaina arba vienam keleiviui tenkančia kaina.
- (403) Vykdam tyrimą *Ryanair* teigė, kad norint atmesti ekonominį pranašumą, kurio nebūtų įprastomis rinkos sąlygomis, su Algero oro uoste veikiančiais oro vežėjais sudarytuose susitarimuose nustatytus mokesčius reikia palyginti su mokesčiais, kuriuos *Ryanair* atitinkamu laikotarpiu mokėjo panašiuose oro uostuose. Kaip tinkamiausius šiai analizei palyginamuosius oro uostus *Ryanair* atrinko [...] oro uostus ⁽¹⁰²⁾.
- (404) [...] oro uostas galiausiai priklauso bendrovei [...], o ši priklauso įvairioms [...] vietovės vietos valdžios institucijoms. *Ryanair* atkreipė dėmesį, kad [...] metinėse ataskaitose nenurodytas joks valstybės finansavimas, o oro uostas bent nuo [...] kasmet gauna pelną. *Ryanair* [...] oro uoste veiklą pradėjo [...]. Oro uosto savininkai nuolatos buvo privatūs, dėl to, *Ryanair* nuomone, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų oro uostą galima naudoti kaip palyginamąjį oro uostą.
- (405) Pasak *Ryanair*, mokesčių, kuriuos *Ryanair* moka Algero oro uoste, ir palyginamųjų oro uostų mokesčių lyginimo rezultatai yra nevienodi. Jeigu būtų daroma prielaida, kad joks savivaldybės mokestis negrįžta regionui, Algero oro uoste bendrovės *Ryanair* mokami mokesčiai yra vidutiniškai mažesni už palyginamųjų oro uostų mokesčius, tenkančius vienam keleiviui ir vienam orlaiviui. Tačiau, jeigu remiantis *Ryanair* pateikta informacija būtų daroma prielaida, kad tam tikra savivaldybės mokesčio dalis, konkrečiai – 66 %, grįžta regionui, vidutiniai Algero oro uoste bendrovės *Ryanair* mokami mokesčiai būtų didesni, negu mokami [...] oro uoste, nors vis tiek mažesni negu [...] oro uoste. *Ryanair* daro prielaidą, kad iš dalies tai galima paaiškinti mažesniu Sardinijos BVP, palyginti su [...] ir [...] BVP.
- (406) Taigi, *Ryanair* pripažįsta, kad Algero oro uoste bendrovės *Ryanair* mokamų mokesčių ir [...] oro uostuose mokamų mokesčių lyginimo rezultatai nevienodi, o rezultatų skirtumai galbūt atsiranda dėl kelių priežasčių, pavyzdžiui, palyginamųjų oro uostų pasirinkimo.
- (407) Komisija sutinka, kad oro uostų mokesčių lyginamosios analizės negalima visiškai atmesti, kaip galimo būdo vertinti pagalbos oro vežėjams buvimą. Tačiau, kad būtų galima nustatyti lyginamąjį rodiklį, pirmiausia reikia atrinkti pakankamai palyginamųjų oro uostų, įprastomis rinkos sąlygomis teikiančių panašias paslaugas. Remiantis 2014 m. aviacijos gairių 54 punktu, tinkamą lyginamąjį oro uostų, kuriuos valdančios įmonės veikia kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai, rodiklį reikia nustatyti remiantis žinomomis atitinkamomis rinkos kainomis. Atliekant šią lyginamąją analizę reikėtų atsižvelgti į tokius rodiklius, kaip eismo srautų mastas, eismo srautų rūšis, krovinių svarba ir santykinė pajamų, gaunamų iš su oro susisiekimu nesusijusios oro uosto veiklos, svarba, teikiamų oro uosto paslaugų rūšis ir lygis, oro uosto atstumas iki didelio miesto, gyventojų skaičius oro uosto pasiekiamumo zonoje, aplinkinių vietovių gerovė (BVP vienam gyventojui) ir įvairios geografinės vietos, iš kurių galima pritraukti keleivių.
- (408) Tuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį, kad, net jeigu kai kurie oro uostai yra privačios nuosavybės arba valdomi privataus subjekto ir neatsižvelgiant į socialinius ar regioninius veiksnius, šių oro uostų nustatytoms kainoms labai didelį poveikį gali daryti kitų iš viešojo sektoriaus lėšų finansuojamų oro uostų valdančių įmonių taikomos kainos, nes į šias kainas oro vežėjai atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais.
- (409) Šiuo atveju Komisija atkreipia dėmesį, kad pati bendrovė *Ryanair* laikėsi nuomonės, kad, kadangi Algero oro uostas yra saloje ir aplink nėra daug didelių miestų ar oro uostų, sunku rasti palyginamųjų oro uostų, kurių ypatybės būtų beveik tapачios. *Ryanair* taip pat atkreipė dėmesį, kad nevienodus lyginamosios analizės rezultatus būtų galima paaiškinti tuo, kad skiriasi Sardinijos ir vietovių, kuriuose yra galimi palyginamieji oro uostai, BVP.

⁽¹⁰²⁾ 2011 m. ataskaita.

- (410) Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį, kad, net jeigu ir būtų patikimų palyginamųjų oro uostų, bet kuriuo atveju lyginamoji analizė šiuo atveju nebūtų galima. Iš tikrųjų nagrinėjamosios priemonės apima oro uosto paslaugų ir rinkodaros susitarimus, kuriuose nustatytos skirtingos kainos, t. y. skirtingi oro uosto mokesčiai, antžeminių paslaugų teikimo mokesčiai ir rinkodaros mokesčiai. Kai kurie šie mokesčiai priklauso nuo keleivių skaičiaus, kai kurie – nuo apsisukimų skaičiaus, o kiti yra fiksuoti. Todėl kiekvienas iš tų susitarimų yra susijęs su sudėtingais finansiniais oro uosto valdančios įmonės ir oro uoste veiklą vykdančių oro vežėjų (arba jų patronuojamųjų įmonių) šrautais, t. y. oro uosto mokesčiais, antžeminių paslaugų teikimo mokesčiais ir rinkodaros mokesčiais.
- (411) Todėl Komisija mano, kad oro uosto mokesčių, kuriuos bendrovė So.Ge.A.AL buvo nustačiusi Algero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams, ir palyginamųjų oro uostų mokesčių lyginimas nesuteiktų jokios naudingos informacijos, kurią būtų galima panaudoti taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Kad tokia lyginamoji analizė duotų patikimų rezultatų, reiktų turėti bent jau panašių priemonių palyginamuosiuose oro uostuose, ir jos turėtų būtų pirmiausia susijusios su panašiais rinkodaros ir antžeminių paslaugų mokesčiais. Atsižvelgdama į nagrinėjamųjų susitarimų specifiškumą ir sudėtingumą Komisija mano, kad tokios lyginamosios analizės atlikti negalima visų pirma dar ir dėl to, kad nustatytos antžeminių paslaugų ir rinkodaros paslaugų kainos retai viešai skelbiamos, taigi jas sužinoti šios analizės tikslais nebūtų paprasta. Tokių dviejų palyginamųjų oro uostų duomenų nepateikė ir *Ryanair*.
- (412) Bet kuriuo atveju, jeigu būtų tariama, kad būtų galima atlikti panašių susitarimų panašiuose oro uostuose lyginamąją analizę, kuria remdamasi Komisija padarytų išvadą, kad nagrinėjamosios kainos yra lygios rinkos kainai arba net didesnės, Komisija tuo remdamasi negalėtų daryti išvados, kad nagrinėjamieji susitarimai yra suderinami su rinka, jeigu pasirodytų, kad tuo metu, kai oro uostą valdanti įmonė sudarė nagrinėjamuosius susitarimus, ji galėjo pagrįstai tikėtis, kad dėl jų atsiradusios papildomos išlaidos bus didesnės už papildomas pajamas. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas nebūtų suinteresuotas tiekti savo prekių arba teikti savo paslaugų rinkos kainą, jeigu dėl to tikėtusi papildomų išlaidų.
- (413) Todėl Komisija mano, kad *Ryanair* pateikti tariamai tinkami panašūs oro vežėjų susitarimai su oro uostais negali būti tinkamas lyginamasis rodiklis, kuriuo remiantis būtų galima nustatyti paslaugų, kurias Algero oro uoste So.Ge.A.AL teikia įvairiems vežėjams, rinkos kainą. Kadangi nėra rinkos lyginamųjų rodiklių, kuriuos būtų galima nustatyti, Komisija mano, kad *ex ante* papildomo pelningumo analizė yra tinkamas kriterijus vertinant oro uosto ir pavienių oro vežėjų sudarytus susitarimus.
- (414) Atliekant šią analizę būtina atsižvelgti į visas su sandoriu susijusias papildomas pajamas ir išlaidas. Įvairūs elementai (sumažinti oro uosto mokesčiai, rinkodaros dotacijos, kitos finansinės paskatos) neturi būti vertinami atskirai. Iš tikrųjų, kaip teigiama sprendime *Charleroi*: „<...> taikant privataus investuotojo kriterijų svarbu įvertinti visą komercinį sandorį, siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas ir jo kontroliuojamas subjektas kartu veiks kaip protingi rinkos ekonomikos subjektai. Komisija, vertindama ginčijamas priemones, privalo atsižvelgti į visas reikšmingas aplinkybes ir jų kontekstą <...>“⁽¹⁰³⁾.
- (415) Į tikėtinas papildomas pajamas turi būti visų pirma įtrauktos pajamos iš oro uosto mokesčių, atsižvelgiant į nuolaidas, taip pat į šrautus, kuriuos tikimasi užtikrinti susitarimu, taip pat su oro susisiekimu nesusijusios pajamos, kurių tikimasi gauti dėl papildomų šrautų. Į tikėtinas papildomas išlaidas turi būti visų pirma įtrauktos visos papildomos veiklos ir investicinės išlaidos, pavyzdžiui, papildomos personalo, įrangos ir investicinės išlaidos, atsirandančios dėl to, kad oro vežėjas vykdo veiklą oro uoste, kurios nebūtų patirtos, jeigu nebūtų susitarimo, taip pat išlaidos dėl rinkodaros dotacijų ir kitų finansinių paskatų. Priešingai, vertinant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, į išlaidas, kurias oro uostas vis tiek patirtų net tuo atveju, jeigu nebūtų sudarytas susitarimas su oro vežėju, neturėtų būti atsižvelgiama.
- (416) Komisija šiomis aplinkybėmis taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad kainų diferenciacija (įskaitant rinkodaros paramą ir kitas paskatas) yra įprasta verslo praktika. Visiems oro vežėjams vienodos sąlygos gali būti nenustatomos dėl įvairių priežasčių. Visų pirma gali būti tikslinga oro vežėjams, kurie į oro uostą pritraukia daug keleivių, taikyti tam tikras finansines paskatas (taip pat rinkodaros subsidijų forma) ir specialias skelbiamų oro uosto mokesčių nuolaidas. Tokios palankios sąlygos gali būti objektyviai pateisinamos tikėtinu transporto apimties padidėjimu, o

⁽¹⁰³⁾ Sprendimo *Charleroi* 59 punktas.

kartu, padidėjus keleivių skaičiui, papildomomis pajamomis iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos ⁽¹⁰⁴⁾, o dar vienas pateisinimas yra tai, kad oro vežėjo sumokėtų oro uosto mokesčių marža vienam keleiviui absoliučiaisiais skaičiais, palyginti su atitinkamu keleivių skaičiumi, gali būti didelė, net jei sumažėjo dėl nuolaidų ir finansinių paskatų taikymo. Siekiant įvertinti, ar tokiomis nuolaidomis ir finansinėmis paskatomis suteikiamas ekonominis pranašumas, reikia nustatyti, ar oro uosto operatorius tuo metu, kai nusprendė jas teikti, pagrįstai galėjo manyti, kad toks sprendimas bus naudingas, arba, kitaip tariant, kad dėl tokio sprendimo uždirbs daugiau pelno (arba patirs mažiau nuostolių) negu priešingu atveju.

- (417) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad bendrovės So.Ge.A.AL ir oro uoste veiklą vykdančių vežėjų sudaryti susitarimai buvo dalis oro uosto ilgalaikės strategijos. Iš So.Ge.A.AL verslo planų (žr. 59–75 konstatuojamąsias dalis) aišku, jog bendrovė tikėjosi, kad pigių skrydžių bendrovės bus pagrindinė varomoji augimo jėga ir kad ankstesnis nuosmukis baigsis, bendrovė vėl bus gyvybinga, kai bus suteikta bendroji Algero oro uosto valdymo koncesija. Todėl visi vertinami susitarimai atitinka 399 konstatuojamojoje dalyje nurodytą sąlygą. Iš visko, kas šiame sprendime išdėstyta, matyti, kad, jeigu kiekvieno nagrinėjamojo susitarimo atžvilgiu galima nustatyti, kad tuo metu, kai buvo sudaryti susitarimai, pelningumo perspektyvų siekiantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, būdamas tokioje padėtyje, kokiaje tuo metu buvo So.Ge.A.AL, galėjo tikėtis, kad dėl susitarimų ateityje atsiradusios papildomos išlaidos bus padengtos būsimomis papildomomis pajamomis, toks susitarimas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ir nėra valstybės pagalba.

12.2.1.2.2. Bendras OUPS su *Ryanair* ir rinkodaros susitarimų su AMS vertinimas

- (418) 2012 m. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, OUPS su *Ryanair* ir rinkodaros susitarimai su *Ryanair* ir AMS bei jų finansiniai padariniai turėtų būti vertinami kartu kaip viena priemonė. *Ryanair* neginčijo, kad tiesiogiai *Ryanair* ir So.Ge.A.AL 2002 ir 2003 m. sudaryti rinkos susitarimai turi būti vertinami kartu su 2002 ir 2003 m. sudarytais OUPS.
- (419) Tačiau *Ryanair* atmetė Komisijos preliminarį išvadą, kad *Ryanair* ir AMS turi būti laikoma vienu subjektu ir kad vertinant, ar suteiktas ekonominis pranašumas, So.Ge.A.AL ir *Ryanair* sudarytas OUPS ir tuo pačiu metu So.Ge.A.AL ir AMS sudarytas rinkodaros paslaugų susitarimas turėtų būti vertinami kartu. Pasak *Ryanair*, su *Ryanair* sudaryti OUPS ir su AMS sudaryti rinkodaros paslaugų susitarimai yra atskiri ir savarankiški, jie susiję su skirtingomis paslaugomis, tarp jų nėra jokio sutartinio ar kitokio ryšio, kad būtų galima juos laikyti vienu priemonių rinkiniu. AMS pritarė tokiam požiūriui.
- (420) Tuo požiūriu Komisija atkreipia dėmesį, kad yra keli požymiai, iš kurių aiškiai matyti, kad šiuos susitarimus reikia vertinti kaip vieną priemonę, nes jie sudaryti vykdamas tą patį sandorį.
- (421) Pirma, susitarimus tos pačios šalys sudarė tuo pačiu metu:
- a) taikant valstybės pagalbos taisykles, AMS ir *Ryanair* laikomos viena įmone, nes AMS, yra kontroliuojama bendrovės *Ryanair* ir paiso šios interesų. Šiuose susitarimuose tai taip pat galima numanyti ir iš to, kad atitinkamo rinkodaros susitarimo preambulėje nustatyta, kad AMS turi išskirtinę teisę kelionių svetainėje www.ryanair.com, t. y. Airijos pigių skrydžių bendrovės *Ryanair* svetainėje, teikti rinkodaros paslaugas. Todėl So.Ge.A.AL, ketindama reklamuoti *Ryanair* skrydžius ir aplinkinius regionus, tai galėjo daryti tik per AMS;
 - b) visais atvejais atitinkamų susitarimų sudarymo data yra vienoda.
- (422) Antra, 2006 ir 2010 m. rinkodaros susitarimų su AMS preambulėje teigiama, kad svetainėje www.ryanair.com suteikiama išskirtinė galimybė pasiekti milijonus galimų *Ryanair* keleivių ir teikiama išsami informacija apie oro uostus, miestus ir regionus, į kuriuos *Ryanair* skraidina. Iš to matyti, kad rinkodaros susitarimo tikslas ne apskritai reklamuoti Sardiniją, bet, konkrečiau, parduoti kuo daugiau bilietų į *Ryanair* orlaivius, skraidinančius į Algero oro

⁽¹⁰⁴⁾ Tai – oro uostą valdančios įmonės pajamos, gaunamos padidėjus keleivių skaičiui iš papildomos komercinės veiklos, t. y. automobilių stovėjimo aikštelių, parduotuvių, restoranų ir pan.

uostą. Iš tikrųjų preambulėje teigiama, kad So.Ge.A.AL ketina *Ryanair* keleiviams reklamuoti turizmo ir verslo galimybes regione ir, visų pirma, Algero oro uostą, kaip paskirties vietą.

- (423) Trečia, rinkodaros susitarimų su AMS pirmajame skirsnyje „Susitarimo tikslas“ teigiama, kad susitarimų pagrindas – *Ryanair* išipareigojimas iš Algero oro uosto skraidinti į ES šalis ir atgal (2006 m. susitarime nurodyti Londono–Stanstedo, Barselonos–Cheronos, Frankfurto–Hano, Pizos, Liverpulio ir Romos oro uostai). Iš šios formuluotės nedviprasmiškai matyti tiesioginis oro uosto paslaugų susitarimų ir rinkodaros susitarimų ryšys, nes vienas nebūtų buvęs sudarytas be kito. Rinkodaros susitarimai sudaryti dėl to, kad sudaryti oro uosto paslaugų susitarimai, ir dėl to, kad *Ryanair* teikia paslaugas.
- (424) Ketvirta, rinkodaros susitarimų preambulėje teigiama, kad So.Ge.A.AL nusprendė aktyviai reklamuoti Algero miestą ir regioną kaip atostogų vietą tarptautiniams oro keleiviams, taip pat kaip patrauklų verslo centrą. Iš to matyti, kad rinkodaros susitarimai buvo sudaryti pirmiausia ir konkrečiai siekiant reklamuoti būtent Algero oro uostą ir aplinkinį regioną, todėl jie susiję su tuo, kad su *Ryanair* buvo sudaryti oro uosto paslaugų susitarimai.
- (425) Penkta, bendrovė So.Ge.A.AL gali iškart nutraukti rinkodaros susitarimus, jeigu *Ryanair* nebeskraidintų minėtais maršrutais. Iš to ir vėl matyti, kad rinkodaros susitarimai ir OUPS yra neatskiriamai susiję.
- (426) Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį, kad išnagrinėjus bendrovės So.Ge.A.AL 2000 m. metinę ataskaitą matyti, jog bendrovė *Ryanair* rinkodaros paramos paprašė kaip skraidinimo Londono maršruto sąlygos tuo metu, kai 2000 m. buvo sudarytas OUPS. Tai taip pat patvirtinama faktų, kad bendrovė So.Ge.A.AL rinkodaros paramos išlaidas laikė *Ryanair* maršruto veiklos išlaidomis, o ne investicijomis į prekės ženklo plėtojimą, kaip teigė *Ryanair* ir AMS.
- (427) Apibendrinant, So.Ge.A.AL ir AMS sudaryti rinkos paslaugų susitarimai yra nedalomai susiję su *Ryanair* ir So.Ge.A.AL pasirašytais OUPS. Iš to, kas išdėstyta 421–426 konstatuojamosiose dalyse, matyti, kad be OUPS nebūtų sudaryti ir rinkodaros paslaugų susitarimai. Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad, norint nustatyti, ar sandoris yra valstybės pagalba, OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimai negali būti atskirti, todėl kiekvieną rinkodaros paslaugų susitarimą būtina nagrinėti kartu su tuo metu sudarytu OUPS.

12.2.1.2.3. Nauda, kurios rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų susitarimų, ir kaina, kurią jis būtų pasirengęs mokėti už tokias paslaugas

- (428) Šiuo atveju taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų reikia lyginti Sardinijos regiono bei So.Ge.A.AL veiksmus ir apdairaus pelningumo perspektyvų siekiančio rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo, kuriam patikėta valdyti Algero oro uostą, veiksmus. Atliekant šį vertinimą nereikėtų atsižvelgti į jokią teigiamą poveikį regiono, kuriame yra oro uostas, ekonomikai, nes Teismas išaiškino, kad vertinant, ar taikomas rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas, vertinama, ar „panašiomis aplinkybėmis privatus akcininkas, atsižvelgęs į rentabilumo perspektyvas ir atmetęs bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus, būtų suteikęs tokį pat finansavimą“⁽¹⁰⁵⁾.
- (429) Analizuojant šias priemones būtina nagrinėti naudą, kurią šis tariamas pelno perspektyvų siekiantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėtų gauti pirkdamas rinkodaros paslaugas. Atliekant šią analizę nereikėtų atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį turizmui ir regiono ekonominės veiklos rezultatams. Reikėtų atsižvelgti tik į tų paslaugų poveikį oro uosto pelningumui, nes tik tai ir domintų tariamą rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantį veiklos vykdytoją.

⁽¹⁰⁵⁾ 1986 m. liepos 10 d. Sprendimas *Belgija prieš Komisiją*, 40/85, Rink. p. I-2321.

- (430) Rinkodaros paslaugos iš esmės gali paskatinti keleivių eismą oro maršrutais, kuriems taikomi rinkodaros susitarimai ir OUPS, nes rinkodaros paslaugomis turėtų būti reklamuojami tie oro maršrutai. Nors šis poveikis iš esmės bus naudingas susijusiam oro vežėjui, jis gali būti naudingas ir oro uostą valdančiai įmonei. Be to, padidėjus keleivių srautams gali padidėti oro uostą valdančios įmonės pajamos, gaunamos iš tam tikrų oro uosto mokesčių, taip pat gali padidėti su oro susisiekimu nesusijusios pajamos, visų pirma iš automobilių stovėjimo aikštelių, restoranų ir kitos oro uoste vykdomos veiklos, kurios visa apyvirta ar jos dalis tenka oro uostą valdančiai įmonei.
- (431) Todėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis Algero oro uostą valdantis veiklos vykdytojas, veikiantis taip, kaip tuo metu veikė bendrovė So.Ge.A.AL ir Sardinijos regionas, svarstydamas sudaryti rinkodaros paslaugų susitarimą ir atitinkamą OUPS, būtų atsižvelgęs į šį galimą teigiamą poveikį. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs į konkretaus oro maršruto poveikį būsimoms pajamoms ir išlaidoms, šiuo atveju apskaičiuodamas, kiek padidės šiais maršrutais skrendančių keleivių skaičius, ir iš to būtų galėjęs matyti galimą teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį, kurį būtų galima išreikšti didesniu tikėtinu tų oro maršrutų apkrovos rodikliu (arba apkrovos koeficientu) ⁽¹⁰⁶⁾. Be to, būtų vertintas poveikis visą skraidinimo tais oro maršrutais laikotarpį, nustatytą oro uosto paslaugų susitarime ir rinkodaros paslaugų susitarime.
- (432) Komisija sutinka su *Ryanair* šiuo klausimu, būtent, kad galima tikėtis, jog rinkodaros paslaugų susitarimai oro uostą valdančiai įmonei duos ir naudos, ne tik išlaidų.
- (433) Be to, reikia nustatyti, ar tariamas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis Algero oro uostą valdantis veiklos vykdytojas galėjo pagrįstai tikėtis kitos naudos, pavyzdžiui, prekės ženklo įvaizdžio, ir ją įvertinti skaičiais, t. y. ar jis galėjo tikėtis daugiau negu vien teigiamas poveikis keleivių srautui oro maršrutais, kuriems tuo laikotarpiu, kuriuo skraidinama tais maršrutais, taikomas rinkodaros paslaugų susitarimas, kaip nustatyta rinkodaros paslaugų susitarime arba oro uosto paslaugų susitarime.
- (434) *Ryanair* pritaria šiam argumentui, visų pirma savo 2014 m. sausio 17 d. tyrime. Tyrimas paremtas teorija, kad dėl rinkodaros paslaugų, kurias išgyja oro uostą valdanti įmonė, bus pagerintas oro uosto prekės ženklo įvaizdis ir, taigi, visą šių susitarimų galiojimo laikotarpį tvariai didės šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių skaičius, ir ne tik oro maršrutų, kuriems taikomas rinkodaros paslaugų susitarimas ir oro uosto paslaugų susitarimas, keleivių skaičius. Visų pirma, *Ryanair* savo tyrime tvirtino, kad šios rinkodaros paslaugos tvarų teigiamą poveikį keleivių eismo srautams oro uoste turės net ir tada, kai rinkodaros paslaugų susitarimas baigs galioti. Italija pritaria šiam požiūriui, o į rinkodaros susitarimų naudą buvo atsižvelgta atkurtoje susitarimų su *Ryanair ex ante* pelningumo analizėje, apibendrinioje 8 lentelėje.
- (435) Pirmiausia reikėtų atkreipti dėmesį, kad nėra jokių duomenų, kuriais remiantis būtų galima manyti, kad, kai buvo sudaryti rinkodaros paslaugų susitarimai, kurių atžvilgiu vykdoma oficiali tyrimo procedūra, oro uostą valdanti įmonė arba Sardinijos regionas apskritai svarstė (jau nekalbat apie vertinimą skaičiais) galimą naudingą rinkodaros paslaugų susitarimų poveikį kitiems oro maršrutams, neįtrauktiems į susitarimus, arba galimybę, kad toks poveikis išliks ir susitarimams baigus galioti.
- (436) Be to, negalima įvertinti remiantis turima informacija, ar tas poveikis būtų tvarus. Gali būti, kad Algero oro uosto ir Sardinijos regiono reklamavimas *Ryanair* tinklavietėje paskatino žmones apsilankyti joje ir įsigyti *Ryanair* bilietus skrydžiui į Algero oro uostą tuo metu, kai reklama buvo skelbiama arba iškart po to. Tačiau vargiai tikėtina, kad šios reklamos poveikis lankytojams buvo ilgalaikis arba turėjo įtakos orlaivių bilietų pirkimui ilgiau negu kelias savaites po to, kai reklama buvo skelbta *Ryanair* tinklavietėje. Labiau tikėtina, kad reklaminė kampanija turėjo tvarų poveikį, kai reklaminė veikla buvo susijusi su viena ar daugiau reklamos priemonių, kurias vartotojai tam tikrą laikotarpį reguliariai mato. Pavyzdžiui, reklaminė kampanija, kai įtraukiamos bendrosios televizijos ir radijo stotys, populiarios tinklavietės ir (arba) įvairūs reklaminiai plakatai viešųjų vietų išorėje arba viduje, būtų galėjusi turėti tvarų poveikį, jeigu vartotojai būtų reguliariai matę ją. Tačiau vargiai tikėtina, kad reklaminė veikla vien tik *Ryanair* tinklavietėje turėtų poveikį, kuris nesibaigtų pasibaigus reklamai.
- (437) Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma žmonių nesilanko *Ryanair* tinklavietėje pakankamai dažnai, kad vien tik dėl ten skelbiamos reklamos aiškiai atsimentų reklamuojamą regioną. Šis teiginys gerai pagrindžiamas dviem dalykais.

⁽¹⁰⁶⁾ Apkrovos rodiklis arba apkrovos koeficientas apibrėžiamas kaip užpildytų konkrečiu oro maršrutu skrendančio orlaivio vietų dalis.

Pirma, rinkodaros paslaugų susitarimų sąlygomis Algero ir Sardinijos regiono reklama *Ryanair* tinklavietės pradžios tinklalapyje buvo viena 150 žodžių pastraipa, pavadinta „Ką veikti. Penki svarbiausi dalykai“ (angl. *Top Five Things To Do*), Algero oro uostui skirtame puslapyje ir saitas svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje, vedantis į So.Ge.A.AL pateiktą saitą. Komisija mano, kad dėl reklaminės veiklos rūšies (paprastas saitas, kurio vertė rinkodaros požiūriu ribota) labai sumažėjo tos veiklos poveikis pasibaigus reklamai, visų pirma dėl to, kad ta veikla buvo tik *Ryanair* tinklavietėje, nebuvo naudojamos jokios kitos žiniasklaidos priemonės. Antra, su AMS sudarytuose susitarimuose nustatyta rinkodaros veikla buvo iš esmės susijusi su Algero oro uostui skirtu puslapiu. Labai tikėtina, kad dauguma žmonių nedažnai lankosi šiame puslapyje, o jeigu ir kai lankosi, greičiausiai tik dėl to, kad jau yra susidomėję ta vieta.

- (438) Taigi, net jeigu dėl rinkodaros paslaugų susitarimų galiojimo laikotarpiu padidėjo keleivių srautas į rinkodaros paslaugų susitarimus įtrauktais oro maršrutais, labai tikėtina, kad susitarimams baigus galioti šis poveikis buvo nulinis arba nedidelis.
- (439) Iš *Ryanair* 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų taip pat matyti, kad nauda, susijusi ne tik su į šiuos susitarimus įtrauktais oro maršrutais, arba nauda, tebegaunama nustojus skraidinti rinkodaros paslaugų susitarimuose ir oro paslaugų susitarimuose nustatytais maršrutais, buvo visiškai neapibrėžta ir nebuvo galima jos įvertinti skaičiais tiek patikimai, kiek tai būtų priimtina apdairiam rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui.
- (440) Todėl, pavyzdžiui, remiantis 2014 m. sausio 17 d. tyrimu, būsimas papildomas pelnas baigus galioti oro uosto paslaugų susitarimui yra natūraliai neapibrėžtas. Be to, šiame tyrime siūlomi du rinkodaros paslaugų susitarimų *a priori* teigiamo poveikio vertinimo būdai: grynąjų pinigų srauto ir kapitalizacijos.
- (441) Taikant grynąjų pinigų srauto metodą apskaičiuojama rinkodaros susitarimų ir oro uosto paslaugų susitarimų nauda vertinant būsimas pajamas, kurias oro uostą valdanti įmonė gali gauti iš rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų susitarimo, atėmus atitinkamas išlaidas. Taikant kapitalizacijos metodą tai, kad dėl rinkodaros paslaugų pagerinamas oro uosto prekės ženklo įvaizdis, laikoma nematerialiuoju turtu, įsigytu už rinkodaros paslaugos susitarimuose nustatytą kainą.
- (442) Tačiau 2014 m. sausio 17 d. tyrime pabrėžiama, kad taikant kapitalizacijos metodą kyla didelių sunkumų, ir parodyta, kad taikant šį metodą gaunami rezultatai gali būti nepatikimi; tyrime teigiama, kad būtų geriau taikyti grynąjų pinigų srauto metodą. Visų pirma, tyrime nustatyta, kad taikant kapitalizacijos metodą reikėtų atsižvelgti tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiajam turtui. Tačiau gali būti sunku nustatyti rinkodaros išlaidų dalį (būtent, investicijas į nematerialųjį oro uosto turtą), kuri skirta tikėtinoms būsimoms, o ne dabartinėms oro uosto pajamoms gauti. Tyrime taip pat pabrėžta, kad, norint taikyti kapitalizaciją grindžiamą metodą, reikia apskaičiuoti vidutinį laikotarpį, kurį oro uostas gebėtų išlaikyti klientą dėl AMS rinkodaros kampanijos. Praktiškai būtų labai sunku apskaičiuoti vidutinį laikotarpį, kurį būtų išlaikomas klientas dėl AMS kampanijos, nes nėra pakankamai duomenų.
- (443) 2014 m. sausio 31 d. tyrime siūloma praktiškai taikyti grynąjų pinigų srauto metodą. Taikant šį metodą, rinkodaros paslaugų susitarimų ir oro uosto paslaugų susitarimų nauda, gaunama net ir baigus galioti rinkodaros susitarimui, išreiškiama kaip galutinė vertė, apskaičiuojama susitarimų galiojimo pabaigos dieną. Galutinė vertė apskaičiuojama remiantis oro uosto papildomu pelnu (atskaičius AMS mokesčius) per paskutinius OUPS galiojimo metus, pakoreguotu siekiant atsižvelgti į Europos oro transporto rinkos augimo tempą ir tikimybės koeficientą, kuriuo siekiama atspindėti oro uosto paslaugų susitarimo ir rinkodaros paslaugų susitarimo galimybę didinti oro uosto pelną po to, kai susitarimai baigia galioti. Tokį pat galutinės vertės apskaičiavimo metodą 2014 m. ataskaitoje siūlė ir Italija (žr. 471 konstatuojamąją dalį).

- (444) Remiantis 2014 m. sausio 31 d. tyrimu, galimybė duoti ilgalaikės naudos priklauso nuo įvairių veiksnių, įskaitant didesnę pastebimumą, stipresnę prekės ženklą, taip pat išorinį poveikį tinklui ir kelis kartus skrendančius tuos pačius keleivius, nors tie veiksniai išsamiau nepaaiškinti.
- (445) 2014 m. sausio 31 d. tyrime siūlomas 30 % tikimybės koeficientas, kuris tyrime laikomas tinkamu. Tačiau tyrime nepateikta jokių rimtesnių kiekybinių ar kokybinių šio koeficiento įrodymų. Tyrime nesiremama jokiais su *Ryanair* veikla, oro transporto rinkomis ar oro uosto paslaugomis susijusiais faktais, kad būtų galima pagrįsti šį 30 % koeficientą. Nenustatytas joks šio koeficiento ir tyrime tarp kitko paminėtų veiksmų (reikšmingumo, stipresnio prekės ženklo, išorinio poveikio tinklui ir kelis kartus skrendančių tų pačių keleivių), dėl kurių oro uosto paslaugų susitarimo ir rinkodaros paslaugų susitarimo nauda turi išlikti susitarimams baigus galioti, ryšys. Galiausiai analizuojant, kiek šios paslaugos galėtų turėti įtakos 444 konstatuojamojoje dalyje minimiems veiksniams, niekaip nesiremama konkrečiu rinkodaros paslaugų turiniu, nustatytu įvairiais susitarimais su AMS.
- (446) Be to, neįrodyta, kad yra bent kokia tikimybė, kad, baigus galioti OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimui, dėl šių susitarimų oro uostą valdančios įmonės paskutiniaisia susitarimų galiojimo metais gautas pelnas bus gaunamas ir ateityje. Be to, nepateikta įrodymų, kad Europos oro transporto rinkos augimo tempas yra naudingas rodiklis vertinant oro uosto paslaugų susitarimo ir rinkodaros paslaugų susitarimo poveikį oro uostui.
- (447) Todėl vargu ar apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, svarstydamas, ar sudaryti susitarimą, atsižvelgtų į taikant *Ryanair* ir Italijos siūlomą metodą apskaičiuotą galutinę vertę. Todėl 2014 m. sausio 31 d. tyrime įrodyta, kad taikant grynąjį pinigų srauto metodą, kaip ir kapitalizacijos, būtų gauti tik labai neapibrėžti ir nepatikimi rezultatai.
- (448) Be to, rinkodaros paslaugos aiškiai skirtos asmenims, kurie greičiausiai skris į rinkodaros paslaugų susitarimą įtrauktu maršrutu. Jeigu šis maršrutas būtų neatnaujintas baigus galioti oro uosto paslaugų susitarimui, vargiai tikėtina, kad baigus galioti susitarimams rinkodaros paslaugos tebeturėtų teigiamą poveikį keleivių srautams oro uoste. Oro uostą valdančiai įmonei labai sunku įvertinti tikimybę, kad oro vežėjas tebeskraidys maršrutu, kai baigs galioti oro uosto paslaugų susitarimas, kuriuo jis išipareigojo skraidyti tuo maršrutu. Visų pirma pigių skrydžių bendrovės įrodė, kad, kalbant apie skraidinimo tam tikrais maršrutais pradėjimą ir užbaigimą, jos labai reaguoja į rinkos sąlygas, o šios dažniau labai greitai kinta, o ne išlieka stabilios. Pavyzdžiui, šiuo atveju Italija teigė, kad *Germanwings* nusprendė nebevykdyti veiklos Algero oro uoste vos po metų, todėl jos susitarimas su So. Ge.A.AL baigė galioti anksčiau (oro vežėjas su oro uostu buvo sudaręs trejų metų susitarimą), nes negebėjo užtikrinti pakankamų srautų, kad išlygintų rezultata. Iš su šiuo atveju susijusių dokumentų taip pat matyti, kad *Ryanair* bent kartą (2009 m.) pakartotinai vertino savo veiklą Algero oro uoste. Todėl sudarydamas tokių sandorių, koks šiuo atveju nagrinėjamas, apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas nepasitiktų tuo, kad baigus galioti susitarimui oro vežėjas tebeskraidins konkrečiu maršrutu.
- (449) Galiausiai, bet tai ne mažiau svarbu, Komisija atkreipia dėmesį, kad Italija šio metodo, kurį taikant įtraukiama galutinė vertė ir kurį Italija taikė atkurdamą 2006 ir 2010 m. susitarimų *ex ante* pelningumo analizę, netaikė svarstydamą su kitais oro uoste veikiančiais oro vežėjais pasirašytų susitarimų pelningumą, nors su oro uostą valdančia įmone buvo sudaryti rinkodaros susitarimai. Italija šiuo atžvilgiu argumentuoja teigdama, kad kitų oro vežėjų, ne *Ryanair*, svetainių galimų lankytojų skaičius yra gerokai mažesnis negu *ryanair.com*. Atsižvelgiant į tokį gerokai mažesnį populiarumą būtų netinkama vertinant susitarimų su kitais oro vežėjais pelningumą skaičiais įvertinti galutinę vertę. Nepaisant to, Komisija atkreipia dėmesį, kad iki 2006 m. rinkodaros susitarimus So.Ge.A.AL pasirašydavo su *Ryanair*, o ne AMS. Nebuvo atsižvelgta į galutinę vertę, kuri būtų dėl būsimos naudos, gautos baigus galioti So.Ge.A.AL ir *Ryanair* 2002 ir 2003 m. sudarytiems rinkodaros susitarimams.
- (450) Baigiant, iš 428–449 konstatuojamųjų dalių aišku, kad vienintelė nauda, kurios iš rinkos paslaugų susitarimo būtų tikėjęs apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas ir kurią, sprendamas, ar sudaryti tokių susitarimą kartu su oro uosto paslaugų susitarimu, būtų įvertinęs skaičiais, būtų tai, kad rinkodaros paslaugos būtų turėjusios teigiamą poveikį į tuos susitarimus įtrauktu maršrutu skrendančių keleivių skaičiui

susitarimo dėl šių maršrutų galiojimo laikotarpiu. Komisija mano, kad bet kokia kita galima nauda yra per daug neapibrėžta, kad būtų galima ją įvertinti skaičiais ir į ją atsižvelgti.

12.2.1.2.4. Papildomų išlaidų ir pajamų vertinimas

- (451) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 398–450 konstatuojamosiose dalyse, taikydama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą Komisija turi i) išanalizuoti kiekvieną OUPS kartu su rinkodaros susitarimais, jeigu toks yra, taip pat ir tada, kai toks susitarimas pasirašytas su AMS, ir ii) nustatyti papildomas išlaidas ir pajamas, kurių buvo galima pagrįstai tikėtis iš kiekvieno bendro sandorio, atsižvelgiant į rinkodaros susitarimų poveikį tikėtiniams apkrovos koeficientams.

Susitarimai su *Ryanair*

- (452) So.Ge.A.AL ir *Ryanair* sudaryti OUPS pateikti 7 lentelėje.

7 lentelė

So.Ge.A.AL ir *Ryanair* sudaryti OUPS

Susitarimas (pasirašymo data)	Susitarimo galiojimo trukmė
2000 m. OUPS (2000 m. birželio 22 d.)	2000 m. birželio 22 d. – 2010 m. birželio 21 d.
2002 m. OUPS (2002 m. sausio 25 d.)	2002 m. sausio 1 d. – 2012 m. gruodžio 31 d.
2003 m. OUPS (2003 m. rugsėjo 1 d.)	2003 m. rugsėjo 1 d. – 2014 m. rugsėjo 1 d.
2006 m. OUPS (2006 m. balandžio 3 d.)	2006 m. sausio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d.
2010 m. OUPS (2010 m. spalio 20 d.)	2010 m. sausio 1 d. – 2013 m. gruodžio 31 d.

- (453) Italija tvirtina, kad So.Ge.A.AL įvairiu metu 2000–2010 m. parengė kelis verslo planus, susijusius su bendra oro uosto plėtra. Į tuos verslo planus įtrauktas tam tikras numatomas apskaičiuotas keleivių skaičius ir pajamos, taip pat tam tikra informacija apie išlaidas. Tačiau nė vienas iš tų verslo planų konkrečiai nesusijęs su konkrečiu So.Ge.A.AL ir Algero oro uoste veiklą vykdančiais oro vežėjais arba AMS pasirašytu susitarimu. Be to, jie neapima viso So.Ge.A.AL ir tų oro vežėjų susitarimų galiojimo laikotarpio.
- (454) Kaip minėta, Italija, remdamasi papildomomis išlaidomis ir pajamomis, kurių rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo pagrįstai tikėtis veikdamas taip, kaip tuo metu, kai nagrinėjamuoju laikotarpiu sudarė kiekvieną susitarimą, t. y. 2000–2010 m., veikė So.Ge.A.AL, parengė atkurtas susitarimų su *Ryanair* *ex ante* pelningumo analizes, apibendrintas 8 lentelėje. Remdamasi tomis analizėmis susitarimų sudarymo metu So.Ge.A.AL galėjo pagrįstai tikėtis, kad susitarimai su *Ryanair* oro uostui bus pelningi.
- (455) Bendrovės So.Ge.A.AL 2000 m. verslo planas panaudotas atkurtoje 2000, 2002 ir 2003 m. OUPS tikėtino pelningumo analizėje, o 2004 ir 2009 m. verslo planai panaudoti atkurtoje 2006 ir 2010 m. OUPS analizėje.

- (456) Tačiau nebuvo galimybių remiantis So.Ge.A.AL verslo planais numanyti visų papildomų kiekvieno su *Ryanair* sudaryto susitarimo pajamų ir išlaidų. Tais atvejais, kai papildomų pajamų ir išlaidų nebuvo galima numanyti remiantis verslo planais, Italija savo atliktą papildomo So.Ge.A.AL ir *Ryanair* sudarytų susitarimų pelno analizę grindė OUPS ir rinkodaros susitarimų nuostatomis.
- (457) 8 lentelėje nurodyta grynąjų pinigų srautų, kurių buvo galima tikėtis iš *Ryanair* susitarimų, grynoji dabartinė vertė remiantis 2014 m. ataskaita. Tai, kad ta grynoji dabartinė vertė visais atvejais yra teigiama, patvirtintų, kad oro uostą valdančiai įmonei su *Ryanair* sudaryti susitarimus buvo racionalu.

8 lentelė

Grynąjų pinigų srautų, kurių buvo galima tikėtis iš *Ryanair* susitarimų, grynoji dabartinė vertė. 2014 m. ataskaita ⁽¹⁾

Susitarimas	Grynoji dabartinė vertė susitarimo galiojimo laikotarpiu (mln. EUR) ⁽²⁾
2000 m. OUPS	[4–8] (*)
2002 m. OUPS	[3–6]
2003 m. OUPS	[9–12]
2006 m. OUPS	[6–9]
2010 m. OUPS	[9–12]

⁽¹⁾ Į analizę įtraukta galutinė vertė, kuri būtų dėl būsimos naudos, kurią So.Ge.A.AL gautų baigus galioti 2006 ir 2010 m. rinkodaros susitarimams (žr. 471 konstatuojamąją dalį), bet neįtrauktas laikotarpis, kurį 2006 ir 2010 m. susitarimai buvo taikyti atgaline data (žr. 485 konstatuojamąją dalį).

⁽²⁾ Tikėtiniams grynąjų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

(*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

- (458) Prielaidos, į kurias atsižvelgta atkuriant pelningumo analizę, išdėstytos 459–471 konstatuojamosiose dalyse.

i. Su oro susisiekimu susijusios pajamos

- (459) Italija atsižvelgė į įvairių kategorijų su susisiekimu susijusias pajamas, visų pirma pajamas iš mokesčių, pavyzdžiui, tūpimo, antžeminių paslaugų teikimo ir bilietų pardavimo. Kai buvo žinomi, naudoti ir OUPS nustatyti mokesčiai. Kai mokesčiai nebuvo nustatyti OUPS, prielaidos buvo grindžiamos bendrovės *Ryanair* pateiktų sąskaitų faktūrų duomenimis. Tačiau Italija paaiškino, kad *Ryanair* sąskaitų faktūrų duomenys, susiję su mokesčiais, atitinka bendrovės So.Ge.A.AL skelbiamus visų oro uosto paslaugų, išskyrus antžemines paslaugas, mokesčius. Atsižvelgiant į bendrovės *Ryanair* veiklos oro uoste mastą šiam vežėjui buvo suteikta antžeminių paslaugų nuolaida, ir tai matyti iš OUPS.
- (460) Kad būtų galima nustatyti papildomas su oro susisiekimu susijusias veiklos pajamas bendrovė So.Ge.A.AL informaciją iš oro uosto paslaugų susitarimų apie *Ryanair* keleivius ir skrydžius į abi puses papildė informacija iš verslo planų.
- (461) 2000, 2002 ir 2003 m. OUPS nenurodyti jokie planuojami eismo srautai. Todėl eismo srautų prognozės, kuriomis paremta 2000, 2002 ir 2003 m. OUPS analizė, buvo paimtos iš So.Ge.A.AL 2000 m. verslo plano, kuriame buvo pateikta informacija apie planuojamus *Ryanair* eismo srautus oro uoste. Nors 2006 ir 2010 m. OUPS bendrovei *Ryanair* nustatyti tam tikri eismo srautų tiksliniai rodikliai, Italija paaiškino, kad šie tiksliniai rodikliai neatspindi bendrovės So.Ge.A.AL lūkesčių, susijusių su bendrais *Ryanair* eismo srautais oro uoste. Veikiau So.Ge.A.AL manė, kad tiksliniai rodikliai yra mažiausi sutartiniai *Ryanair* įsipareigojimai. Todėl 2006 ir 2010 m.

OUPS planuojami eismo srautai paremti verslo planais, So.Ge.A.AL parengtais arčiausiai to meto, kai buvo pasirašyti 2006 ir 2010 m. OUPS (t. y. planuojami eismo srautai paremti So.Ge.A.AL 2004 ir 2009 m. verslo planais).

- (462) Atsižvelgiant į tai, kad So.Ge.A.AL verslo planai neapima viso jos susitarimų su oro vežėjais laikotarpio, ir norint, kad pelningumo analizė apimtų visą susitarimų su *Ryanair* galiojimo laikotarpį, į verslo planus neįtrauktų oro eismo srautų (maršrutų į abi puses) ir išvykstančių keleivių prognozės buvo parengtos dviem etapais. Pirma, *Ryanair* apsisukimų skaičius buvo numatytas atnaujinus verslo plane nurodytą praėjusių metų apsisukimų duomenis, darant prielaidą, kad jų kasmet daugės 19 % Šis augimo koeficientas pagrįstas vidutiniais tikėtiniais 2004–2006 m. augimo duomenimis iš 2000 m. verslo plano. Antra, per likusį laikotarpį išvykstančių keleivių skaičius buvo gautas atsižvelgiant į metinį vietų orlaiviuose skaičių, turint omenyje apsisukimų skaičių ir tariant, kad apkrovos koeficientas yra 82 %, t. y. pasirašant susitarimus toks buvo *Ryanair* viso tinklo vidutinės apkrovos koeficientas.

ii. Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos

- (463) Su oro susisiekimu nesusijusių pajamų prielaidos buvo grindžiamos verslo planais, bendrovės So.Ge.A.AL parengtais arčiausiai to meto, kai buvo pasirašytas kiekvienas OUPS, kaip nustatyta 9 lentelėje.

9 lentelė

Tikėtinų su oro susisiekimu nesusijusių pajamų prielaidos

Susitarimas	Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos nuo kiekvieno išskrendančio keleivio (EUR)	Šaltinis
2000 m. OUPS	1,96–2,38	2000 m. verslo planas
2002 m. OUPS	2,17–2,38	2000 m. verslo planas
2003 m. OUPS	2,17–2,38	2000 m. verslo planas
2006 m. OUPS	4,31–4,64	2004 m. verslo planas
2010 m. OUPS	6,02–6,47	2009 m. verslo planas

- (464) Kai kiekvieno OUPS laikotarpis nesutapo su atitinkamų verslo planų laikotarpiais, naujausia turima su oro susisiekimu nesusijusių pajamų nuo kiekvieno išskrendančio keleivio prognozė buvo perkeliama į ateinančius metus, ir taip iki susitarimo galiojimo pabaigos. Pavyzdžiui, 2000 m. verslo plane paskutiniai metai, kurių prognozė žinoma, yra 2006 m. Remiantis verslo planu, 2006 m. su oro susisiekimu nesusijusios pajamos nuo kiekvieno išskrendančio keleivio buvo 2,38 EUR. Buvo daroma prielaida, kad visus likusius 2006 m. OUPS galiojimo metus su oro susisiekimu nesusijusių pajamų nuo kiekvieno išskrendančio keleivio dydis buvo toks pat.

iii. Papildomos išlaidos

- (465) Kadangi nė karto, kai buvo pasirašomas kiekvienas OUPS, nebuvo informacijos apie tikėtinas papildomas išlaidas, susijusias su paslaugomis bendrovei *Ryanair*, Italija papildomas išlaidas apskaičiavo remdamasi oro uosto veiklos išlaidų ir keleivių skaičiaus santykiu.
- (466) Norint nustatyti, kaip veiklos išlaidos kinta kintant keleivių skaičiui, buvo taikytas regresijos metodas, taip buvo apskaičiuotos papildomos išlaidos, kurių So.Ge.A.AL galėjo pagrįstai tikėtis OUPS pasirašymo su *Ryanair* metu.

Pirmiausia buvo atlikta regresijos analizė, siekiant nustatyti oro uosto keleivių skaičiaus pokyčio poveikį oro uosto veiklos išlaidoms. Antra, iš pirmu etapu gautų rezultatų, sujungtų su prognozuojamu *Ryanair* keleivių skaičiumi, buvo apskaičiuotos papildomos veiklos išlaidos, atsirandančios dėl *Ryanair* susitarimų.

(467) Atsižvelgta į šias sudedamąsias išlaidų dalis:

- a) papildomas personalo išlaidas;
- b) papildomas išlaidas prekėms ir paslaugoms, saugumui, atsargoms ir medžiagoms;
- c) mokesčius, susijusius su naujų maršrutų paskatomis, rinkodara ir (arba) sėkmingo sandorio mokesčiais bendrovėms *Ryanair* arba AMS;
- d) koncesijos išlaidas.

(468) *Personalo išlaidos*. Į So.Ge.A.AL 2000 m. verslo planą įtrauktos papildomo personalo, kurio reikės dėl susitarimų su *Ryanair*, išlaidos iki 2006 m. Todėl vertinant 2000, 2002 ir 2003 m. OUPS papildomos personalo išlaidos buvo paimitos iš So.Ge.A.AL 2000 m. verslo plano. Tačiau 2004 ir 2006 m. verslo planuose nepateikta duomenų apie papildomas išlaidas. Siekiant apskaičiuoti su *Ryanair* susitarimais susijusias papildomas personalo išlaidas po 2006 m., buvo atlikta statistinė analizė, paremta oro uosto bendrų personalo išlaidų duomenimis, taip nustatyta išlaidų dalis, kintanti kintant keleivių skaičiui⁽¹⁰⁷⁾. Tada iš regresijos rezultatų, kartu su apskaičiuotu *Ryanair* keleivių skaičiumi, buvo apskaičiuotos papildomos personalo išlaidos.

(469) *Kitos išlaidos*. Panašiai, regresijos analizė buvo atlikta siekiant apskaičiuoti papildomas išlaidas prekėms ir medžiagoms⁽¹⁰⁸⁾, paslaugoms⁽¹⁰⁹⁾, saugumui, atsargoms, nes šios išlaidos nepaminėtos verslo plane. Į oro uosto išlaidas buvo įtraukta naujų maršrutų paskatos, bendrovei *Ryanair* mokėtini rinkodaros ir (arba) sandorio sėkmės mokesčiai. Papildomos koncesijos išlaidos⁽¹¹⁰⁾ buvo paremtos vieneto išlaidomis oro uosto lygmeniu, padaugintomis iš prognozuojamų *Ryanair* eismo srautų.

(470) Pasak Italijos, So.Ge.A.AL nesiekė bendrovės *Ryanair* mokamais mokesčiais susigrąžinti naujo keleivių terminalo išlaidų. Kitaip sakant, su naujuoju terminalu susijusios investicinės sąnaudos nepriskirtinos nė vienam *Ryanair* susitarimui, todėl jos nėra papildomų sąnaudų dalis.

(471) Į rinkodaros mokesčius bendrovei AMS atsižvelgta kaip į oro uosto išlaidas. Kartu, kaip oro uosto pajamos pridėta galutinė vertė, kuri būtų dėl naudos, kuri, Italijos nuomone, būtų gaunama dėl rinkodaros paslaugų susitarimų ir oro uosto paslaugų susitarimų net ir baigus galioti rinkodaros paslaugų susitarimui. Galutinė vertė apskaičiuojama taikant tą patį metodą, kurį taikė *Ryanair* ir kuris išsamiau apibūdintas 443–446 konstatuojamosiose dalyse.

(472) 10 lentelėje pateikta gryųjų pinigų srautų grynoji dabartinė vertė⁽¹¹¹⁾, kurios, remiantis 459–471 išdėstytomis prielaidomis, buvo galima tikėtis iš *Ryanair* susitarimų.

⁽¹⁰⁷⁾ Atliekant regresijos analizę naudoti papildomų išlaidų duomenys yra laikotarpį iki sudarant 2006 ir 2010 m. susitarimus duomenys, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai oro uostą valdanti įmonė sudarė tuos susitarimus. Tačiau, kadangi žinomi tik 1998–2010 m. išlaidų duomenys, jeigu panašus metodas būtų taikytas 2000, 2002 ir 2003 m. susitarimų atžvilgiu, būtų atitinkamai žinomi tik du, trys ir keturi duomenų vienetai, kuriuos būtų galima naudoti atliekant regresijos analizę, o to nepakanka, kad būtų gauti patikimi rezultatai. Vadinas, šių susitarimų atžvilgiu regresija yra paremta 1998–2010 m. laikotarpio išlaidų duomenimis.

⁽¹⁰⁸⁾ Išlaidos medžiagoms, reklamai, raštinės reikmenims, degalams, įlaipinimo bilietams, pagalbos pranešimams, bagažo ženklavimui, darbuotojų uniformoms.

⁽¹⁰⁹⁾ Transporto priemonių draudimo, įrangos ir transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto išlaidos, kitos išlaidos transporto priemonėms, radijo dažniams, taip pat registracijos įrangos techninės priežiūros išlaidos.

⁽¹¹⁰⁾ Nuo 2003 m. oro uostus valdančių įmonių metiniai koncesijos mokesčiai nustatomi remiantis eismo srautų duomenimis, kuriuos kasmet skelbia Infrastruktūros ir transporto ministerija (toliau – ENAC). Apie tai rašoma šio sprendimo 156 konstatuojamojoje dalyje.

⁽¹¹¹⁾ Tikėtinų gryųjų pinigų srautų (įmokų ir išmokų) laiko eilutės grynoji dabartinė vertė apibrėžta kaip susijusio laikotarpio atskirų tikėtinų gryųjų pinigų srautų diskontuota suma. Grynoji dabartinė vertė yra mikroekonominis rodiklis, kurį įmonės taiko norėdamos įvertinti kurio nors projekto pelningumą.

10 lentelė

Grynųjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš Ryanair susitarimų, grynoji dabartinė vertė. 2014 m. ataskaita

Susitarimas (pasirašymo data)	Susitarimo galiojimo trukmė	Grynoji dabartinė vertė susitarimo galiojimo laikotarpiu (mln. EUR) ⁽¹⁾
2000 m. OUPS (2000 m. birželio 22 d.)	2000 m. birželio 22 d. – 2010 m. birželio 21 d.	[4–8]
2002 m. OUPS (2002 m. sausio 25 d.)	2002 m. sausio 1 d. – 2012 m. gruodžio 31 d.	[3–6]
2003 m. OUPS (2003 m. rugsėjo 1 d.)	2003 m. rugsėjo 1 d. – 2014 m. rugsėjo 1 d.	[9–12]
2006 m. OUPS (2006 m. balandžio 3 d.)	2006 m. sausio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d.	[6–9]
2010 m. OUPS (2010 m. spalio 20 d.)	2010 m. sausio 1 d. – 2013 m. gruodžio 31 d.	[9–12]

⁽¹⁾ Tikėtiniems gryųjų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

- (473) Komisija atkreipia dėmesį, kad atlikdama 2006 ir 2010 m. OUPS pelningumo analizę Italija nustatė, kad 2006 m. OUPS trukmė yra dešimt metų, o 2010 m. OUPS –devyneri metai, užuot ėmusi laikotarpį, kurį susitarimai turėjo iš pat pradžių galioti, t. y. atitinkamai penkerius ir ketverius metus. Tačiau Italija Komisijai taip pat pateikė pelningumo analizės rezultatus, kai atsižvelgta į pirminę 2006 ir 2010 m. OUPS trukmę, griežtai nustatytą tuose susitarimuose.
- (474) Gindama savo poziciją Italija tvirtino, kad kaskart pasirašydama susitarimus su *Ryanair* bendrovė So.Ge.A.AL turėjo pagrįstų lūkesčių, kad jie bus pratęsti panašiomis sąlygomis. Visų pirma remdamasi aiškia 2006 m. OUPS nuostata, kad susitarimas gali būti pratęstas dar penkeriems metams iki 2016 m. sausio 1 d., So.Ge.A.AL tikėjosi, kad šis susitarimas bus pratęstas panašiomis sąlygomis. Panašiai buvo tikėtasi, kad 2010 m. OUPS galios nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. ir kad OUPS bus galima pratęsti dar penkeriems metams iki 2018 m. gruodžio 31 d.
- (475) Komisija negali sutikti su šiuo argumentu.
- (476) Pirma, nei 2006, nei 2010 m. susitarime nenustatyta, kad susitarimas savaime pratęsimas, kai visiškai baigia galioti.
- (477) 2006 m. OUPS veikiau nustatyta, kad So.Ge.A.AL išsipareigoja susitarimams baigus galioti iš naujo susitarti su *Ryanair* dėl tinkamo oro uosto paslaugų rinkinio dar penkeriems metams, jeigu bus įvykdytos tam tikros sąlygos, t. y. vežėjas įvykdys visus savo išsipareigojimus, susijusius su rinkodaros paslaugomis, o bendrovei So.Ge.A.AL iki 2011 m. sausio 1 d. bus suteikta koncesija eksploatuoti oro uostą. Komisija mano, kad remiantis vien ta nuostata 2006 m. So.Ge.A.AL negalėjo tikėtis, kad susitarimas bus pratęstas, bent jau ne panašiomis sąlygomis, taigi toks pratęsimas buvo hipotetinis ir visų pirma priklausė nuo *Ryanair* noro su juo sutikti. Iš tikrųjų minėta nuostata bendrovė *Ryanair* teisiškai neįpareigota su oro uostą valdančia įmone sudaryti naujo susitarimo, šia nuostata taip pat visiškai neužtikrinta, kad kuri nors iš šalių laikysis tų sąlygų, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad buvo labai neaišku, ar oro uostą valdančiai įmonei tuo metu bus suteikta bendroji koncesija.

- (478) Komisija mano, kad 2010 m. OUPS nuostatomis netgi dar mažiau užtikrinta, kad jis galėtų būti pratęstas. 2 straipsnyje „Sąlygos“ išdėstyta, kad „susitarimas gali būti pratęstas dar penkeriems metams šiame susitarime nustatytais arba šalių iš dalies pakeistomis sąlygomis, jeigu abi šalys likus bent šešioms mėnesiams iki pirminio galiojimo termino pabaigos iš anksto dėl to susitaria raštu. <...> Dėl bet kokio vėlesnio šio susitarimo pratęsimo šalys turi susitarti likus bent šešioms mėnesiams iki papildomo galiojimo termino pabaigos“. Todėl akivaizdu, kad dėl bet kokio susitarimo pratęsimo šalys turėjo tartis, todėl tuo metu, kai buvo pasirašomas 2010 m. OUPS, So.Ge.A.AL negalėjo manyti, kad jis bus pratęstas.
- (479) Antra, Komisija atkreipia dėmesį, kad šio atvejo byloje yra įrodymų, jog 2009 m. So.Ge.A.AL ir *Ryanair* ėmė nesutarti, dėl to kilo pavojus sutartiniais ryšiams su vežėju. Tuo metu *Ryanair*, kad tęstų savo veiklą Algero oro uoste, ėmė reikalauti sudaryti papildomą susitarimą. Iš tikrųjų iš Italijos pateiktų 2009 m. liepos 7 d., rugsėjo 9 d. ir 2010 m. vasario 23 d. So.Ge.A.AL direktorių valdybos posėdžių protokolų aišku, kad, priimdama sprendimą su *Ryanair* galiausiai pasirašyti naują penkerių metų OUPS, oro uostą valdanti įmonė atsižvelgė į tai, kad pastarajame susitarime nebuvo nustatytos baudos už susitarimo nutraukimą pirma laiko. Visų pirma:
- *Ryanair* griežtai reikalavo sudaryti papildomą susitarimą, dėl kurio „tikrai padidėtų bendrų rinkodaros įnašų vertė“. Jeigu toks susitarimas nebūtų nedelsiant pasirašytas, vežėjas nutrauktų skrydžius iš Algero oro uosto visais maršrutais ⁽¹¹²⁾;
 - dokumentas, iš kurio matyti susitarimų su *Ryanair* rengimo raida ir tuometė santykių su vežėju būklė ir kuriuo siūloma tai, kas, *Ryanair* nuomone, būtų tolesni veiksmai, apimantys ir ES vidaus skrydžių panaikinimą ar jų skaičiaus sumažinimą, taip pat tartasi dėl jų pakeitimo šalies vidaus maršrutais ⁽¹¹³⁾;
 - valdyba teiravosi dėl derybų su vežėju ribų sutartinių santykių su *Ryanair* atžvilgiu, nes So.Ge.A.AL akcininkai valdybos neįgaliojo nutraukti susitarimo su oro vežėju ⁽¹¹⁴⁾.
- (480) Iš So.Ge.A.AL akcininkų 2001 m. spalio 26 d. susirinkimo protokolo taip pat matyti, kad bendrovė svarstė galimybę 2000 m. OUPS nutraukti jam dar nebaigus galioti ir kad akcininkai ilgai diskutavo dėl to.
- (481) Remdamasi tuo Komisija daro išvadą, kad tuo metu, kai su *Ryanair* buvo sudaryti 2006 ir 2010 m. OUPS, So.Ge.A.AL negalėjo tikėtis, kad tie susitarimai bus pratęsti, arba bent negalėjo tikėtis, kad jie bus pratęsti tokiomis pačiomis sutartinėmis sąlygomis.
- (482) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad, remiantis Italijos pateikta informacija, susitarimas su kitu oro vežėju, dėl kurio taip pat atliekamas tyrimas, *Germanwings*, negaliojo visą jo laikotarpį, ir oro vežėjas veiklą oro uoste vykdė tik 2007 m. Vykdamas tyrimą Italija paaiškino, kad oro vežėjas nusprendė nutraukti veiklą Algero oro uoste, nes negalėjo užtikrinti pakankamo srauto, kad išlygintų finansinį rezultatą.
- (483) Todėl Komisija daro išvadą, kad atliekant 2006 ir 2010 m. OUPS pelningumo analizę reikėtų atsižvelgti tik į OUPS nustatytą laikotarpį, t. y. 2006 m. OUPS penkerių metų ir 2010 m. OUPS ketverių metų trukmę (10 lentelėje pateikta grynoji dabartinė vertė apskaičiuota remiantis pradine susitarimo trukme, nustatyta OUPS).
- (484) Be to, Komisija atkreipia dėmesį, kad So.Ge.A.AL, *Ryanair* ir AMS pasirašyti 2006 ir 2010 m. OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimai taikyti atgaline data:
- a) 2006 m. OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimas buvo pasirašyti 2006 m. balandžio 3 d., bet taikyti atgaline data nuo 2006 m. sausio 1 d.;
 - b) 2010 m. OUPS ir rinkodaros paslaugų susitarimas buvo pasirašyti 2010 m. spalio 20 d., bet taikyti atgaline data nuo 2010 m. sausio 1 d.

⁽¹¹²⁾ So.Ge.A.AL direktorių valdybos 2009 m. liepos 7 d. posėdžio protokolas.

⁽¹¹³⁾ So.Ge.A.AL direktorių valdybos 2009 m. rugsėjo 9 d. posėdžio protokolas.

⁽¹¹⁴⁾ So.Ge.A.AL direktorių valdybos 2010 m. vasario 23 d. posėdžio protokolas.

- (485) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad, pasak So.Ge.A.AL, susitarimų sąlygos, dėl kurių buvo tariamasi su *Ryanair* ir AMS laikotarpiais, kuriais 2006 ir 2010 m. susitarimai galiojo atgaline data (t. y. nuo 2006 m. sausio iki balandžio mėn. dėl 2006 m. susitarimų ir nuo 2010 m. sausio iki spalio mėn. dėl 2010 m. susitarimų), buvo panašios į susitarimų, kurie vėliau pasirašyti 2006 m. balandžio mėn. ir 2010 m. spalio mėn., sąlygas. Kitaip sakant, 2006 m. balandžio mėn. ir 2010 m. spalio mėn. sudarytuose susitarimuose paprasčiausiai oficialiai nustatytos sąlygos, dėl kurių buvo susitarta anksčiau, dar prieš laikotarpį, kurį susitarimai taikyti atgaline data. Remdamasi tuo Komisija mano, kad kiekvieno susitarimo nagrinėjimas visą jo numatytą trukmę atitinka *ex ante* metodą, todėl atliekant 2006 ir 2010 m. susitarimų pelningumo analizę nereikėtų neįtraukti laikotarpio, kuriuo susitarimai taikyti atgaline data.
- (486) Tačiau remdamasi tuo, kas išdėstyta šiame sprendime, Komisija mano, kad nauda, kurios apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas tikėtusi iš rinkodaros susitarimo, būtų griežtai susijusi tik su oro vežėjo veiklos oro uoste trukme, nustatyta oro uosto paslaugų susitarime. Remdamasi tuo Komisija mano, kad atliekant analizę neturėtų būti atsižvelgta į bet kokią galutinę vertę, kuria siekiama atspindėti būsimą rinkodaros paslaugų naudą baigus galioti tiems susitarimams. Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad Italija negalvojo apie galutinę vertę, kuri būtų dėl būsimos naudos, gautos baigus galioti susitarimams, kuriuos So.Ge.A. AL sudarė su *Alitalia*, *Meridiana*, *Volare* ir *Germanwings* (žr. 528 konstatuojamąją dalį).
- (487) Be to, Komisija mano, kad požiūris, kurio Italija laikėsi apskaičiuodama keleivių skaičių ir pagal jį apskaičiuodama tikėtinas papildomas su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas (nedarant poveikio ankstesnėje konstatuojamojoje dalyje nurodytam su galutine verte susijusiam terminui), yra pagrįstas. Nors Komisija mano, kad su eismo srautų prognozėmis susijusios prielaidos paprastai turėtų būti grindžiamos tik maršrutų dažnumu ir tiksliniais keleivių rodikliais, nustatytais OUPS, ir apkrovos koeficientu, kurio So.Ge.A.AL galėjo pagrįstai tikėtis kaskart su *Ryanair* sudarydama OUPS, atsižvelgiant į tai, kad tuo metu, kai buvo pasirašyti 2006 ir 2010 m. OUPS, So.Ge.A.AL tikėjosi, kad *Ryanair* srautai bus didesni, negu susitarimuose nustatyti mažiausi tiksliniai rodikliai, Komisija sutinka, kad verslo planuose nustatyti So.Ge.A.AL lūkesčiai tuo metu, kai buvo pasirašyti susitarimai, yra pats tiksliausias šaltinis, kuriuo remiantis galima numanyti, kokius *Ryanair* srautus So.Ge.A.AL prognozavo tuo metu, kai buvo pasirašyti 2006 ir 2010 m. OUPS.
- (488) Komisija taip pat mano, kad So.Ge.A.AL lūkesčiai dėl *Ryanair* apkrovos koeficiento tuo metu, kai buvo pasirašytas kiekvienas susitarimas, buvo pagrįsti, nes bendrovė rėmėsi savo patirtimi ir tuo, kad išmanė oro vežėjo verslo modelį.
- (489) Komisija atkreipia dėmesį, kad, pasak Italijos, So.Ge.A.AL nesiekė bendrovės *Ryanair* mokamais mokesčiais susigrąžinti naujo keleivių terminalo išlaidų. Šiuo atžvilgiu iš tikrųjų atrodo, kad norint apskritai plėtoti turizmą reikėjo didinti Algero oro uosto pajėgumą, kad būtų galima priimti numatomus didesnius srautus. Prieš investuojant į Algero oro uostą, nepaisant didelių galimybių, turizmo sektoriaus plėtrą stabdė per menkas tarptautinis susisiekimas. 2003 ir 2004 m. Algero oro uostas jau pasiekė pajėgumo ribą, todėl reikėjo investicijų, kad jis galėtų priimti daugiau keleivių. 2004 m. So.Ge.A.AL verslo plane prognozuota, kad bendras keleivių skaičius oro uoste 2008 m. padidės maždaug 30 %, palyginti su iki oro uosto pajėgumo išplėtimo 2004 m. buvusiais skaičiais. Nors iš įvairių metu nagrinėjamųjų laikotarpiu So.Ge.A.AL parengtų verslo planų aišku, kad oro uostą valdanti įmonė tikėjosi, kad pigių skrydžių bendrovės bus pagrindinė varomoji augimo jėga (ir kad bendrovė vėl bus gyvybinga, kai bus suteikta bendroji koncesija), šis tikslas nebuvo siejamas su santykiais su koku nors konkrečiu oro vežėju. Iš tikrųjų nė viename su *Ryanair* pasirašytame OUPS neminimos jokios investicijos, kurias turėtų atlikti oro uostą valdanti įmonė. Šiuo požiūriu Komisija atkreipia dėmesį, kad investicijas į terminalo išplėtimą CIPE patvirtino 1997 m., taigi dar gerokai anksčiau negu Algero oro uoste veiklą pradėjo *Ryanair*. Institucijai ENAC pateikta paraiška dėl bendrosios koncesijos buvo dalis So.Ge.A.AL strategijos, kuria siekta stiprinti turizmo sektorių pritraukiant pigių skrydžių bendroves. Pagal šią strategiją reikėjo padidinti terminalo pajėgumą priimti numatomus didesnius srautus, taip pat reikėjo bendrosios koncesijos, kad būtų užtikrinta veiksminga ir produktyvi oro uosto veikla ir sudaryti susitarimai su pigių skrydžių vežėjais. Remdamasi tuo Komisija sutinka, kad su naujuoju terminalu susijusios investicinės sąnaudos nepriskirtinos nė vienam *Ryanair* susitarimui, todėl jos nėra papildomų išlaidų dalis.
- (490) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad tikėtinas papildomas išlaidas Italija apskaičiavo laikydamasi principo „iš apačios į viršų“. Norint nustatyti, kaip veiklos išlaidos kinta kintant keleivių skaičiui, buvo atlikta regresijos analizė, taip buvo apskaičiuotos papildomos išlaidos, kurių So.Ge.A.AL galėjo tikėtis OUPS pasirašymo su *Ryanair* metu. Pirmiausia buvo atlikta regresijos analizė, siekiant nustatyti oro uosto keleivių skaičiaus pokyčio poveikį

oro uosto veiklos išlaidoms. Antra, iš pirmu etapu gautų rezultatų, sujungtų su prognozuojamu *Ryanair* keleivių skaičiumi, buvo apskaičiuotos papildomos veiklos išlaidos, atsirandančios dėl *Ryanair* susitarimų.

- (491) Atliekant 2006 ir 2010 m. OUPS regresijos analizę Italijos naudoti papildomų išlaidų duomenys yra laikotarpį iki sudarant susitarimus, duomenys, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai oro uostą valdanti įmonė sudarė tuos susitarimus. Tačiau, kadangi žinomi tik 1998–2010 m. išlaidų duomenys, jeigu panašus metodas būtų taikytas 2000, 2002 ir 2003 m. susitarimų atžvilgiu, būtų atitinkamai žinomi tik du, trys ir keturi duomenų vienetai, kuriuos būtų galima naudoti atliekant regresijos analizę. Komisija sutinka, kad to nepakaktų norint gauti patikimus rezultatus. Kadangi nėra pakankamai *ex ante* duomenų, kad būtų galima atkurti pelningumo analizę naudojant duomenis, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi nagrinėjamųjų susitarimų pasirašymo metu, Komisija išimtinai (žr. 284 konstatuojamąją dalį) mano, kad tų susitarimų atžvilgiu regresijos analizę, paremta faktiniais viso 1998–2010 m. laikotarpio duomenimis, yra priimtinas pakaitinis rodiklis, pagal kurį galima spręsti, kokie būtų buvę pagrįsti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo lūkesčiai.
- (492) Remdamasi šiame sprendime išdėstytais prielaidomis Komisija, atsižvelgdama į papildomas išlaidas ir pajamas, kurių rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo pagrįstai tikėtis veikdamas taip, kaip tuo metu, kai nagrinėjamuoju laikotarpiu sudarė kiekvieną susitarimą, veikė So.Ge.A.AL, atkūrė šiuo atveju nagrinėjamų susitarimų su *Ryanair ex ante* pelningumo analizę. Iš tikrųjų iš įvairių So.Ge.A.AL parengtų verslo planų aišku, kad remdamasi savo strategija, kuria siekė sustiprinti turizmo sektorių pritraukdama tarptautinį pigių skrydžių bendrovių eismą, dėl kurio, kaip buvo manoma, turėjo gerokai padaugėti keleivių, palyginti su šalies vidaus skrydžiais, oro uostą valdanti įmonė prognozavo eismo augimą ⁽¹¹⁵⁾.
- (493) Toliau lentelėje pateikta gryųjų pinigų srautų, kurių buvo galima tikėtis iš *Ryanair* susitarimų, grynoji dabartinė vertė, paremta šiame sprendime išdėstytais prielaidomis.

11 lentelė

Gryųjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš *Ryanair* susitarimų, grynoji dabartinė vertė

Susitarimas	Susitarimo galiojimo trukmė	Grynoji dabartinė vertė susitarimo galiojimo laikotarpiu (mln. EUR) ⁽¹⁾
2000 m. OUPS	2000 m. birželio 22 d. – 2010 m. birželio 21 d.	[4–8]
2002 m. OUPS	2002 m. sausio 1 d. – 2012 m. gruodžio 31 d.	[3–6]
2003 m. OUPS	2003 m. rugsėjo 1 d. – 2014 m. rugsėjo 1 d.	[9–12]
2006 m. OUPS	2006 m. sausio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d.	[3–6]
2010 m. OUPS	2010 m. sausio 1 d. – 2013 m. gruodžio 31 d.	[2–4]

⁽¹⁾ Tikėtiniems gryųjų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

- (494) Kadangi kiekvieno *Ryanair* susitarimo tikėtinas diskontuotas rezultatas yra teigiamas, Komisija yra tikra, kad tuo metu, kai su *Ryanair* buvo sudarytas kiekvienas OUPS, buvo tikėtasi, jog jis bus pelningas, todėl sudarydama nagrinėjamuosius susitarimus So.Ge.A.AL bendrovei *Ryanair* nesuteikė ekonominio pranašumo, todėl tai nėra valstybės pagalba.

⁽¹¹⁵⁾ Nors ši strategija buvo naudinga ir So.Ge.A.AL pavyko gerokai padidinti eismo srautus, kaip ji tikėjosi, oro uostą valdančiai įmonei nepavyko pasiekti, kad didėjant eismo srautams didėtų ir pelningumas, nepaisant to, kad valdžios institucijos teikė finansinę pagalbą. Taip buvo labiausiai dėl to, kad labai vėluota suteikti bendrąją koncesiją.

Susitarimai su kitais oro vežėjais, ne *Ryanair*

Susitarimai su *Alitalia*, *Volare*, *Meridiana* ir *Germanwings*

- (495) Komisija nagrinėjo 12 lentelėje nurodytus So.Ge.A.AL antžeminių paslaugų ir rinkodaros susitarimus su *Alitalia*, *Volare*, *Meridiana* ir *Germanwings*.

12 lentelė

Susitarimai su *Alitalia*, *Volare*, *Meridiana* ir *Germanwings*

<i>Alitalia</i>		
2010 11 30	Antžeminių paslaugų susitarimas	2010 12 1–2015 12 1
2010 10 20	Rinkodaros susitarimas	2010 6 7–2010 9 30
<i>Volare</i>		
2007 11 29	Antžeminių paslaugų susitarimas	2007 10 28–2010 10 31
2007 11 29	Rinkodaros susitarimas	2007 10 28–2010 10 31
<i>Meridiana</i>		
2010 4 28	Antžeminių paslaugų susitarimas	2010 m. balandžio mėn. – 2011 m. balandžio mėn.
2010 10 20	Rinkodaros susitarimas	2010 m. birželio mėn. – 2010 m. spalio mėn.
<i>Germanwings</i>		
2007 3 19	Antžeminių paslaugų susitarimas	2007 3 25–2009 10 31
2007 3 25	Rinkodaros susitarimas	2007–2009 m.

i. Bendras antžeminių paslaugų ir rinkodaros susitarimų vertinimas

- (496) Komisija pirmiausia atkreipia dėmesį, kad kiekvienu atveju yra aiškių požymių, kad dėl tų susitarimų buvo tartasi ir jie sudaryti kaip vienas sandoris, todėl juos reikia vertinti kaip vieną priemonę. Visų pirma:
- a) rinkodaros susitarimo su *Meridiana*, taikyto atgaline data 2010 m. birželio – spalio mėn., 1 straipsnyje „Susitarimo tikslas“ nustatyta, kad „*Meridiana* įsipareigoja skraidinti minėtais maršrutais [Milanas, Verona, Baris] pagal iš anksto nustatytas veiklos programas, taigi ir įgyvendinti komunikacijos ir rinkodaros programą, dėl kurios susitarta su So.Ge.A.AL“. Be to, susitarime nustatyta galimybė susitarimą pratęsti, jeigu *Meridiana* užtikrins tam tikrą tikslinį keleivių skaičių;
 - b) pagal rinkodaros susitarimą, kuris atgaline data taikytas 2010 m. birželio – rugsėjo mėn., *Alitalia* turėjo parengti komunikacijos ir rinkodaros programą, kurios tikslas būtų reklamuoti regioną, taip pat ir imant skraidinti naujais maršrutais (Barselona, Paryžius ir Briuselis);
 - c) antžeminių paslaugų teikimo ir rinkodaros susitarimai su *Volare* buvo sudaryti tą pačią dieną. Rinkodaros susitarime su *Volare* nustatyta, kad „šis papildomas susitarimas yra esminė standartinio antžeminių paslaugų susitarimo dalis. Todėl jis galios, kol dėl kokių nors priežasčių bus nutrauktas standartinis antžeminių paslaugų susitarimas, tuo metu taip pat bus nutrauktas šis papildomas susitarimas ir visos juo nustatytos teisės ir prievolės.“ Rinkodaros susitarime taip pat nustatytas tikslinis keleivių skaičius, kurį oro vežėjas įsipareigoja užtikrinti;

d) rinkodaros susitarime su *Germanwings*, „nustatyti tikslai ir uždaviniai, kuriuos *Germanwings* turės įvykdyti AHO [Algero oro uosto] prašymu“. Šalys patvirtina, kad parametrai, kuriais remiantis bus objektyviai nustatoma, ar pasiekti pirmiau minėti tikslai ir tiksliniai rodikliai, bus metinis keleivių skaičius ir *Germanwings* įvykdytų skrydžių į AHO [Algero] oro uostą ir iš jo skaičius. Susitarime nustatyti bendrovės So.Ge.A.AL mokėtini sėkmingo sandorio mokesčiai ir vienkartinis įnašas.

(497) Todėl Komisija mano, kad yra aiškus ryšys tarp oro uosto paslaugų susitarimų ir rinkodaros susitarimų, nes pastarieji sudaryti dėl to, kad sudaryti oro uosto paslaugų susitarimai ir kad oro vežėjai teikė paslaugas.

ii. Papildomų išlaidų ir pajamų apskaičiavimo metodas

(498) Prieš su tais oro vežėjais sudarydama susitarimus So.Ge.A.AL neatliko jų pelningumo *ex ante* analizės. Kaip minėta šiame sprendime, 2014 m. kovo 25 d. raštu Italija Komisijai pateikė atkurtą su *Air One/Alitalia*, *Meridiana*, *Volare*, *Germanwings* sudarytų susitarimų *ex ante* pelningumo analizę, pagrįstą duomenimis, kuriuos rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, veikdamas taip, kaip veikė So.Ge.A.AL, būtų turėjęs nagrinėjamių susitarimų pasirašymo metu, taip pat tuo metu numatyta raida.

(499) Pasak Italijos, metodas, taikytas atliekant atkurtą analizę, atitinka metodą, kurį būtų taikęs rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, o iš tų susitarimų pelningumo vertinimo rezultatų matyti, jog buvo *ex ante* taip pat tikėtasi, kad šie susitarimai bus pelningi bendrovei So.Ge.A.AL.

(500) Atliekant analizę taikytas 501–524 konstatuojamosiose dalyse aprašytas metodas.

(501) *Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos* buvo apskaičiuotos pagal atitinkamus už visas paslaugas, išskyrus antžemines paslaugas, mokamus oro uosto mokesčius, kuriuos, kaip tikėtasi, turėjo mokėti kiekvienas oro vežėjas, kartu su atitinkamo oro vežėjo atžvilgiu numatytais eismo srautų prognozėmis. Su oro susisiekimu susijusios pajamos iš antžeminių paslaugų teikimo apskaičiuotos pagal mokesčius, dėl kurių So.Ge.A.AL susitarė su kiekvienu oro vežėju. Eismo srautų prognozės yra pagrįstos arba oro vežėjo eismo srautų lygiu tais metais, kurie buvo prieš pasirašant susitarimą, arba eismo srautų tiksliniais rodikliais, nustatytais atitinkamuose susitarimuose.

(502) *Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos* buvo apskaičiuotos remiantis So.Ge.A.AL lūkesčiais tuo metu, kai su oro vežėjais buvo pasirašyti 2007 ir 2010 m. susitarimai dėl beveik 5,00–6,00 EUR nuo kiekvieno išskrendančio keleivio su oro susisiekimu nesusijusių pajamų, kai buvo pastatytas naujasis terminalas (taip pat žr. 9 lentelę).

(503) *Papildomos veiklos išlaidos* buvo apskaičiuotos atsižvelgiant į įvairių kategorijų papildomas išlaidas, kurių So.Ge.A.AL tikėjosi tuo metu, kai pasirašė kiekvieną susitarimą su *Air One/Alitalia*, *Volare*, *Meridiana* ir *Germanwings*, ir tos išlaidos buvo šios: papildomos personalo išlaidos, papildomos antžeminių paslaugų teikimo išlaidos, papildomos išlaidos prekėms, paslaugoms ir medžiagoms, papildomos koncesijos išlaidos ir vienkartiniai mokesčiai, susiję su naujais maršrutais, taip pat sėkmingo sandorio mokesčiai.

(504) Siekiant nustatyti Algero oro uosto keleivių skaičiaus pokyčio poveikį oro uosto bendroms išlaidoms, buvo atlikta keleivių skaičiaus ir oro uosto lygmens išlaidų regresijos analizė.

(505) Siekdama atlikti 2010 m. susitarimų su *Alitalia* ir *Meridiana* pelningumo analizę Italija atliko laikotarpio iki pasirašant susitarimus, t. y. 1998–2009 m., išlaidų duomenų, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi tų susitarimų sudarymo dieną, regresijos analizę.

(506) Tačiau, pasak Italijos, laikotarpio iki 2007 m. susitarimų su *Germanwings* ir *Volare* (1998–2006 m.) pasirašymo turimų duomenų vienetų yra labai mažai. Iš to apskaičiuotos papildomos personalo išlaidos ir išlaidos medžiagoms yra atitinkamai 2,7 ir 9,3 EUR nuo kiekvieno išskrendančio keleivio, o tai laikoma neįprastai didelėmis išlaidomis. Šiuo atveju įrašius arba išbraukus bent vieną duomenų vienetą, tai turėtų esminį poveikį rezultatams. Taigi atliekant pelningumo analizę gaunama neigiama grynoji dabartinė susitarimų su *Germanwings* vertė, o *Alitalia* susitarimo grynoji dabartinė vertė tebėra teigiama. Pasak Italijos, atliekant išlaidų regresiją gauti įverčiai tampa stabilesni daugėjant duomenų vienetų, todėl 2007 m. susitarimų su *Germanwings* ir *Volare* regresija turėtų apimti visą 1998–2010 m. laikotarpį.

- (507) Antrame etape visų papildomų išlaidų, patirtų dėl konkrečių So.Ge.A.AL ir atitinkamų oro vežėjų susitarimų, įvertiai buvo gauti remiantis pirmojo etapo rezultatais ir atitinkamomis kiekvieno oro vežėjo keleivių skaičiaus prognozėmis.
- Tikėtinos papildomos antžeminių paslaugų teikimo, prekių, paslaugų ir medžiagų išlaidos kiekvieno susitarimo galiojimo laikotarpiu apskaičiuotos pagal vidutines vieno skrydžio antžeminių paslaugų teikimo išlaidas ir vidutines išlaidas prekėms, paslaugoms ir medžiagoms, tenkančias vienam keleiviui oro uosto lygmeniu per metus, buvusias tais metais, kurie buvo prieš pat pasirašant susitarimą. Šios vieneto išlaidos kasmet padidinamos dėl tikėtinos infliacijos ir padauginamos iš atitinkamo prognozuojamo kiekvieno oro vežėjo eismo srautų dydžio;
 - koncesijos išlaidos skiriasi ir priklauso nuo keleivių skaičiaus. Papildomos koncesijos išlaidos apskaičiuotos pagal vidutines koncesijos išlaidas vienam keleiviui oro uosto lygmeniu per metus, buvusius prieš pasirašant susitarimą, padaugintas iš atitinkamo oro vežėjo prognozuojamo eismo srautų dydžio ir padidintas atsižvelgiant į infliaciją.
- (508) Atliekant su *Alitalia*, *Germanwings*, *Volare* ir *Meridiana* sudarytų susitarimų pelningumo analizę taikyti apkrovos koeficientai nustatyti remiantis So.Ge.A.AL įgytomis žiniomis apie kiekvieno oro vežėjo veiklos ir verslo modelį ⁽¹¹⁶⁾ ir patirtimi, kaip išdėstyta 13 lentelėje.

13 lentelė

Apkrovos koeficientų prielaidos

Oro vežėjas	Apkrovos koeficientas
Air One/Alitalia	nėra duomenų
Germanwings	60
Volare	50
Meridiana	65

— *Air One/Alitalia*

- (509) Viso antžeminių paslaugų susitarimo laikotarpio *Air One/Alitalia* eismo srautų prognozės nustatytos taip:

- eismo srautų prognozės, susijusios su trimis naujais tarptautiniais maršrutais į Barseloną, Briuselį ir Paryžių ir iš jų, pagrįstos rinkodaros susitarimu. Daryta prielaida, kad *Air One/Alitalia* kiekvienu maršrutu vykdytų tris skrydžius per savaitę;
- vidaus skrydžių eismo srautų prognozės pagrįstos *Air One/Alitalia* 2009 m. vykdytų skrydžių skaičiumi, padidintu darant prielaidą, kad vidaus skrydžių per metus padaugės 1 %

⁽¹¹⁶⁾ *Germanwings* ir *Meridiana* apkrovos koeficientas nurodytas susitarimuose su So.Ge.A.AL. *Volare* apkrovos koeficientas nustatytas remiantis So.Ge.A.AL turėtomis žiniomis apie oro vežėjo veiklą. Kadangi *Volare* vykdė skrydžius tik vidaus maršrutais, nustatytas mažesnis koeficientas. Kalbant apie *Alitalia*, eismo srautų prognozės gautos nesiremiant konkrečia apkrovos koeficiento prielaida, nes *Alitalia* naudojo įvairių modelių orlaivius (didžiausias vietų skaičius orlaivyje buvo 90–180), tai priklausė nuo savaitės dienos ir metų laiko. Eismo prognozės nustatytos remiantis įgyta patirtimi ir turėtomis žiniomis apie oro vežėjo veiklą.

- (510) Eismo srautų prognozės naudotos siekiant nustatyti tikėtinas papildomas pajamas ir tikėtinas papildomas išlaidas. Tikėtinos papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos nustatytos pagal eismo srautų prognozes ir skelbiamus visų paslaugų, išskyrus antžemines, oro uosto mokesčius. Antžeminių paslaugų mokesčiai nustatyti pagal 2010 m. antžeminių paslaugų susitarimą. Kaip nustatytos tikėtinos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos, išdėstyta 502 konstatuojamojoje dalyje.
- (511) Tikėtinos papildomos išlaidos nustatytos remiantis 503–508 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais prielaidomis ir apima vienkartinį bendrovės So.Ge.A.AL mokėtiną mokestį, kuris yra paskata bendrovei *Air One/Alitalia* iš Algero oro uosto pradėti skraidinti naujais tarptautiniais maršrutais.
- (512) Remiantis tomis prielaidomis Italijos apskaičiuota grynąjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2010 m. susitarimų su *Air One/Alitalia*, grynoji dabartinė vertė pateikta 14 lentelėje.

14 lentelė

Grynąjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2010 m. susitarimų su *Air One/Alitalia*, grynoji dabartinė vertė (mln. EUR)

Metai	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.
Papildomas pelnas	[0–1]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]	[3–6]
Grynoji dabartinė vertė ⁽¹⁾ (visą susitarimo galiojimo laikotarpį)	[10–14]					

⁽¹⁾ Taikant 2,45 % diskonto normą.

— *Volare*

- (513) *Volare* eismo srautų prognozės paremtos rinkodaros susitarime nustatytu skrydžių skaičiumi, t. y. 28 skrydžiais 2007 m., 207–2008 ir 2009 m., 180–2010 m.
- (514) Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos nustatytos pagal skelbiamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų teikimo susitarimus, kartu atsižvelgiant į eismo srautų prognozes. Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos buvo apskaičiuotos taikant 502 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą metodą.
- (515) Papildomos išlaidos nustatytos pagal vidutinius vieno vieneto mokesčius ir eismo srautų prognozes, pagrįstas 503–508 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais prielaidomis, ir apima vienkartinį [...] EUR mokestį už pirmuosius veiklos metus.
- (516) Apskaičiuojant 15 lentelėje nurodytą grynąją dabartinę vertę regresijos analizei buvo naudojami laikotarpio prieš pasirašant susitarimą, t. y. 1998–2006 m., išlaidų duomenys.

15 lentelė

Grynąjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2007 m. susitarimų su *Volare*, grynoji dabartinė vertė (tūkst. EUR)

Metai	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Papildomas pelnas	[13–18]	[50–100]	[100–125]	[100–125]
Grynoji dabartinė vertė ⁽¹⁾ (visą susitarimo galiojimo laikotarpį)	[250–300]			

⁽¹⁾ Taikant 6,42 % diskonto normą.

— Meridiana

- (517) *Meridiana* eismo srautų prognozės, pagal kurias padarytos tikėtinų papildomų pajamų ir papildomų išlaidų prielaidos, yra paremtos skrydžių į Milaną, Veroną ir Barį ir iš jų skaičiumi, kaip nurodyta 2010 m. rinkodaros susitarime.
- (518) Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos nustatytos pagal skelbiamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų susitarimus, kartu atsižvelgiant į eismo srautų prognozes. Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos buvo apskaičiuotos taikant 502 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą metodą.
- (519) Papildomos išlaidos nustatytos pagal vidutinius vieno vieneto mokesčius ir eismo srautų prognozes, kaip išdėstyta 503–508 konstatuojamosiose dalyse, ir apima vienkartinį [...] EUR mokestį.
- (520) Komisija atkreipia dėmesį, kad rinkodaros susitarimas su *Meridiana* turėjo galioti metus (2010 m. birželio – spalio mėn.), jame buvo nustatyta, kad jis gali būti pratęstas 2011 ir 2012 m., jeigu oro vežėjo skraidinamų keleivių skaičius bus didesnis negu tam tikra mažiausia riba. Italija paaiškino, kad susitarimų pasirašymo metu So.Ge.A.AL tikėjosi, kad *Meridiana* užtikrins reikiamą mažiausią keleivių skaičių, taigi ir kad *Meridiana* panašiomis sąlygomis pratęs rinkodaros (o dėl to ir antžeminių paslaugų) susitarimą su So.Ge.A.AL.
- (521) Remiantis tomis prielaidomis Italijos apskaičiuota grynujų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2010 m. susitarimų su *Meridiana*, grynoji dabartinė vertė pateikta 16 lentelėje. Kaip matyti iš 16 lentelės, atlikdama pelningumo analizę Italija atsižvelgė į 2010–2013 m. laikotarpį.

16 lentelė

Grynujų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2010 m. susitarimo su *Meridiana*, grynoji dabartinė vertė 2010–2013 m. (tūkst. EUR)

Metai	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Papildomas pelnas	– [150–200]	[400–450]	[400–450]	[400–450]
Grynoji dabartinė vertė ⁽¹⁾ (visą susitarimo galiojimo laikotarpį)	[950–1 100]			

⁽¹⁾ Taikant 2,24 % diskonto normą.

— Germanwings

- (522) *Germanwings* eismo srautų prognozės yra paremtos tiksliniu skrydžių skaičiumi, nustatytu 2007 m. susitarime, ir jomis grindžiami SO.GE.A.AL lūkesčiai dėl papildomų pajamų ir papildomų išlaidų tuo metu, kai buvo sudaromas susitarimas.
- (523) Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos nustatytos pagal skelbiamus oro uosto mokesčius ir 2007 m. susitarimą, kartu atsižvelgiant į eismo srautų prognozes. Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos buvo apskaičiuotos taikant 502 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą metodą.
- (524) Papildomos išlaidos nustatytos pagal vidutinius vieno vieneto mokesčius ir eismo srautų prognozes ir apima vienkartinį [...] EUR mokestį pirmaisiais metais, taip pat sėkmingo sandorio mokesčius (atliekant analizę daroma prielaida, kad *Germanwings* užtikrins tikslinį keleivių skaičių). Apskaičiuojant 17 lentelėje nurodytą grynąją dabartinę vertę regresijos analizei buvo naudojami laikotarpio prieš pasirašant susitarimą, t. y. 1998–2006 m., išlaidų duomenys.

17 lentelė

Grynųjų pinigų srautų, kurių tikėtasi iš 2007 m. susitarimo su Germanwings, grynoji dabartinė vertė (tūkst. EUR)

Metai	2007 m.	2008 m.	2009 m.
Papildomas pelnas	– [130–150]	– [20–30]	– [5–10]
Grynoji dabartinė vertė ⁽¹⁾ (visą susitarimo galiojimo laikotarpį)	– [150–200]		

⁽¹⁾ Taikant 6,42 % diskonto normą.

iii. Vertinimas

- (525) Komisija sutinka, kad požiūris, kurio Italija laikėsi apskaičiuodama keleivių skaičių ir pagal jį apskaičiuodama tikėtinas papildomas su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas, yra pagrįstas.
- (526) Tą patį galima pasakyti ir apie papildomų išlaidų, į kurias įtraukti ir rinkodaros mokesčiai, apskaičiavimą. Tačiau Komisija mano, kad regresijos analizei turėtų būti naudojami duomenys, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi susitarimų sudarymo metu, todėl analizė turėtų apimti tik laikotarpį iki tų susitarimų pasirašymo, t. y. šiuo atveju 1998–2006 m., kai susitarimai pasirašyti su *Germanwings* ir *Volare*, ir 1998–2009 m., kai susitarimai pasirašyti su *Alitalia* ir *Meridiana*.
- (527) Priešingai 2000, 2002 ir 2003 m. susitarimams su *Ryanair*, kurių atžvilgiu Komisija sutiko, kad naudojant *ex ante* išlaidų duomenis negali būti atlikta jokia naudinga regresija, todėl 1998–2008 m. išlaidų duomenys buvo naudoti kaip pakaitiniai rodikliai, atspindintys tai, ko apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis tuo metu, kai buvo sudaryti tie susitarimai (žr. 491 konstatuojamąją dalį), atliekant 2007 m. susitarimo su *Germanwings* ir 2010 m. susitarimo su *Meridiana* *ex ante* išlaidų duomenų regresiją buvo turima daugiau duomenų vienetų, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai sudarė šiuos susitarimus. Be to, Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad su panašiu požiūriu Italija sutiko, kai buvo atliekama 2006 m. *Ryanair* susitarimų, pasirašytų anksčiau negu 2007 m. susitarimas su *Germanwings*, analizė.
- (528) Be to, Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad Italija negalvojo apie galutinę vertę, kuri būtų dėl būsimos naudos, gautos baigus galioti susitarimams, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su *Alitalia*, *Meridiana*, *Volare* ir *Germanwings*. Toks požiūris atitinka 445–450 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus Komisijos argumentus.
- (529) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad, panašiai kaip 2006 ir 2010 m. OUPS su *Ryanair*, rinkodaros susitarimai su *Meridiana* ir *Alitalia* buvo taikyti atgaline data 2010 m. birželio–spalio mėn. Bendrovė So.Ge.A.AL paaiškino, kad tuo laikotarpiu ji tarėsi dėl sąlygų, kurios buvo panašios į vėliau 2010 m. spalio 20 d. su *Meridiana* ir *Alitalia* pasirašyto susitarimo sąlygas. Todėl Komisija sutinka, kad šis požiūris atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo požiūrį.
- (530) Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį, kad rinkodaros susitarime su *Meridiana* (jis turėjo galioti 2010 m. birželio–spalio mėn.) buvo nustatyta, kad jis gali būti pratęstas 2011 ir 2012 m., jeigu oro vežėjo skraidinamų keleivių skaičius bus didesnis, negu susitarime nustatyta mažiausia riba. Italija paaiškino, kad susitarimų pasirašymo metu So.Ge.A.AL tikėjosi, kad *Meridiana* užtikrins reikiamą mažiausią keleivių skaičių, taigi ir kad *Meridiana* panašiomis sąlygomis pratęs rinkodaros (o dėl to ir antžeminių paslaugų) susitarimą su So.Ge.A.AL.
- (531) Komisija negali sutikti su tuo argumentu. Pirma, antžeminių paslaugų susitarime su *Meridiana* nėra jokios aiškos nuostatos dėl galimo pratęsimo. Tokia sąlyga buvo įtraukta tik į rinkodaros susitarimą. Nors Komisija sutinka, kad galbūt pratęsus rinkodaros susitarimą, jeigu *Meridiana* užtikrintų tikslingus eismo srautų rodiklius, panašiam laikotarpiui būtų pratęstas ir antžeminių paslaugų susitarimas su oro vežėju, faktas yra tai, kad tuo metu, kai buvo pasirašytas antžeminių paslaugų susitarimas, *Meridiana* teisiniu požiūriu neįsipareigojo tęsti veiklą oro uoste po to, kai baigsis pirmasis susitarimo laikotarpis, t. y. 2011 m. balandžio mėn. Be to, rinkodaros susitarimas buvo pasirašytas 2010 m. spalio 20 d., t. y. praėjus daugiau negu šešiems mėnesiams po antžeminių paslaugų

susitarimo pasirašymo. Komisija mano, kad 2010 m. balandžio mėn., kai buvo pasirašytas antžeminių paslaugų teikimo susitarimas, So.Ge.A.AL negalėjo tikėtis, kad kuris nors susitarimas bus pratęstas panašiomis sąlygomis, taigi pratęsimas buvo spėjamas. Todėl Komisija mano, kad atliekant pelningumo analizę reikėtų atsižvelgti tik į pradinį vienu metų susitarimo galiojimo laikotarpį.

- (532) Kartu Komisija atkreipia dėmesį į Italijos požiūrį, kuriuo So.Ge.A.AL lūkesčiai, susiję su antžeminių paslaugų teikimo susitarimo pratęsimu, paprasčiausiai pateisinami galimybe pratęsti rinkodaros (o ne antžeminių paslaugų) susitarimą. Komisija mano, kad dėl tokio požiūrio sunku sutikti su atliekant tyrimą *Ryanair* ir *AMS* pateiktu argumentu, kad rinkodaros ir oro uosto paslaugų susitarimus galima lengvai atskirti.
- (533) Komisija atkūrė analizę remdamasi 525–532 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais svarstymais. Gauta tų susitarimų grynoji dabartinė vertė tuo metu, kai susitarimai buvo sudaryti, jų galiojimo laikotarpiu pateikta 18 lentelėje.

18 lentelė.

So.Ge.A.AL susitarimų su *Air One/Alitalia*, *Meridiana*, *Volare* ir *Germanwings* grynoji dabartinė vertė

Oro vežėjas	Susitarimo galiojimo laikotarpis	Grynoji dabartinė vertė susitarimo galiojimo laikotarpiu (tūkst. EUR)
Volare	2007–2010 m.	[250–300]
Air One/Alitalia	2010–2015 m.	[12 500–13 000]
Meridiana	2010–2011 m.	– [150–200]
Germanwings	2007–2009 m.	– [150–200]

- (534) Kadangi *Meridiana* ir *Germanwings* susitarimų tikėtinas diskontuotas rezultatas yra neigiamas, Komisija mano, kad sudarydama tuos susitarimus So.Ge.A.AL veikė ne kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Oro uostą valdanti įmonė negalėjo tikėtis padengti bent papildomų išlaidų, kurių atsirastų dėl bet kurio iš tų susitarimų. Kadangi So.Ge.A.AL veikė ne kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, savo sprendimu tomis sąlygomis sudaryti susitarimus ji bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* suteikė ekonominį pranašumą.
- (535) Papildomų išlaidų ir pajamų, kurių buvo galima tikėtis tuo metu, kai buvo sudaromi susitarimai su *Meridiana* ir *Germanwings*, apžvalga pateikta 19 lentelėje.

19 lentelė

Papildomas susitarimų su *Germanwings* ir *Meridiana* pelningumas

Germanwings	2007 m.	2008 m.	2009 m.
Tikėtinas keleivių skaičius	15 000	15 000	15 000
Tikėtinios papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos	(...)	(...)	(...)
Tikėtinios papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos	(...)	(...)	(...)
Tikėtinios papildomos išlaidos	(...)	(...)	(...)
Rinkodaros paramos išlaidos	(...)	(...)	(...)
Tikėtinas nominalusis rezultatas	– 140 482	– 24 616	– 8 745

Meridiana	2010 m.
Tikėtinas keleivių skaičius	59 631
Tikėtinios papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos	(...)
Tikėtinios papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos	(...)
Tikėtinios papildomos išlaidos	(...)
Rinkodaros paramos išlaidos	(...)
Tikėtinas nominalusis rezultatas	– 175 174

- (536) Priešingai, buvo galima tikėtis, kad susitarimų su *Volare* ir *Alitalia* diskontuotas rezultatas bus teigiamas. Todėl sudarydama tuos susitarimus So.Ge.A.AL tiems vežėjams nesuteikė ekonominio pranašumo.

iv. Išvada

- (537) Remdamasi Italijos pateikta bendrovės So.Ge.A.AL susitarimų, sudarytų su *Alitalia* ir *Volare*, pelningumo analize Komisija yra tikra, kad pelningumo perspektyvų siekiančiam rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojiui sutikti su tų susitarimų sąlygomis tuo metu, kai jie buvo pasirašomi, būtų buvę racionalu. Todėl tais susitarimais pagalba oro vežėjams nesuteikta.
- (538) Tačiau remdamasi 525–536 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu Komisija daro išvadą, kad bendrovei So.Ge.A.AL sudaryti susitarimus su *Meridiana* ir *Germanwings* nebuvo racionalu. Kiekvienu tuo susitarimu susijusiems oro vežėjams suteiktas ekonominis pranašumas.

Susitarimai su *bmibaby*, *Air Italy* ir *Air Vallée*

- (539) Kaip minėta šiame sprendime, 2014 m. birželio 10 d. raštu Italija Komisijai pateikė bendrovės So.Ge.A.AL su kitais oro vežėjais, t. y. *bmibaby*, *Air Italy* ir *Air Vallée*, sudarytų susitarimų, kurių atžvilgiu atliekamas tyrimas, *ex ante* pelningumo analizę.
- (540) Atitinkami antžeminių paslaugų susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL pasirašė su *Air Italy*, *Air Vallée* ir *bmibaby*, apibendrinti 20 lentelėje.

20 lentelė

Antžeminių paslaugų susitarimai su *bmibaby*, *Air Italy* ir *Air Vallée*

Oro vežėjas	Tikėtinas susitarimo galiojimo laikotarpis	Antžeminių paslaugų mokestis už vieną apsisukimą
Air Italy	2008 m. birželio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d.	600
Air Vallée	2010 m. rugpjūčio 9 d. – 2010 m. rugpjūčio 30 d.	300
Bmbaby	2010 m. gegužės 29 d. – 2010 m. rugsėjo 30 d.	700

- (541) Metodas, kurį Italija taikė nagrinėdama bendrovės So.Ge.A.AL susitarimų su *Air Italy*, *Air Vallée* ir *bmibaby* papildomą pelningumą, paaiškintas 542–545 konstatuojamosiose dalyse.
- (542) Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos – tai tūpimo mokesčių, bagažo mokesčių, keleivio mokesčių, orlaivio antžeminių paslaugų teikimo ir bilietų pardavimo pajamos. Visi mokesčiai, išskyrus antžeminių paslaugų, buvo pagrįsti oro uosto skelbiamu mokesčių sąrašu. Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos buvo apskaičiuotos taikant 502 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą metodą.

- (543) Tikėtinos papildomos išlaidos yra išlaidos, susijusios su personalu ⁽¹¹⁷⁾, antžeminių paslaugų teikimu, prekėmis, paslaugomis ir medžiagomis, taip pat So.Ge.A.AL koncesijos mokesčių paskirstymu. Kadangi atitinkami bendrovės So.Ge.A.AL susitarimai, pasirašyti su *Air Vallée* ir *bmibaby*, buvo nesusiję su rinkodaros paslaugomis, atliekant analizę neatsižvelgta į rinkodaros mokesčius. Buvo atlikta keleivių skaičiaus ir išlaidų oro uosto lygmeniu regresijos analizė, kurią atliekant naudoti *ex ante* duomenys, kuriuos So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai buvo sudaryti tie susitarimai, t. y. 1998–2007 m. duomenys vertinant susitarimą su *Air Italy* ir 1998–2009 m. duomenys vertinant susitarimus su *Air Vallée* ir *bmibaby*.
- (544) 21 lentelėje apibendrintas papildomas pelnas, kurio So.Ge.A.AL tikėjosi dėl susitarimo su *Air Italy*. Papildomo pelno, kurio So.Ge.A.AL galėjo tikėtis dėl susitarimo su *Air Italy*, grynoji dabartinė vertė yra 99 330 EUR ⁽¹¹⁸⁾.

21 lentelė

Grynųjų pinigų srautų, kurių tikėtasi dėl 2008 m. susitarimų su *Air Italy*, grynoji dabartinė vertė (EUR)

Metai	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Papildomas pelnas	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]	[30 000–40 000]
Grynoji dabartinė vertė ⁽¹⁾ (visą susitarimo galiojimo laikotarpį)	[90 000–110 000]		

⁽¹⁾ Taikant 6 % diskonto normą.

- (545) 22 lentelėje apibendrintas papildomas pelnas, kurio So.Ge.A.AL tikėjosi dėl susitarimų su *Air Vallée* ir *bmibaby*. Papildomo pelno, kurio So.Ge.A.AL galėjo tikėtis dėl susitarimų su *Air Vallée* ir *bmibaby*, grynoji dabartinė vertė atitinkamai yra 3 399 ir 25 330 EUR ⁽¹¹⁹⁾. Pasak Italijos, grynosios dabartinės vertės įverčiai palyginti maži dėl to, jog buvo tikėtasi, kad So.Ge.A.AL susitarimai, sudaryti su *Air Vallée* ir *bmibaby*, apims tik vienų metų (arba trumpesnį) laikotarpį.

22 lentelė

Grynųjų pinigų srautų, kurių tikėtasi dėl susitarimų su *Air Vallée* ir *bmibaby*, grynoji dabartinė vertė (EUR)

	<i>Air Vallée</i>	<i>Bmibaby</i>
Papildomas pelnas	[3 000–3 500]	[25 000–26 000]

- (546) Komisija atkreipia dėmesį, kad požiūris, kurio Italija laikėsi apskaičiuodama keleivių skaičių ir pagal jį apskaičiuodama tikėtinas papildomas su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas, taip pat papildomas išlaidas dėl So.Ge.A.AL susitarimų su *Air Italy*, *Air Vallée* ir *bmibaby*, yra toks pat, kokio laikytasi vertinant susitarimus su kitais oro vežėjais. Taigi Komisija daro išvadą, kad tuo metu, kai susitarimai buvo pasirašyti, buvo tikėtasi, kad So.Ge.A.AL jie bus pelningi.

12.2.1.3. Atrankumas

- (547) 534 konstatuojamojoje dalyje nurodytas ekonominis pranašumas buvo atrankusis, nes buvo naudingas tik bendrovėms *Meridiana* ir *Germanwings*. Pranašumas atsiranda dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros susitarimų, dėl kurių individualiai susitarė abu vežėjai ir kurie su kitais oro uoste veikusiais vežėjais nebuvo sudaryti tokiais pat

⁽¹¹⁷⁾ Kadangi įsipareigota užtikrinti nedidelį eismo srautą, papildomų darbuotojų neprireikė bendrovei *Air Vallée* ar *bmibaby* aptarnauti.

⁽¹¹⁸⁾ Taikant 5,55 % diskonto normą.

⁽¹¹⁹⁾ Taikant 2,24 % diskonto normą.

sąlygomis. Iš tikrųjų Komisija atkreipia dėmesį, kad visi šiuo atveju nagrinėjami susitarimai iš esmės skirtingi ir dėl jų tarp So.Ge.A.A.AL ir Algero oro uoste veiklą vykdančių vežėjų atsirandantys grynųjų pinigų srautai irgi yra skirtingi.

12.2.1.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (548) Jeigu valstybės suteikta subsidija pagerinama įmonės konkurencinė padėtis jos konkurentų atžvilgiu, ši subsidija laikoma priemone, kuria iškraipyta arba gali būti iškraipyta konkurencija ⁽¹²⁰⁾. Visais praktiniais tikslais galima manyti, kad konkurencija iškraipyta, jeigu tik valstybė liberalizuotame sektoriuje, kuriame (bent potencialiai) yra konkuruojama, veikiančiai įmonei suteikia finansinį panašumą. Remiantis Europos teismų praktika, bet kokia pagalba vidaus rinkoje veikiančiai įmonei gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽¹²¹⁾.
- (549) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui ⁽¹²²⁾, oro vežėjai gali laisvai vykdyti skrydžius Europoje. Kaip yra pažymėjęs Teisingumo Teismas,

„tuo atveju, kai įmonė veikia sektoriuje, kuriame įvairių valstybių narių gamintojai <...> konkuruoja tarpusavyje, bet kokia pagalba, kurią ši įmonė gali gauti iš valdžios institucijų, gali būti daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai ir kenkiama konkurencijai, jeigu rinkoje tęsiant įmonės veiklą konkuruojančioms įmonėms trukdoma didinti jų užimamą rinkos dalį ir sumažėja jų galimybės didinti eksporto dalį“ ⁽¹²³⁾.

- (550) Komisija nustatė, kad So.Ge.A.AL bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* suteikė atrankųjį pranašumą. Tie oro vežėjai veikia liberalizuotoje konkurencinėje rinkoje, o dėl jiems suteikto pranašumo galėjo pagerėti jų konkurencinė padėtis oro transporto į Algero oro uostą ir iš jo paslaugų rinkoje, ir tai galėjo kenkti kitiems Sąjungos oro vežėjams. Atsižvelgdama į tai Komisija mano, kad dėl bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* suteikto pranašumo gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

12.2.1.5. Išvada dėl susitarimų su oro vežėjais

- (551) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2010 m. susitarimu su *Meridiana* ir 2007 m. susitarimu su *Germanwings* bendrovės So.Ge.A.AL patvirtintos priemonės buvo valstybės pagalba tiems oro vežėjams, o pagalbos suma – atitinkamai 175 174 ir 140 482 EUR. Kadangi su kiekvienu iš šių susitarimų susijusi valstybės pagalba buvo įgyvendinta negavus Komisijos leidimo, ji yra neteisėta valstybės pagalba.

12.2.2. Pagalbos oro vežėjams suderinamumas

- (552) Veiklos pradžios pagalbos klausimu 2014 m. aviacijos gairėse teigiama, kad

„Komisija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms veiklos pradžios pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą po 2014 m. balandžio 4 d. – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo Komisija neteisėtai veiklos pradžios pagalbai oro transporto bendrovėms taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta veiklos pradžios pagalba skirta oro transporto bendrovėms iki 2014 m. balandžio 4 d.“

⁽¹²⁰⁾ 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Philip Morris Holland BV prieš Europos Bendrijų Komisiją*, 730/79, Rink. p. 267, 11 punktas ir 2000 m. birželio 15 d. Sprendimo *Alzetta Mauro ir kiti prieš Europos Bendrijų Komisiją*, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 ir T-23/98, Rink. p. II-2325, 80 punktas.

⁽¹²¹⁾ 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Philip Morris Holland BV prieš Europos Bendrijų Komisiją*, 730/79, Rink. p. 2671, 11 ir 12 punktai ir 1998 m. balandžio 30 d. *Het Vlaamse Gewest (Flandrijos regionas) prieš Europos Bendrijų Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717, 48–50 punktai.

⁽¹²²⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių (OL L 240, 1992 8 24, p. 1), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8) ir 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

⁽¹²³⁾ 1991 m. gegužės 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, Rink. p. I-1603, 26 punktas.

(553) O 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta, kad:

„<...> pagalbos <...> veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį [dabar – Sutarties 108 straipsnio 3 dalį], suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje“.

(554) Kadangi susitarimai su *Meridiana* ir *Germanwings* sudaryti po to, kai 2005 m. gruodžio 9 d. oficialiajame leidinyje buvo paskelbtos 2005 m. aviacijos gairės, šios gairės yra tinkamas teisinis jų suderinamumo su vidaus rinka vertinimo pagrindas.

12.2.2.1. Suderinamumo vertinimas pagal 2005 m. aviacijos gaires

(555) 2005 m. aviacijos gairių 79 punkte nustatytos kelios sąlygos, kurias reikia įvykdyti, kad veiklos pradžios pagalba būtų laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

i. Pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės taikant Reglamentą (EEB) Nr. 2470/92.

(556) Šiuo atveju gavėjai yra oro vežėjai, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1008/2008 ⁽¹²⁴⁾. Todėl pirmoji 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta sąlyga yra įvykdyta.

ii. Pagalba teikiama maršrutams, jungiantiems prie C ir D kategorijų priskiriamus regioninius oro uostus su kitu Bendrijos oro uostu.

(557) Nuo 2005 m. Algero oro uostas laikomas C kategorijos regioniniu oro uostu pagal 2005 m. aviacijos gaires. Pagalba buvo suteikta oro vežėjams, nustatantiems naujus maršrutus iš Algero oro uosto į kitus Sąjungos oro uostus. Taigi, antroji sąlyga įvykdyta.

iii. Pagalba skiriama tik naujiems maršrutams atidaryti arba reisų skaičiui padidinti, galintiems padidinti grynąjį keleivių skaičių. Ši pagalba neturi skatinti paprasčiausiai perkelti oro eismo srautą iš vieno maršruto į kitą arba iš vienos bendrovės į kitą. Dėl šios pagalbos ypač neturi būti nepateisinamai, atsižvelgiant į kito oro uosto, esančio tame pačiame mieste, toje pačioje aglomeracijoje ⁽¹²⁵⁾ ar priklausančio tai pačiai oro uosto sistemai ⁽¹²⁶⁾, jau teikiamų paslaugų dažnumą ir perspektyvą, nukreiptas tokios pačios paskirties arba lygintinos pagal tuos pačius kriterijus paskirties eismo srautas.

(558) Pagalba buvo suteikta siekiant oro vežėją paskatinti iš Algero oro uosto pradėti skraidinti naujais maršrutais į vieną ar kelis Sąjungos oro uostus, taigi dėl to turėjo padidėti grynasis keleivių skaičius. Tame pačiame mieste arba aglomeracijoje nėra jokio kito oro uosto. Be to, nė vienu iš šių maršrutų neteikiamos greitųjų geležinkelio linijų paslaugos. Todėl trečioji 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta sąlyga yra įvykdyta.

iv. Ilgainiui maršrutas turi išlaikyti pats, t. y. turi be viešojo finansavimo padengti bent jau savo sąnaudas. Todėl pagalba turi būti laipsniškai mažinama ir teikiama ribotą laikotarpį.

(559) Pagalba bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* buvo teikiama tik su So.Ge.A.AL sudarytų susitarimų galiojimo laikotarpiu, t. y. atitinkamai metus arba trejus metus. Tačiau susitarimuose nebuvo nustatytos sąlygos, pagal kurias vežėjų iš oro uosto vykdomų skrydžių maršrutai galiausiai turėjo būti pelningi patys savaime. Komisija dar atkreipia dėmesį, kad, nors 19 lentelėje nurodyta *Germanwings* gautos pagalbos suma buvo laipsniškai mažinama, *Germanwings* nutraukė veiklą Algero oro uoste 2007 m., taigi ji niekada nevykdė veiklos negaudama viešojo finansavimo.

⁽¹²⁴⁾ Įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 1008/2008 buvo panaikintas Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 ir, pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 27 straipsnį, nuorodos į panaikintą reglamentą suprantamos kaip nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008.

⁽¹²⁵⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus, OL L 240, 1992 8 24, p. 8.

⁽¹²⁶⁾ Tokiai, kaip ji apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 2 straipsnio m punkte.

v. Pagalbos sumos dydis yra neatsiejamas nuo papildomų išlaidų.

- (560) Tinkamos finansuoti išlaidos 2005 m. aviacijos gairėse apibrėžtos kaip papildomos išlaidos, susidarancios pradedant veiklą, susijusių su naujo maršruto atidarymu arba reisų skaičiaus padidiniu, kurių oro vežėjas nebūtų patyręs vykdydamas įprastą veiklą. Italija neteigė, kad finansavimas bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* buvo tik toks, kokio reikėjo tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, ir kad įprastos veiklos išlaidos nebuvo subsidijuojamos. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.

vi. Laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau kaip 3 metams. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų.

- (561) Susitarimuose su oro vežėjais nenurodytos oro vežėjų išlaidos ir nenustatyta, kad pagalba turi būti ne didesnė negu tam tikra tinkamų finansuoti išlaidų procentinė dalis. Todėl Komisija mano, kad ši sąlyga neįvykdyta.

vii. Bendrovei skirtos pagalbos veiklai pradėti teikimo laikotarpis turi būti kur kas trumpesnis už tą laikotarpį, per kurį ši bendrovė įsipareigoja vykdyti savo veiklą atitinkamame oro uoste.

- (562) Komisija atkreipia dėmesį, kad nebuvo nustatyta sąlygos, kad vežėjų nustatytais maršrutais būtų skraidinama ir pasibaigus laikotarpiui, kurį veikla buvo subsidijuojama.

viii. Pagalbos teikimas turi sietis su realiu pervežamų keleivių skaičiaus didėjimu.

- (563) Komisija atkreipia dėmesį, kad yra aiškus skraidinamų keleivių skaičiaus ir pagalbos sumos ryšys. Visų pirma susitarimuose su *Germanwings* ir *Meridiana* nustatyti sėkmingo sandorio mokesčiai, kuriuos bendrovė So.Ge.A.AL turėtų mokėti, jeigu vežėjai užtikrintų nustatyto dydžio keleivių srautus.

ix. Kiekviena viešoji institucija, numatanti oro vežėjui (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visi suinteresuotieji oro vežėjai galėtų pasiūlyti savo paslaugas. Šiame pranešime turi būti pateiktas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai.

- (564) Vykdam tyrimą Italija teigė, kad oro uosto ketinimas sudaryti susitarimus su oro vežėjais, suinteresuotais iš Algero oro uosto pradėti skraidinti naujais maršrutais, buvo pakankamai reklamuotas galimiems suinteresuotiesiems vežėjams. Tačiau jokių įrodymų šiuo atžvilgiu nepateikta. Visų pirma, nėra jokių įrodymų, kad Algero oro uostas tinkamu laiku ir pakankamai viešai pranešė apie savo ketinimą oro vežėjams suteikti pagalbą ir tokios pagalbos teikimo sąlygas. Todėl oro vežėjų atrankos procedūra buvo nepakankamai aiški, kad būtų užtikrintas nediskriminacinis elgesys su besikreipiančiais suinteresuotaisiais vežėjais.

x. Kiekviena oro transporto bendrovė, siūlanti paslaugą viešajai institucijai, ketinančiai teikti pagalbą veiklai pradėti, dalyvaudama konkurse turi pateikti verslo planą, kuriame įrodoma, kad, pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, maršrutas bus naudojamas pakankamai ilgą laikotarpį. Viešoji institucija, prieš suteikdama pagalbą veiklai pradėti, turi atlikti naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams tyrimą.

- (565) Vykdam tyrimą nei Italija, nei suinteresuotosios šalys nepateikė įrodymų, kad vežėjai turėjo iš anksto pateikti su maršrutais susijusį verslo planą ir įrodyti, kad konkretus maršrutas galės būti be jokios pagalbos naudojamas pasibaigus tam tikram laikotarpiui. Taip pat ir So.Ge.A.AL neteigė, kad atliko naujų konkrečių maršrutų poveikį kitiems maršrutams. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.

xi. Valstybės prižiūri, kad kiekvienais metais būtų paskelbtas kiekvieno oro uosto sąrašas, kuriame būtų išvardyti remiami maršrutai, prie kiekvieno jų nurodant viešojo finansavimo šaltinį, pagalbą gavusią bendrovę, suteiktos pagalbos dydį ir maršrutu vežamų keleivių skaičių.

- (566) Nėra jokių įrodymų, kad Algero oro uostas būtų kasmet skelbęs viešosiomis lėšomis finansuojamų maršrutų sąrašą, kuriame būtų nurodytas finansavimo šaltinis, oro vežėjas, faktiškai sumokėtos pagalbos suma ir vežtų keleivių skaičius. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.

- xii. Kai taikytina, valstybių narių lygmeniu turi būti numatytos apeliacijos priemonės, turinčios padėti išvengti bet kokios diskriminacijos, kuri galėtų pasireikšti skiriant pagalbą.
- (567) Italija neteigė, kad buvo nustatytos apeliacijos priemonės, taikytinos esant skundų dėl pagalbos teikimo oro vežėjams, skraidinantiems iš Algero oro uosto. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.
- xiii. Tuo atveju, jei oro vežėjas nevykdytų savo įsipareigojimų, kuriuos prisiėmė oro uosto atžvilgiu pagalbos suteikimo metu, turi pradėti veikti sankcijų mechanizmas. Pagalbos grąžinimo sistema arba vežėjo pradiniam etape pateikto užstato arešto sistema gali leisti oro uostui užsitikrinti, kad oro vežėjas vykdys savo įsipareigojimus.
- (568) Komisija atkreipia dėmesį, kad susitarimuose su vežėjais nustatyta sankcijų sistema, jeigu oro vežėjai nepasiektų juose nustatytų tikslinių eismo srautų rodiklių. Taigi ši sąlyga įvykdyta.
- xiv. Pagalba veiklai pradėti negali būti sumuojama su kitomis pagalbos, skirtos maršruto eksploatavimui, rūšimis, pavyzdžiui, tam tikrai keleivių kategorijai skirta socialinio pobūdžio pagalba ar kompensacijomis už viešųjų paslaugų teikimą. Tokia pagalba taip pat negalės būti teikiama, jei maršrutas buvo skirtas vieninteliame vežėjui pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, ypač pagal jo 1 dalies d punktą. Atsižvelgiant į proporcingumo taisyklę, ji taip pat negalės būti sujungiamą su kita pagalba toms pačioms išlaidoms padengti, įskaitant ir tuos atvejus, kai pagalba suteikiama kitoje valstybėje.
- (569) Italija patvirtino, kad nagrinėjamoji pagalba buvo suteikta ne naujiems maršrutams, susijusiems su viešosios paslaugos įsipareigojimo vykdymu pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, nustatyti. Tačiau Italija nepatvirtino, kad pagalba nebuvo teikiama kartu su kita pagalba, kuria būtų dengiamos tos pačios išlaidos.
- (570) Todėl negalima daryti išvados, kad pagalba oro vežėjams yra suderinama veiklos pradžios pagalba pagal 2005 m. aviacijos gaires. Todėl bendrovėms *Meridiana* ir *Germanwings* suteikta pagalba yra neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba, kurią reikia susigrąžinti.

12.3. IŠVADA

- (571) Todėl Komisija daro išvadą, kad:
- a) Italija Algero oro uostui investicinę pagalbą suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Investicinė pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą;
 - b) 257 konstatuojamojoje dalyje nurodytos subsidijos, Algero oro uostą valdančiai įmonei suteiktos iki 2000 m. gruodžio 12 d., nepatenka į šio sprendimo taikymo sritį;
 - c) Italija veiklos pagalbą Algero oro uostui suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Veiklos pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą;
 - d) oro uosto paslaugų (arba antžeminių paslaugų teikimo) susitarimai ir rinkodaros susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su *Ryanair*, *Air One/Alitalia*, *Volare*, *bmi baby*, *Air Vallée* ir *Air Italy*, nėra valstybės pagalba;
 - e) antžeminių paslaugų teikimo ir rinkodaros susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL sudarė su *Meridiana* ir *Germanwings*, yra neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba.

13. SUSIGRĄŽINIMAS

- (572) Remiantis Sutartimi ir Teisingumo Teismo praktika, jeigu Komisija nustato, kad pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, ji turi teisę priimti sprendimą, kad susijusi valstybė narė tą pagalbą panaikintų arba pertvarkytų ⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²⁷⁾ 1973 m. liepos 12 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, Rink. p. 813, 13 punktas.

Teisingumo Teismas taip pat ne kartą nusprendė, kad įpareigojant valstybę panaikinti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, siekiama atkurti iki tol buvusią padėtį ⁽¹²⁸⁾. Šiuo klausimu Teismas yra konstatavęs, kad šis tikslas laikomas pasiektu tada, kai pagalbos gavėjas neteisėtą pagalbą grąžina ir taip praranda pranašumą, turėtą rinkoje konkurentų atžvilgiu, ir atkuria prieš pagalbos suteikimą buvusią padėtį ⁽¹²⁹⁾.

- (573) Vadovaujantis ta Teismo praktika, Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽¹³⁰⁾ 14 straipsnyje nustatyta, kad „jeigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.
- (574) Todėl Italijai turi būti grąžinta bendrovėms *Meridiana* ir *Germanwings* išmokėta 19 lentelėje nurodyta valstybės pagalba.
- (575) Kalbant apie susigrąžintiną sumą, Komisija atsižvelgs į visų 19 lentelėje nurodytų susitarimų tikėtinų papildomų išlaidų ir pajamų *ex ante* analizę, kartu atsižvelgdama dar ir į tai:
- kiekvieno susitarimo arba kelių susitarimų susigrąžintina metinė pagalbos suma turėtų atitikti metinį neigiamą papildomų išlaidų srautą tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas pasirašyti susitarimą, kiekvienais susitarimo galiojimo metais. Šie neigiami gryųjų pinigų srautai atitinka finansavimo, būtino, kad susitarimo gryoji dabartinė vertė būtų teigiama (kad susitarimas atitiktų rinkos sąlygas), poreikį.
 - Komisija mano, kad laikotarpis, į kurį reikėtų atsižvelgti atliekant *Germanwings* pelningumo analizę, yra 2007 m. Kaip paminėta 117 konstatuojamojoje dalyje, *Germanwings* skrydžius iš Aljero oro uosto vykdė tik 2007 m. Iš tikrųjų tikrasis oro vežėjo gautas pranašumas yra tik toks, kokia buvo tikroji susitarimų trukmė, nes, kai susitarimas buvo nutrauktas, *Germanwings* nebegavo pranašumo iš oro uosto.
- (576) 23 lentelėje pateiktos orientacinės susigrąžintinos sumos (neigiami papildomi srautai) ir atitinkamos sumažintos sumos, susijusios su *Germanwings* susitarimu, galiojusiu ne visą laikotarpį.

23 lentelė

Informacija apie susigrąžintinas arba jau susigrąžintas orientacines gautos pagalbos sumas

Pagalbos gavėjas	Bendra orientacinė gautos pagalbos suma (EUR)	Bendra orientacinė susigrąžintinos pagalbos suma (EUR) (Pagrindinė suma)	Bendra jau grąžinta suma (EUR)	
			Pagrindinė suma	Susigrąžintinos sumos palūkanos
Germanwings	140 482	140 482		
Meridiana	175 174	175 174		

- (577) Siekiant atsižvelgti į faktinį oro vežėjams ir jų patronuojamosioms įmonėms susitarimais suteiktą pranašumą, 23 lentelėje nurodytos sumos gali būti koreguojamos remiantis Italijos pateiktais įrodymais, pagrįstais i) *ex post* nurodytų faktinių išmokų, kurias oro vežėjai atliko dėl oro uosto mokesčių, ir šių pajamų eilučių bei 19 lentelėje pateiktų pajamų prognozuotų gryųjų pinigų srautų (*ex ante*) skirtumu ir ii) *ex post* nurodytų faktinių rinkodaros išmokų, kurios oro vežėjams atliktos pagal rinkodaros susitarimus, ir *ex ante* įvertintų rinkodaros išlaidų, atitinkančių 19 lentelėje nurodytas sumas, skirtumu.

⁽¹²⁸⁾ 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, Rink. p. I-04103, 75 punktas.

⁽¹²⁹⁾ 1999 m. birželio 17 d. Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, Rink. p. I-3671, 64–65 punktai.

⁽¹³⁰⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias sutarties dėl Europos sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

(578) Be to, Italija prie susigrąžintinos pagalbos sumos turi pridėti palūkanas, skaičiuojamas nuo tos dienos, kurią pagalbos gavėjas gavo neteisėtą pagalbą iki jos susigrąžinimo dienos ⁽¹³¹⁾, kaip nustatyta Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyriuje ⁽¹³²⁾. Kadangi šiuo atveju pagalbos sumas atitinkantys grynujų pinigų srautai yra sudėtingi ir išmokėti skirtingomis metų dienomis, o abu susitarimai galiojo tik metus, Komisija mano, jog priimtina apskaičiuojant palūkanas manyti, kad pagalbos išmokėjimo bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* data yra atitinkamų susitarimų nutraukimo (anksčiau laiko) data.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Tiesioginės dotacijos infrastruktūrai, įrenginiams bei darbams ir įrangai, kurias Italija suteikė Algero oro uostui, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Italija valstybės pagalbą suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.
2. 1 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2 straipsnis

1. Kapitalo injekcijos, kurias Italija suteikė Algero oro uostui, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Italija valstybės pagalbą suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.
2. 1 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3 straipsnis

Priemonės, kurias Italija suteikė bendrovėms *Ryanair*, *Air One/Alitalia*, *Volare*, *bmi baby*, *Air Vallée* ir *Air Italy*, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

1. Priemonės, kurias Italija suteikė bendrovėms *Meridiana* ir *Germanwings*, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Italija valstybės pagalbą suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.
2. 1 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

5 straipsnis

1. Italija susigrąžina 4 straipsnyje nurodytą nesuderinamą pagalbą iš jos gavėjų.
2. Į grąžintinas sumas įskaičiuojamos palūkanos, susikaupusios nuo tos dienos, kurią, kaip manoma, pagalbos gavėjai gavo pagalbą, iki tos pagalbos susigrąžinimo dienos.

⁽¹³¹⁾ Reglamento (EB) Nr. 659/1999 14 straipsnio 2 dalis.

⁽¹³²⁾ 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių.

4. Italija panaikina visus dar neįvykdytus 4 straipsnyje nurodytos pagalbos mokėjimus šio sprendimo priėmimo dieną.

6 straipsnis

1. 5 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.
2. Italija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

7 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Italija pateikia šią informaciją:
 - a) bendrą pagalbos gavėjų gautos pagalbos sumą;
 - b) bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti susigrąžinta iš kiekvieno pagalbos gavėjo;
 - c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įvykdyti, aprašą;
 - d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui nurodyta grąžinti pagalbą.
2. Italija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą taikant nacionalines priemones, kurių buvo imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, kol visa 4 straipsnyje minėta pagalba bus susigrąžinta. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Italija taip pat pateikia išsamius duomenis apie pagalbos sumas ir palūkanas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjų.

8 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. spalio 1 d.

Komisijos vardu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas