

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1824

2014 m. liepos 23 d.

dėl priemonių, kurių ėmėsi Vokietija dėl Žemutinio Reino žemės (Vécès) oro uosto ir *Flughafen Niederrhein GmbH* – SA.19880 ir SA.32576 (ex NN/2011, ex CP/2011)

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5084)

(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 ⁽¹⁾,

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis teikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2003–2006 m. Komisija gavo kelis skundus, kuriuose teigiama, kad regioninės valdžios institucijos Žemutinio Reino žemės Vécès oro uostui (toliau – oro uostas) suteikė neteisėtą valstybės pagalbą.
- (2) 2005 m. spalio 13 d., 2007 m. kovo 2 d., 2007 m. rugpjūčio 3 d., 2010 m. spalio 19 d. ir 2011 m. balandžio 1 d. raštais Komisija Vokietijos paprašė pateikti su šiais skundais susijusios informacijos.
- (3) Vokietija į Komisijos prašymus pateikti informacijos atsakė 2005 m. gruodžio 21 d., 2006 m. vasario 2 d., 2007 m. birželio 14 d., 2007 m. spalio 18 d., 2010 m. lapkričio 11 d. ir 2011 m. gegužės 30 d. raštais. Tačiau Vokietijos 2011 m. gegužės 30 d. atsakymas buvo neišsamus, nes jame nebuvo atsakyta į klausimus, susijusius su tuo, kas vyko laikotarpiu iki 2009 m. liepos mėn. Vokietija nurodė atsisakanti atsakyti į tokius klausimus remdamasi tuo, kad tuos klausimus Komisija jau anksčiau tyrė ir tyrimas buvo tariamai užbaigtas 2009 m. liepos mėn.

⁽¹⁾ Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai atitinkamai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 107 ir 108 straipsniais. Abu nuostatų rinkiniai iš esmės yra tapatūs. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius pririnkus turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat pakeisti tam tikri terminai, pavyzdžiui, sąvoka „Bendrija“ pakeista sąvoka „Sąjunga“, sąvoka „bendroji rinka“ pakeista sąvoka „vidaus rinka“. Visame šiame sprendime bus vartojami SESV terminai.

⁽²⁾ OL C 279, 2012 9 14, p. 1.

- (4) 2011 m. rugpjūčio 24 d. Komisija Vokietijai nusiuntė priminimą pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽³⁾ (toliau – Procedūrų reglamentas), 10 straipsnio 3 dalį ir suteikė galimybę informaciją pateikti iki 2011 m. rugsėjo 19 d. Komisija taip pat nurodė, kad negavusi atsakymo iki nustatyto termino gali išleisti įsakymą pateikti informaciją.
- (5) Vokietija 2011 m. rugsėjo 13 d. elektroniniu paštu atsiuntė prašymą pratęsti terminą iki 2011 m. spalio 19 d. Komisija sutiko pratęsti terminą.
- (6) Vokietija savo atsakymą pateikė 2011 m. spalio 19 d. Tačiau atsakymas buvo neišsamus, nes Vokietija ir vėl atsisakė atsakyti į klausimus dėl laikotarpių iki 2009 m. liepos mėn.
- (7) 2012 m. sausio 25 d. raštu Komisija Vokietiją informavo apie sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl minėtos neteisėtos pagalbos (toliau – sprendimas pradėti tyrimo procedūrą).
- (8) 2012 m. vasario 1 d. elektroniniu paštu atsiųstu raštu Vokietija paprašė pratęsti terminą, iki kurio ji galėtų pateikti savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimo procedūrą. Komisijos tarnybos 2012 m. vasario 10 d. elektroniniu paštu atsiųstu raštu sutiko pratęsti terminą.
- (9) Vokietija savo pastabas Komisijai pateikė 2012 m. kovo 13 d., o 2013 m. kovo 4 d. jas papildydama pateikė daugiau dokumentų.
- (10) 2012 m. liepos 13 d. buvo priimtas sprendimo padėti tyrimo procedūrą klaidų ištaisymas.
- (11) Sprendimas pradėti tyrimo procedūrą 2012 m. rugsėjo 14 d. paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁴⁾. Komisija suinteresuotąsias šalis pakvietė pateikti pastabas dėl šių priemonių per mėnesį nuo paskelbimo dienos.
- (12) Komisija pastabas gavo iš Diuseldorfo oro uosto, Klėvės apskrities, *FN GmbH* ir kelių kitų suinteresuotųjų šalių, visų pirma bendrovių, kurių veikla priklauso Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto veiklos. 2013 m. balandžio 18 d., 2013 m. gegužės 3 d. ir 2014 m. birželio 19 d. Komisija šias pastabas perdavė Vokietijai. 2013 m. rugpjūčio 19 d. ir 2014 m. liepos 3 d. raštais Vokietija atsiuntė savo pastabas dėl suinteresuotųjų šalių pastabų.
- (13) 2013 m. balandžio 18 d., 2013 m. spalio 29 d., 2014 m. kovo 17 d. ir 2014 m. gegužės 16 d. raštais Komisija paprašė papildomos informacijos. Vokietija atsakė 2013 m. rugpjūčio 19 d., 2013 m. gruodžio 17 d., 2014 m. sausio 15 d., 2014 m. balandžio 16 d., 2014 m. gegužės 8 d. ir 2014 m. gegužės 25 d. raštais.
- (14) 2014 m. birželio 18 d. raštu Vokietija sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas anglų kalba. Todėl tekstas autentiškas tik anglų kalba.

2. BENDROSIOS APLINKYBĖS

2.1. Bendras oro uosto apibūdinimas

- (15) Oro uostas yra Vokietijos Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės Klėvės apskrityje (vok. *Landkreis*, administracinis padalinys) tarp Vėcės ir Kėvelaro savivaldybių, šalia Vokietijos ir Nyderlandų sienos. Kitas didelis miestas – Duisburgas – įsikūręs maždaug už 60 km į pietus. Šiaurėje, maždaug už 50 km, yra Neimegeno (Nyderlandai) miestas.

⁽³⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1), su pakeitimais, padarytais 2013 m. liepos 22 d. Tarybos reglamentu (ES) Nr. 734/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 204, 2013 7 31, p. 15).

⁽⁴⁾ OL C 279, 2012 9 14, p. 1.

(16) Dešimt artimiausių oro uostų:

- Diuseldorfo (esantis už 76 km, kelionės iki jo laikas – 51 minutė automobiliu),
- Eindhoveno, Nyderlandai (88 km; 1 val. 12 min.),
- Maastrichto, Nyderlandai (98 km; 1 val. 14 min.),
- Kelno-Bonos (133 km; 1 val. 23 min.),
- Dortmundu (120 km; 1 val. 25 min.),
- Lježo, Belgija (152 km; 1 val. 41 min.),
- Antverpeno, Belgija (153 km; 1 val. 54 min.),
- Roterdamo, Nyderlandai (172 km; 1 val. 44 min.),
- Miunsterio-Osnabriuko (175 km; 1 val. 46 min.) ir
- Briuselio, Belgija (200 km; 2 val. 10 min.).

(17) 1954–1999 m. oro uostas buvo Jungtinės Karalystės Karališkųjų oro pajėgų karinis oro uostas. Jis buvo pertvarkytas į civilinį oro uostą, o 2003 m. pradėti skraidinti keleiviai.

(18) Oro uosto kilimo ir tūpimo takas yra 2 440 metrų. Jo terminalas talpina 3,5 mln. keleivių. Keleivių skaičiaus raida parodyta lentelėje.

1 lentelė

Keleivių srautas Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste 2003–2012 m.

Metai	Keleivių skaičius (iš viso)	Augimo indeksas
2003 m.	207 992	100
2004 m.	796 745	383
2005 m.	591 744	285
2006 m.	585 403	281
2007 m.	848 852	408
2008 m.	1 524 955	733
2009 m.	2 403 115	1 155
2010 m.	2 896 999	1 392

Metai	Keleivių skaičius (iš viso)	Augimo indeksas
2011 m.	2 421 720	1 164
2012 m.	2 200 000	1 058

Šaltinis: Vokietijos pastabos dėl sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 2003–2011 m. Ir 2012 m. <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/historie.html>.

- (19) Oro uoste skrydžius dabar vykdo bendrovės *Ryanair* ir *Transavia* ⁽⁵⁾. Oro transporto bendrovės skraidina į daugiau kaip 50 tarptautinių paskirties vietų. Oro uoste visą keleivių srautą dabar skraidina pigių skrydžių bendrovės (toliau – PSB). Bendrovė *Ryanair* skraidina [80–99] (*) % visų oro uosto keleivių. *Ryanair* oro uoste veikia nuo pat jo atidarymo, per šį laikotarpį oro uostas tapo viena iš šios bendrovės bazių Vokietijoje, jame bendrovė nuolat turi devynis orlaivius (nuo 2013 m. vasaros).
- (20) Iki 2010 m. daugiau kaip 50 % oro uostų keleivių buvo iš Nyderlandų, likusieji – daugiausia iš aplinkinių Vokietijos ir iš dalies Belgijos regionų. Remiantis naujausia vieša informacija ⁽⁶⁾, keleivių olandų sumažėjo maždaug 40 %.

2.2. Oro uosto plėtra

2.2.1. Oro uosto savininkų kaita

- (21) Oro uostą 1954 m. kariniais tikslais įkūrė Karališkosios oro pajėgos. XX a. paskutiniojo dešimtmečio pradžioje Karališkosios oro pajėgos pareiškė ketinančios iki 1999 m. pasitraukti iš oro uosto. Oro uosto nuosavybės teisė turėjo būti perduota Vokietijos federalinei Vyriausybei. Kadangi maždaug 400 civilių darbuotojų būtų netekę darbo, Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė 1993 m. ėmė planuoti buvusiam kariniame oro uoste atidaryti civilinį oro uostą (vok. *Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe*, toliau – *EuZZLG*). Taigi buvusio karinio oro uosto pertvarkai į civilinį oro uostą vadovauti buvo įsteigta bendrovė *Flughafen Niederrhein GmbH* (toliau – *FN GmbH*).
- (22) *FN GmbH* buvo įregistruota 1993 m. kaip uždaroji akcinė bendrovė, kurios akcinis kapitalas buvo 50 000 Vokietijos markių (= 25 564 EUR). Akcininkai steigėjai buvo Klėvės apskritis (52 %) ir Vėcės savivaldybė (48 %).
- (23) Nuo pat pradžių savivaldybė ir Klėvės apskritis planavo, kad oro uostą eksploatuos privati bendrovė. Siekiant to tikslo buvo nustatyta, kad reikia imtis keturių veiksmų:
- a) rasti privatų investuotoją, kuris turėtų būti atsakingas už oro uosto parengimą ir eksploatavimą;
 - b) gauti būtiną leidimą karinį oro uostą pertvarkyti į civilinį oro uostą;
 - c) sudaryti sutartį su Nyderlandais dėl jos oro erdvės naudojimo;
 - d) įsigyti teritoriją iš federalinės Vyriausybės.
- (24) Karališkosios oro pajėgos Vokietijos federalinei Vyriausybei oro uosto nuosavybės teisę perdavė 1999 m. lapkričio 30 d.
- (25) 1999 m. gruodžio 16 d. Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė įsteigė dar vieną bendrovę – *Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH* (toliau – *EEL GmbH*). 52 % *EEL GmbH* akcijų priklauso Klėvės apskrčiai, 48 % – Vėcės savivaldybei.

⁽⁵⁾ Be *Ryanair* ir *Transavia*, anksčiau oro uoste skrydžius vykdė *Air Berlin*, *Wizz Air*, *XL Airways*, *Sky Airlines*, *Corendon Airlines* ir *Bulgaria Air*, taip pat užsakomųjų reisų bendrovės *Tailwind* ir *Solid Executive* (žr. sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 11 konstatuojamąją dalį).

(*) Konfidenciali informacija

⁽⁶⁾ Šaltinis: <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/kurzportrait.html>.

- (26) Tuometės *EEL GmbH* užduotys skyrėsi nuo *FN GmbH* užduočių. Bendrovė *FN GmbH* buvo įsteigta vadovauti buvusio karinio oro uosto pertvarkai, o bendrovei *EEL GmbH* patikėta visų pirma administruoti patalpas nuo karinio oro uosto uždarymo 1999 m. iki kol oro uostą įsigis privatus investuotojas.
- (27) Taigi *EEL GmbH* turėjo nugriauti buvusio karinio oro uosto teritorijos infrastruktūrą ir patalpas, kad teritoriją vėliau būtų galima naudoti komerciniais tikslais.
- (28) 2000 m. rugpjūčio 23 d. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemei pritarus karinio oro uosto pertvarkos planui, kurį pateikė Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė, ir 2001 m. birželio 20 d. *Bezirksregierung Düsseldorf* suteikęs leidimą bendrovei *FN GmbH* valdyti civilinį oro uostą ⁽⁷⁾, pradėta oro uosto veiklos ir nekilnojamojo turto privatizacija, vykdyta dviem etapais:
- a) 1 etapas. 2001 m. liepos 1 d. Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė 99,261 % bendrovės *FN GmbH* akcijų už [0,5–3] mln. EUR pardavė privačiam investuotojui *Airport Niederrhein Holding GmbH* (toliau – *ANH GmbH*) ir pasitraukė iš bendrovės. *ANH GmbH* yra Nyderlandų bendrovės *Airport Network B.V.* 100 % patronuojamoji įmonė. Iki 2011 m. gruodžio 31 d. Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė atitinkamai turėjo 0,0459 ir 0,0279 % akcijų. Tuo metu, kai valdžios institucijos bendrovę *FN GmbH* pardavė bendrovei *ANH GmbH*, *FN GmbH* praktiškai neturėjo fizinio turto [...];
- b) 2 etapas. 2002 m. kovo 14 d. Vokietijos federalinė Vyriausybė nekilnojamąjį turtą, ant kurio pastatytas oro uostas, už [5–15] mln. EUR pardavė bendrovei *FN GmbH*. Prieš šį turtą parduodama bendrovei *FN GmbH*, federalinė Vyriausybė buvo neoficialiai susisiekusi su kitais potencialiais pirkėjais. Susidomėjo tik vienintelis kitas investuotojas, pasiūlęs [...] mln. EUR kainą ir dar [...] mln. EUR, jeigu iki 2009 m. būtų pasiekti tam tikri tiksliniai pelno rodikliai.
- (29) Vokietijos federalinė Vyriausybė nekilnojamojo turto, ant kurio pastatytas oro uostas, pardavimo kainą nustatė remdamasi *Bundeshaushaltsordnung* ir *Wertermittlungsverordnung* 63 straipsnio 3 dalimi. Šia nuostata federalinė Vyriausybė yra įpareigota turtą parduoti jo dabartine verte, t. y. jo rinkos kaina, nustatyta nepriklausomo eksperto pagal *Wertermittlungsverordnung* išdėstytas taisykles. Šiuo atveju nepriklausomas ekspertas nustatė, kad, remiantis siūloma sklypo plėtros ir naudojimo idėja, sklypo vertė yra [11–20] mln. EUR, o sklype esančių pastatų – [4–10] mln. EUR. Iš šių dydžių ekspertas atėmė [4–10] mln. EUR, sudariusių kareivinių griovimo – tai pertvarkos darbų dalis – išlaidas, taip pat dar [2–5] mln. EUR išlaidų, susijusių su priemonėmis, kurių reikėjo imtis laikantis galiojančių aplinkos ir statybos teisės aktų reikalavimų. Siekiant oro uostą parengti civiliniam naudojimui, 2001 m. buvo įgyvendintos pirmosios su statyba susijusios priemonės (nugriauti įtvirtinimai, sukurta valymo įrenginių infrastruktūra ir kt.).

2.2.2. Ekonominė *EEL GmbH* ir *FN GmbH* raida

- (30) Tuoju po *EEL GmbH* įsteigimo 1999 m., pagal išperkamosios nuomos sutartį ši bendrovė perėmė oro uosto nekilnojamojo turto valdymą. Pirmosios plėtros priemonės ir pirmosios su statyba susijusios priemonės vykdytos 2000–2001 m.
- (31) Kai *Bezirksregierung Düsseldorf* bendrovei *FN GmbH* suteikė leidimą eksploatuoti civilinį oro uostą pagal Vokietijos aviacijos įstatymus ir privati investicinė grupė *ANH* 2001 m. liepos 1 d. galutinai įsigijo bendrovę *FN GmbH*, *ANH* grupė atlygino *EEL GmbH* išlaidas, patirtas valdant oro uosto infrastruktūrą, įskaitant tam tikrus pertvarkos darbus.
- (32) 2002 m. *EEL GmbH* oro uosto infrastruktūros valdymą perdavė bendrovei *FN GmbH*. 2002 m. *FN GmbH* patyrė 0,3 mln. EUR nuostolį. Nuo 2003 m. *EEL GmbH* nebevykdo užduočių, susijusių su oro uosto nekilnojamojo turto valdymu. Nepaisant to, 2003 m. Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė nelikvidavo bendrovės *EEL GmbH*.

⁽⁷⁾ Suinteresuotieji subjektai pateikė daugiau kaip 1 000 skundų, kuriais prieštarauta, kad licencija oro susisiekimui vykdyti bendrovei *FN GmbH* būtų suteikta dar nepradėjus vykdyti veiklos, kurią atitinkamai buvo galima pradėti tik 2003 m. gegužės 1 d. 2006 m. licencija oro susisiekimui vykdyti dar kartą buvo teisiškai užginčyta, taigi atsirado teisinis neapibrėžtumas dėl oro uosto veiklos. Šis klausimas buvo išspręstas tik 2007 m. vasario 1 d., kai *Bundesverwaltungsgericht* leido oro uoste vykdyti skrydžius. Atitiktis visiems teisiniams reikalavimams buvo užtikrinta 2009 m. gegužės 1 d. iš dalies pakeitus regioninių valdžios institucijų išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti.

- (33) *FN GmbH* iš pradžių patyrė finansinių nuostolių ir tik vėliau ėmė gauti pelną, tai parodyta lentelėje.

2 lentelė

Metiniai rezultatai ir pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą ir amortizaciją (angl. EBITDA) 2003–2011 m.

(tūkst. EUR)

Metai	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Metinis pelnas	– 6 960	– 8 336	– 7 914	– 4 822	663	707	426	34
EBITDA	– 4 805	– 4 718	– 4 399	– 1 172	4 372	5 508	6 108	6 286

Šaltinis: Vokietijos pateikti duomenys.

3. VERTINAMŲ PRIEMONIŲ IR JŲ APLINKYBIŲ APIBŪDINIMAS

3.1. 1 priemonė. Bendrovės *EEL GmbH* paskolos bendrovei *FN GmbH*

- (34) 2003 m. pradžioje *FN GmbH* patyrė finansinių sunkumų, dėl kurių kilo pavojus, kad nebus galima pradėti vykdyti komercinių skrydžių (juos tikėtasi pradėti 2003 m. gegužės 1 d.), taigi pavojus kilo ir visai oro uosto pertvarkai bei plėtros projektui. Todėl valdžios institucijos, kurioms priklausė bendrovė *EEL GmbH*, nusprendė savo bendrovės veiklą tęsti. 2003 m. balandžio 11 d. bendrovė *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteikė pirmąją [11–20] mln. EUR paskolą (toliau – 1 paskola), kurios palūkanų norma buvo [1–5] % didesnė už bazinę normą. Pasak Vokietijos, tokiai paskolai taikoma bazinė palūkanų norma buvo įprasta norma, nustatyta Vokietijos civilinio kodekso (vok. *Bürgerliches Gesetzbuch*, toliau – BGB) 247 straipsnyje, ir atitinkamą dieną ji buvo 1,97 % ⁽⁸⁾. Paskolos grąžinimo terminas buvo 2005 m. birželio 30 d. Kaip užstatas bendrovės *EEL GmbH* naudai už paskolos sumą, t. y. [11–20] mln. EUR, buvo įkeista oro uosto žemė ir pastatai (vok. *Grundschuld*). Be šios sumos, kasmet turėjo būti pridėdamos [15–23] % palūkanos, jeigu užstatą tektų panaudoti dėl nemokėjimo. Papildomai, [...] suteikė asmeninę paskolos garantiją (vok. *selbstschuldnerische Bürgschaft*) maksimaliai [5–15] mln. EUR sumai. Vokietija nepateikė informacijos apie šios asmeninės garantijos vertę. 2003 m. birželio 8 d. ši asmeninė garantija buvo pakeista [...] asmenine garantija, suteikta [5–15] mln. EUR sumai. Be to, *FN GmbH* privatūs akcininkai įkeitė ir savo *ANH GmbH* akcijas, sudarančias dalį *FN GmbH* kapitalo (vertinta [20–30] mln. EUR), ir *Airport Network BV* akcijas, sudarančias dalį *ANH GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė visos informacijos apie užstatą vertę.
- (35) Pasak Vokietijos, šia paskola valdžios institucijos, kurioms priklausė *EEL GmbH*, norėjo bendrovei *FN GmbH* suteikti tarpinį finansavimą operaciniam likvidumo trūkumui padengti, kad bendrovė galėtų baigti įsigyti ir įrengti turtą, būtiną, kad oro uostas laiku padėtų veikti.
- (36) 2003 m. oro uostas pradėjo veikti, o *FN GmbH* patyrė 7 mln. EUR nuostolį. Praėjus tik metams nuo tada, kai oro uoste pradėti vykdyti komerciniai skrydžiai, t. y. 2004 m., svarbiausia oro uosto oro vežėja Nyderlandų bendrovė *V-Bird* nutraukė savo veiklą dėl nemokumo. Atsižvelgdama į dėl to atsiradusias nuolatines finansines *FN GmbH* problemas, visus 2004 m. bendrovė *EEL GmbH* teikė paskolas bendrovei *FN GmbH*:
- a) 2004 m. birželio 17 d. bendrovė *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteikė antrąją [2–5] mln. EUR paskolą (toliau – 2 paskola), kurios grąžinimo terminas – toks pat kaip ir 2003 m. suteiktos pirmosios paskolos (t. y.

⁽⁸⁾ Kiekvienų metų sausio 1 d. ir liepos 1 d. bazinė palūkanų norma pasikeičia tiek procentinių punktų, kiek nuo paskutinio bazinės palūkanų normos pasikeitimo padidėja arba sumažėja orientacinė norma. Orientacinė norma – naujausios pagrindinės refinansavimo operacijos, Europos Centrinio Banko įvykdytos iki pirmos kalendorinės atitinkamo šešių mėnesių laikotarpio dienos, palūkanų norma. *Deutsche Bundesbank* galiojančią bazinę palūkanų normą pernešė ilgai nedelsdama po sausio 1 d. ir liepos 1 d. skelbia oficialiajame leidinyje.

2005 m. birželio 30 d.). Nustatyta palūkanų norma buvo [1–5] % didesnė negu taikytina bazinė norma. Pasak Vokietijos, tokiai paskolai taikoma bazinė palūkanų norma buvo norma, tą dieną nustatyta BGB 247 straipsnyje, t. y. 1,14 %. Kaip užstatas bendrovės *EEL GmbH* naudai už paskolos sumą, t. y. [2–5] mln. EUR, buvo įkeista oro uosto žemė ir pastatai (vok. *Grundschuld*). Be to, kasmet turėjo būti pridedamos [15–23] % palūkanos, jeigu užstatą tektų panaudoti dėl nemokėjimo. Taip pat buvo įkeistos *Airport Network BV* akcijos, sudarančios dalį *ANH GmbH* kapitalo, ir *ANH GmbH* akcijos, sudarančios dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė visos informacijos apie pateikto užstato vertę;

- b) po mėnesio, 2004 m. liepos 28 d., bendrovė *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteikė trečiąją [2–5] mln. EUR paskolą (toliau – 3 paskola). Trečiosios paskolos grąžinimo terminas – 2007 m. gruodžio 31 d., palūkanų norma – [3–8] % didesnė už taikytiną bazinę normą. Pasak Vokietijos, tokiai paskolai taikoma bazinė palūkanų norma buvo norma, tą dieną nustatyta BGB 247 straipsnyje, t. y. 1,13 %. Kaip užstatas, bendrovės *EEL GmbH* naudai už paskolos sumą, t. y. [2–5] mln. EUR, buvo įkeista oro uosto žemė ir pastatai (vok. *Grundschuld*). Be to, kasmet turėjo būti pridedamos [15–23] % palūkanos, jeigu užstatą tektų panaudoti dėl nemokėjimo⁽⁹⁾. Taip pat buvo įkeistos *Airport Network BV* akcijos, sudarančios dalį *ANH GmbH* kapitalo, ir *ANH GmbH* akcijos, sudarančios dalį *FN GmbH* kapitalo. Be to buvo įkeista ir bendrovė *FN GmbH*. Vokietija nepateikė visos informacijos apie pateikto užstato vertę.
- (37) Apskritai, vien 2004 m. bendrovė *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* paskolino [4–10] mln. EUR (papildomai prie antrosios nagrinėjamųjų priemonių, kurias tiesiogiai suteikė Klėvės apskritis, dalies, žr. 3.2 skirsnį). Pasak Vokietijos, šios paskolos buvo suteiktos buvusiam kariniam oro uostui plėtoti ir pertvarkyti, o ne veiklos išlaidoms padengti.
- (38) 2004 m. pabaigoje *FN GmbH* vėl patyrė nuostolių, šį kartą jie sudarė 8,3 mln. EUR. *FN GmbH* ir vėl ėmė stokoti likvidumo. Grąžinti bendrovės *EEL GmbH* suteiktas 1 ir 2 paskolas (kartu jos sudarė [10–20] mln. EUR) būtų reikėję 2005 m. birželio 30 d. Tuo metu *FN GmbH* iš dalies atlygino ankstesnių paskolų palūkanas. Tačiau, pasak Vokietijos, 2002–2006 m. *FN GmbH* patirtus nuostolius prisiėmė jos privatūs savininkai.
- (39) Šiomis aplinkybėmis 2005 m. liepos 1 d. bendrovė *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteikė ketvirtąją paskolą (toliau – 4 paskola), šį kartą jos vertė buvo [4–10] mln. EUR, o grąžinimo terminas – 2010 m. gruodžio 31 d. Paskolos susitarimo 1 dalies 2 punkte nustatyta, kad paskola skirta tik investicijoms. Papildomai, 2 dalyje reikalaujama, kad *FN GmbH* (ir *EEL GmbH*, jeigu būtų paprašyta) tikrintų, kad sąskaitos faktūros būtų siejamos tik su oro uosto užbaigimu ir kad sąskaitas faktūras iš paskolos lėšų apmokėtų *EEL GmbH* (o ne *FN GmbH*). Be to, 1, 2 ir 3 paskolų, kurių vertė – [15–30] mln. EUR (be palūkanų), grąžinimo terminas buvo atidėtas (toliau – 1 pratęsimas). Šių paskolų grąžinimo terminas buvo suderintas ir pratęstas iki 2010 m. gruodžio 31 d. Visoms šioms paskoloms nustatyta fiksuota [1–5] % palūkanų norma, taikoma nuo 2005 m. liepos 1 d. Taigi 1, 2 ir 3 paskolų palūkanų norma buvo sumažinta. Kaip užstatas, *EEL GmbH* naudai už 4 paskolos sumą ([4–10] mln. EUR) buvo įkeista oro uosto žemė ir pastatai (vok. *Grundschuld*), papildomai prie to, kad buvo pratęstas ankstesnis įkeitimas, susijęs su 1, 2 ir 3 paskolomis (o prie viso to dar buvo pridėta [15–23] % per metus, jeigu užstatą tektų panaudoti dėl nemokėjimo). Be to, visiems su paskolomis susijusiems bendrovės *EEL GmbH* reikalavimams užtikrinti, [...] 2005 m. liepos 1 d. suteikė asmeninę garantiją (vok. *selbstschuldnerische Bürgschaft*), kurios maksimali suma – [20–30] mln. EUR (plius palūkanos ir sudėtinės palūkanos). Šia garantija buvo išplėsta ankstesnė garantija, kurią 1 paskolos atžvilgiu 2003 m. birželio 8 d. suteikė [...]. Galiausiai, buvo įkeistos *Airport Network BV* akcijos, sudarančios dalį *ANH GmbH* kapitalo, ir *ANH GmbH* akcijos, sudarančios dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė visos informacijos apie pateikto užstato vertę.
- (40) Be to, *EEL GmbH* ir *FN GmbH* susitarė, kad grąžinimo termino suėjimo dieną, t. y. ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 31 d., *FN GmbH* turėtų sumokėti palūkanas ir kad, jeigu *FN GmbH* iki tos dienos nepatirtų nuostolių ir taptų pelninga, *FN GmbH* privalėtų pradėti mokėti palūkanas nuo tos dienos, kurią nustojo patirti nuostolius. Kalbant apie palūkanų normas, taikytas pirmosioms trimis paskoloms iki jas suderinant su 2005 m. liepos 1 d. paskolos susitarimu, 2010 m. lapkričio 29 d. grąžinimo termino atidėjimo susitarimo (vok. *Darlehensverlängerungsvertrag*) 5 straipsnyje (5 straipsnio 4 dalyje) nurodyta, kad kiekvienai iš keturių paskolų nemokėjimo atveju taikomos [15–23] % metinės palūkanos⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Paskolos sumos ir įkeistos žemės vertės skirtumas, lygus [1–3] mln. EUR, susidaro dėl to, kad *FN GmbH* ir *EEL GmbH* 2004 m. liepos 14 d. sudarė tarpinės paskolos susitarimą, pagal kurį buvo įkeista [1–3] mln. EUR vertės žemė. Šis tarpinės paskolos susitarimas galiausiai buvo pakeistas 2004 m. liepos 27 d. trečiosios paskolos susitarimu, bet žemės įkeitimas nebuvo panaikintas ir liko galioti, taigi trečiajai paskolai užtikrinti reikėjo tik [1–5] mln. EUR užstato.

⁽¹⁰⁾ Nė į vieną susitarimą neįtraukta konkreiti nuostata, susijusi su vėluojamomis mokėti palūkanomis, nes taiteisiškai nustatyta BGB 288 straipsnyje, todėl taikoma visiems paskolų susitarimams.

- (41) Vokietija nurodė, kad *EEL GmbH* sutiko, kad kreditorių, turinčių teisę į užstatui pateiktą įkeistą žemę 2009 m. kovo mėn. – 2010 m. gruodžio 31 d., sąrašė (vok. *Rangrücktrittserklärung*) ji būtų įrašyta žemesnėje pozicijoje, kad *FN GmbH* galėtų gauti trumpalaikę paskolą iš [banko] (žr. 73 konstatuojamąją dalį).
- (42) *FN GmbH* pelną ėmė gauti 2007 m. Nepaisant to ir prieštaraujant ankstesniems susitarimams, *FN GmbH* nepradėjo mokėti nei paskolų, nei palūkanų. Skaičiuojant nuo 2010 m. gruodžio 31 d. – šalių susitartos grąžinimo termino suėjimo dienos – bendrovė *FN GmbH* bendrovei *EEL GmbH* buvo skolinga [20–30] mln. EUR paskolų ir [7–10] mln. EUR palūkanų, t. y. iš viso [24–40] mln. EUR. *EEL GmbH* sutiko antrą kartą pratęsti visų keturių paskolų grąžinimo ir susikaupusių palūkanų mokėjimo terminą (toliau – 2 pratęsimas). 2010 m. lapkričio 29 d. *FN GmbH* ir *EEL GmbH* pasirašė penktąjį paskolos susitarimą, taigi visų paskolų grąžinimo terminas buvo pratęstas iki 2016 m. gruodžio 31 d.
- (43) Paskolas pratęsus antrą kartą, buvo nustatyta, kad palūkanų norma yra [1–5] % per metus. Vokietija nurodė, kad pagal 2010 m. lapkričio 29 d. paskolos susitarimą palūkanų norma buvo nustatyta prie orientacinės 1,24 % normos pridėdant [...] bazinių punktų ⁽¹⁾. *EEL GmbH* ir *FN GmbH* susitarė, kad palūkanos, kurias reikėjo mokėti iki 2010 m. gruodžio 31 d., būtų pridėtos prie paskolos pagrindinės sumos, taigi ši suma padidėjo iki [24–40] mln. EUR. Papildomai, *FN GmbH* privalėjo kas ketvirtį mokėti palūkanas, o pirmosios palūkanos turėjo būti sumokėtos iki 2011 m. pirmojo ketvirčio pabaigos.
- (44) Toliau lentelėje apibendrinami pagrindiniai penkių vertinamų paskolos susitarimų aspektai.

3 lentelė

Viešųjų paramos priemonių, kurias bendrovei *FN GmbH* suteikė bendrovė *EEL GmbH*, apžvalga

Dydis (mln. EUR)	Paskolos susitarimo data	Palūkanų norma	Grąžinimo terminas/paskolos grąžinimo termino atidėjimas	Užstatas	Finansavimo būdas (<i>EEL</i>)
[11–20]	2003 4 11	[1–5] % didesnė negu bazinė norma (1,97 %).	Pirmasis grąžinimo terminas buvo 2005 06 30, pirmą kartą pratęstas iki 2010 12 31, antrą kartą pratęstas iki 2016 12 31	— Įkeista žemė ir pastatai (vok. <i>Grundschulden</i>) — Asmeninė [...] garantija (vok. <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Įkeistos <i>ANH GmbH</i> ir <i>FN GmbH</i> akcijos	Klėvės apskrities suteikta paskola: ([5–15] mln. EUR, palūkanų norma – [1–5] %); [2–5] mln. EUR paskola, suteikta [banko], (viešasis garantas: Vėcės savivaldybė). [2–5] mln. EUR paskola, pakeista 2005 6 30, ją kaip naujas kreditorius perima [bankas].
[2–5]	2004 6 17	[1–5] % didesnė negu bazinė norma (1,14 %).	Pirmasis grąžinimo terminas buvo 2005 06 30, pirmą kartą pratęstas iki 2010 12 31, antrą kartą pratęstas iki 2016 12 31	— Įkeista žemė ir pastatai (vok. <i>Grundschulden</i>) — <i>ANH GmbH</i> ir <i>FN GmbH</i> akcijos	Klėvės apskrities bendrovei <i>EEL GmbH</i> suteikta paskola (vok. <i>Kassenkredite</i>).
[2–5]	2004 7 28	[3–8] % didesnė negu bazinė norma (1,13 %).	Pirmasis grąžinimo terminas buvo 2007 12 31, pirmą kartą pratęstas iki 2010 12 31, antrą kartą pratęstas iki 2016 12 31	— Įkeista žemė ir pastatai (vok. <i>Grundschulden</i>) — Įkeistos <i>ANH GmbH</i> ir <i>FN GmbH</i> akcijos — Įkeista bendrovė <i>FN GmbH</i>	Klėvės apskrities bendrovei <i>EEL GmbH</i> suteikta paskola (vok. <i>Kassenkredite</i>). Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė bendrovei <i>EEL GmbH</i> suteikia [0,4–1] mln. EUR kapitalo.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

Dydis (mln. EUR)	Paskolos susitarimo data	Palūkanų norma	Grąžinimo terminas/paskolos grąžinimo termino atidėjimas	Užstatas	Finansavimo būdas (EEL)
[4–10]	2005 7 01	[1–5] %	Pirmasis grąžinimo terminas buvo 2010 12 31, pratęstas iki 2016 12 31	— Įkeista žemė ir pastatai (vok. <i>Grundschulden</i>) — Asmeninė [...] garantija (vok. <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) Įkeistos ANH GmbH ir FN GmbH akcijos	Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė bendrovei EEL GmbH suteikia [0,4–1] mln. EUR kapitalo.
[24–40] (= [20–30] (visų keturių paskolų suma) plus susikauptusios palūkanos (= [4–10]))	2010 11 29	[1–5] %	2016 12 31	— Įkeista žemė ir pastatai (vok. <i>Grundschulden</i>) — Asmeninė [...] garantija (vok. <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i>) — Įkeistos ANH GmbH ir FN GmbH akcijos	Pratęstos visos paskolas, anksčiau Klėvės apskrities suteiktos bendrovei EEL GmbH (vok. <i>Kassenkredite</i>), pratęsta [banko] suteikta paskola, galbūt ir toliau taikoma viešoji Vėcės savivaldybės garantija.

- (45) 2011 m. pirmojo ketvirčio pabaigoje FN GmbH ir vėl negalėjo sumokėti pirmųjų palūkanų, kaip buvo susitarta 2010 m. lapkričio 29 d. pratęsiant paskolos susitarimus (vok. *Darlehensverlängerungsvertrag*). Klėvės apskritis priėmė FN GmbH akcininko pasiūlymą gauti FN GmbH akcijų iki 2011 m. kovo mėn. skolą konvertavus į nuosavybę dėl užsitęsusių palūkanų ir pagrindinės sumos mokėjimo atidėliojimo⁽¹²⁾. Tačiau šis skolos konvertavimo į nuosavybę sandoris buvo teisėtai pasirašytas tik 2012 m. pabaigoje. Klėvės apskrčiai dabar priklauso 1,88 % FN GmbH akcinio kapitalo⁽¹³⁾.

3.2. 2 priemonė. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės suteikta parama

- (46) 2002 m. spalio 15 d. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė bendrovei FN GmbH suteikė 3,525 mln. EUR viešąją paramą, skirtą finansuoti 50 % šių išlaidų: paslaugų teikimo perono, degalų papildymo teritorijos, riedėjimo takų platinimo ir esamų perono teritorijų atnaujinimo, tikslaus artėjimo žiburių sistemos, šoninių žiburių, riedėjimo ir kilimo ir tūpimo tako žiburių.
- (47) Šios paramos teisinis pagrindas buvo Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės Transporto, energetikos ir teritorijų planavimo ministerijos įsakymas dėl viešosios paramos statybos ir renovacijos priemonėms (investicijos į infrastruktūrą), skirtoms Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės oro uostams (vok. *Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen RdErl. – MBL.NRW.1993 S. 617*) (toliau – 1993 m. įsakymas). Šios gairės vėliau pakeistos gairėmis, kurių nuoroda (VA 5–10–60/195- v., 2002 m. lapkričio 25 d.)⁽¹⁴⁾ ir kurios galiojo nuo 2003 m. sausio 1 d. iki 2008 m. sausio 1 d.
- (48) 1993 m. įsakyme nustatyta, kad finansinė parama teikiama investicinėms tam tikrų rūšių oro uosto infrastruktūros, pavyzdžiui, kilimo ir tūpimo takų, riedėjimo takų, peronų, apsauginių aikštelių, skrydžių valdymo infrastruktūros (skrydžių valdymo bokšto, radaro, optinio perspėjimo sistemos), navigacinių žiburių, pagalbinių optinių tūpimo įrenginių, aukštuminių pastatų (terminalų, angarų ir kt.), stovėjimo įrenginių, užtvartų, skrydžių saugos infrastruktūros, tiekimo ir šalinimo, apsaugos nuo triukšmo, priešgaisrinės apsaugos, priežiūros žiemą ir gelbėjimo tarnybų išlaidoms, taip pat investicijų į kompensacines priemones, skirtas apsaugoti kraštovaizdį ir aplinką, sąnaudoms padengti. 1993 m. įsakymu Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė parėmė iki 40 % tinkamų finansuoti sąnaudų, susijusių su minėtų rūšių oro uosto infrastruktūra. Tarptautiniai ir regioniniai oro uostai

⁽¹²⁾ 2011 m. kovo 31 d. sudarius susitarimą, akcijos bendrovei EEL GmbH buvo perduotos 2011 m. gruodžio 31 d. Galiausiai jos buvo perduotos Klėvės apskrčiai.

⁽¹³⁾ Šis sprendimas netaikomas šiam skolos konvertavimo į nuosavybę sandoriui, jis taip pat netaikomas jokiai kitai priemonei, kurią Vokietija bendrovei FN GmbH galėjo suteikti nuo 2011 m.

⁽¹⁴⁾ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1.

galėjo gauti paramą iki 65 % tinkamų finansuoti sąnaudų padengti. Oro uostui pateikus paraišką, parama galėjo būti skirta iki 80 % tinkamų finansuoti sąnaudų, susijusių su stovėjimo įrenginiais, aptvarais ir skrydžių saugos infrastruktūra, padengti.

3.3. 3 priemonė. Klėvės apskrities bendrovei *FN GmbH* tiesiogiai suteikta parama, skirta oro uosto nekilnojamajam turtui įsigyti

- (49) Kaip nuodyta 28 konstatuojamojoje dalyje, 2002 m. kovo 14 d. Vokietijos federalinė Vyriausybė oro uosto sklypą už [5–15] mln. EUR pardavė bendrovei *FN GmbH*. Tą pačią dieną Klėvės apskritis su *FN GmbH* sudarė susitarimą dėl tarpinio finansavimo suteikimo daliai oro uosto nekilnojamojo turto įsigijimo išlaidų padengti. Tarpinis finansavimas buvo nepalūkaninė paskola, visiškai padengta oro uosto nekilnojamuoju turtu (jo vertė paskolos suteikimo dieną buvo [5–15] mln. EUR). Buvo susitarta, kad Klėvės apskritis iš anksto finansuos [4–10] mln. EUR iš [5–15] mln. EUR sumos. Bendrovės *ANH GmbH* patronuojančioji bendrovė *Airport Network B.V.* Klėvės apskrčiai iki 2003 m. gruodžio 30 d. turėjo atlyginti pirmąją šios nepalūkaninės paskolos dalį, lygią [2–5] mln. EUR, ir ji tai padarė. Antroji [2–5] mln. EUR dalis turėjo būti sumokėta praėjus penkeriems metams nuo tos dienos, kurią oro uoste bus pradėti vykdyti skrydžiai, tačiau ne vėliau negu 2007 m. gruodžio 31 d., jeigu nebus įvykdyta darbo vietų sukūrimo sąlyga, nustatyta Klėvės apskrities ir *FN GmbH* susitarime (350 darbo vietų).
- (50) 2004 m. liepos 8 d. Klėvės apskritis nusprendė, kad bendrovė *FN GmbH* neturės grąžinti antrosios [2–5] mln. EUR dalies, nes jau buvo sukurta daugiau negu 350 darbo vietų.

3.4. 4 priemonė. Viešojo parama bendrovei *EEL GmbH*

- (51) Kad galėtų teikti paskolas bendrovei *FN GmbH*, pati *EEL GmbH* turėjo būti refinansuota. *EEL GmbH* save refinansavo šiomis paskolomis:
- a) [5–15] mln. EUR ir [2–5] mln. EUR paskolomis, kurių metinė palūkanų norma buvo [1–5] %, o grąžinimo terminas – 2005 m. birželio 30 d. Šias paskolas Klėvės apskritis suteikė atitinkamai 2003 m. balandžio 11 d. ir 2004 m. birželio 16 d.;
- b) [1–5] mln. EUR paskola, kurios metinė palūkanų norma buvo [2–5] %, o grąžinimo terminas – 2007 m. gruodžio 30 d. Šią paskolą Klėvės apskritis suteikė 2004 m. liepos 28 d. ⁽¹⁵⁾
- (52) 2005 m. liepos mėn. *EEL GmbH* akcininkės, nusprendusios atlikti [5–15] mln. EUR kapitalo injekciją ir įvykdyti [1–4] mln. EUR skolos konvertavimo į nuosavybę sandorį, dėl kurio pirmosios paskolos skola sumažėjo iki [3–13] mln. EUR, pakeitė bendrovės kapitalo struktūrą. *EEL GmbH* atlygino antrąją [2–5] mln. EUR paskolą. Galiausiai, likę [3–13] mln. EUR ir [2–5] mln. EUR paskolų susitarimai buvo pratęsti iki 2010 m. gruodžio 31 d. Tada 2005 m. liepos 1 d. buvo nustatytos [3–8] %, 2005 m. lapkričio 1 d. – [3–8] % palūkanos. 2010 m. lapkričio 29 d. šių dviejų paskolų grąžinimo terminas buvo dar kartą pratęstas iki 2016 m. gruodžio 31 d., o palūkanų norma buvo [3–8] %.
- (53) Klėvės apskritis bendrovei *EEL GmbH* kapitalo dar kartą suteikė 2006 m. ([1–5] mln. EUR ir 2007 m. ([2–6] mln. EUR). Šios sumos į apskaitą buvo įtrauktos kaip draugijos kapitalo rezervas, kartu su paskola jos turi būti grąžintos 2016 m. pabaigoje. Iš viso abi viešosios akcininkės bendrovei *EEL GmbH* suteikė [24–40] mln. EUR ([15–25] mln. EUR kapitalo injekcijų, įskaitant skolos konvertavimo į nuosavybę priemonę, ir [10–20] mln. EUR paskolų).
- (54) Kartu, 2003 m. gegužės 2 d. *EEL GmbH* iš privataus [banko] gavo [2–5] mln. EUR paskolą. Buvo nustatyta, kad paskolos grąžinimo terminas yra 2005 m. birželio 30 d., o palūkanų norma – [1–5] %. Bendrovės *EEL GmbH* ir [banko] naudai Vėcės savivaldybė šiai paskolai suteikė 100 % viešąją garantiją. 2005 m. birželio 30 d. ši paskola buvo konvertuota ir viešasis [bankas] ([banko] filialas) kreditoriumi nustatė [banką]. Grąžinimo terminas pirmą kartą buvo pratęstas iki 2010 m. gruodžio 30 d. ir buvo nustatyta [1–5] % palūkanų norma, antrą kartą 2010 m. jis buvo pratęstas iki 2016 m. gruodžio 31 d., nustatyta palūkanų norma buvo [1–5] %.

⁽¹⁵⁾ Tai reiškia, kad, kai *EEL GmbH* atidėjo bendrovei *FN GmbH* suteiktų paskolų grąžinimą, atitinkamai buvo atidėtas jos pačios paskolų, kurias jai suteikė Klėvės apskritis, ir paskolos, kurią *EEL GmbH* suteikė [bankas] ir kurios suma buvo [1–5] mln. EUR, grąžinimas.

4. PAGRINDAS OFICIALIAI TYRIMO PROCEDŪRAI PRADĖTI

4.1. 1 priemonė. Bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteiktos paskolos

- (55) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija abejojo, ar bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteiktos paskolos buvo suteiktos ir jų grąžinimas atidėtas rinkos sąlygomis. Komisija pirmiausia atkreipė dėmesį, kad Vokietija nepateikė paskolos gavėjos kredito istorijos ar reitingo. Be to, Komisija negalėjo paneigti, kad *FN GmbH* buvo finansinių sunkumų patirianti bendrovė. Komisija taip pat nurodė, kad Vokietija nepateikė jokio paaiškinimo dėl pavienėms paskoloms taikytų palūkanų normų ar gauto užstato. Komisija taip pat atkreipė dėmesį, kad nepaaiškinta, kodėl paskolas suteikusi valstybei priklausanti įmonė kelis kartus sutiko atidėti paskolų grąžinimą, kaskart prailgindama jų grąžinimo terminą, ir kodėl iki šiol nebuvo pareikalauta sumokėti paskolos pagrindinės sumos ir mokėtinų palūkanų.
- (56) Remdamasi šiomis aplinkybėmis Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad teikdama paskolas bendrovei *FN GmbH* ir atidėdama jų grąžinimą bendrovė *EEL GmbH* veikė ne kaip rinkos ekonomikos investuotojas ar rinkos kreditorius. Atsižvelgdama į tai, kad *FN GmbH*, kaip pasirodė, visą laikotarpį buvo sunkumų patirianti bendrovė, iš komercinių bankų negalėjusi gauti finansavimo bent iki 2010 m. pabaigos, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad visa paskolų suma ir neapmokėtos palūkanos turėtų būti laikoma valstybės pagalba.
- (57) Kadangi šios priemonės buvo įgyvendintos apie tai nepranešus Komisijai, Komisija laikinai padarė išvadą, kad jos yra neteisėta valstybės pagalba.
- (58) Galiausiai, Komisijai kilo abejonių dėl nagrinėjamųjų susitarimų, jeigu jie atitiktų valstybės pagalbos kriterijus, visų pirma pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽¹⁶⁾ taisyklės, suderinamumo su vidaus rinka.

4.2. 2 priemonė. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės parama bendrovei *FN GmbH*

- (59) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija pažymėjo, kad Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės bendrovei *FN GmbH* suteikta parama yra atrankioji priemonė, nes ne visi tos žemės oro uostai atitiko tokios paramos skyrimo kriterijus. Atsižvelgiant į tai, kad parama buvo skirta iš viešųjų lėšų ir oro uostui ja buvo suteiktas pranašumas, nes suteikta parama investicijoms, negalima paneigti, kad parama yra valstybės pagalba.
- (60) Kadangi šios priemonės buvo įgyvendintos apie tai nepranešus Komisijai, Komisija laikinai padarė išvadą, kad jos yra neteisėta valstybės pagalba.
- (61) Galiausiai, Komisijai kilo abejonių dėl nagrinėjamosios priemonės, jeigu ji atitiktų valstybės pagalbos kriterijus, visų pirma pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽¹⁷⁾ taisyklės, suderinamumo su vidaus rinka.

4.3. 3 priemonė. Tiesioginė Klėvės apskrities parama bendrovei *FN GmbH*

- (62) Kalbant apie tiesioginę Klėvės apskrities paramą bendrovei *FN GmbH*, Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad nė vienas rinkos investuotojas nebūtų teikęs tokios dotacijos be jokio atlygio. Be to, Komisija abejojo, ar rinkos ekonomikos investuotojas būtų pasirengęs nereikalauti grąžinti dalies negrąžintos dotacijos remdamasis tuo, kad regione sukuriamas darbo vietų.
- (63) Kadangi šios priemonės buvo įgyvendintos apie tai nepranešus Komisijai, Komisija laikinai daro išvadą, kad jos yra neteisėta valstybės pagalba.
- (64) Galiausiai, Komisijai kilo abejonių dėl nagrinėjamosios priemonės, jeigu ji atitiktų valstybės pagalbos kriterijus, visų pirma pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽¹⁷⁾ taisyklės, suderinamumo su vidaus rinka.

⁽¹⁶⁾ Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti, OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

⁽¹⁷⁾ Žr. 16 išnašą.

4.4. 4 priemonė. Kapitalo injekcijos ir paskolos bendrovei EEL GmbH

- (65) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija abejojo, ar bendrovei EEL GmbH jos viešųjų akcininkų suteiktas finansavimas buvo suteiktas ir jo grąžinimas atidėtas rinkos sąlygomis.
- (66) Kadangi šios priemonės buvo įgyvendintos apie tai nepranešus Komisijai, Komisija laikinai daro išvadą, kad jos yra neteisėta valstybės pagalba.
- (67) Galiausiai, Komisijai kilo abejonų dėl nagrinėjamųjų priemonių, jeigu jos atitiktų valstybės pagalbos kriterijus, suderinamumo su vidaus rinka.

5. VOKIETIJOS PASTABOS

5.1. Bendrosios pastabos

5.1.1. Informacija apie projektą

- (68) Vokietija primena informaciją apie projektą, pateiktą šio sprendimo 2.1 ir 2.2 skirsniuose. Projekto *Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe* esmė buvo buvusiam kariniame oro uoste plėtoti privatiems savininkams priklausančių ir jų eksploatuojamą civilinį oro uostą.
- (69) Vokietija tvirtina, kad srautai nedidėjo dėl išorinių veiksnių. Pirma, dėl bendrovės V-bird, kurios pagrindinė darbinė bazė buvo Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste, bankroto 2004 m. spalio mėn. srautai itin sumažėjo, ir iki 2008 m., kai buvo pasiektas 2004 m. srautų lygis, papildomi bendrovių Ryanair ir Hapagfly skrydžiai negalėjo visiškai kompensuoti to sumažėjimo. Antra, dėl nacionaliniams teismams pateiktų kelių ieškinių oro vežėjams dar kartą atsirado teisinis neapibrėžtumas ⁽¹⁸⁾, o FN GmbH tai reiškė nenumatytas papildomas išlaidas. Kol 2009 m. negalėjo gauti galutinės licencijos oro susisiekimui vykdyti, FN GmbH savo strategijos negalėjo vykdyti dėl besitęsiančio bylinėjimosi ir pasirinko ginčus spręsti ne teisme. Tačiau, kad rezultatas būtų sėkmingas, FN GmbH šių bylų šalims turėjo sumokėti [5–10] mln. EUR kompensacijas. Trečia, oro uosto srautams 2010 m. pakenkė tai, kad dėl Islandijoje prasiveržusio Ejaftadlajokudlio ugnikalnio buvo sustabdytas oro eismas. Ketvirta, Vokietija pažymi, kad 2010 m. rugsėjo mėn. ji nustatė keleivių mokestį, dėl to kilo pavojus Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto konkurencingumui palyginti su kitais Europos oro uostais, neprivalančiais imti tokio mokesčio. Pasak Vokietijos, dėl to bendrovė Ryanair sumažino skrydžių iš Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto skaičių, taigi 2011 ir 2012 m. sumažėjo ir keleivių skaičius.
- (70) Vokietija tvirtina, kad, nepaisant šių nepalankių įvykių, kurių FN GmbH, EEL GmbH ar jų akcininkai negalėjo kontroliuoti, projekto sėkmę patvirtina nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat didėjantys srautai (žr. 18 konstatuojamąją dalį), ir tai atitinka ar net viršija įvairiuose ekspertų tyrimuose prognozuotus srautus (išskyrus 2011 m.). Be to, Vokietija nurodo, kad bendrovei FN GmbH taip pat pavyko padidinti su aviacija nesusijusias pajamas ir laikui bėgant pagerinti savo pelningumą.

5.1.2. Oro uosto privataus finansavimo logika

- (71) Vokietija nurodo, kad Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostas – tai oro uostas, turintis sėkmės istoriją, nes jis dabar – ne tik trečias pagal dydį Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės oro uostas, bet ir vienintelis rinkos kaina parduotos privatizuotos infrastruktūros pavyzdys. Vokietija priduria, kad investicijos į oro uostą visada buvo labai didelės. 2002–2011 m. FN GmbH iš viso investavo [60–90] mln. EUR, iš jų [20–30] mln. EUR buvo skirta komercinių pastatų plėtrai, [10–20] mln. EUR – skrydžių ir perono įrenginiams, [5–10] mln. EUR – kūrimo ir plėtos projektams. Vokietija tvirtina, kad nuo pat privatizacijos bendrovė FN GmbH šioms didžiulėms investicijoms finansuoti nuolat galėjo gauti privačių išteklių, būtent i) akcininkų paskolų ir kapitalo injekcijų, ii) komercinių bankų paskolų ir iii) FN GmbH turėjo nuosavo veiklos pelno.
- (72) Kalbant apie didžiausio akcininko paramą, Vokietija mano, kad ANH GmbH ir jos akcininkai ne kartą parėmė savo patronuojamąją bendrovę FN GmbH, kad ši galėtų padengti savo pradinius veiklos nuostolius, taip pat kad ji

⁽¹⁸⁾ Žr. 7 išnašą.

galėtų investuoti į oro uosto infrastruktūrą. Šios paramos forma buvo kapitalo injekcijos ir paskolos, dėl kurių didžiausias akcininkas sutiko, kad kreditorių sąrašė (vok. *Rangrücktrittklärung*) jis būtų įrašytas žemesnėje pozicijoje. Taip didžiausias akcininkas gautinas skolas pavertė nuosavu kapitalu, kuris nebesudarė likviduojamos bendrovės turto dalies. Tačiau Vokietija atkreipia dėmesį, kad vien privatūs akcininkai nebūtų galėję pakelti visos finansinės tokių brangių investicijų naštos ir kad reikėjo papildomų finansavimo šaltinių, kuriuos rinkos sąlygomis galėjo parūpinti tik valdžios institucijos. Ši išorės parama jau buvo įtraukta į 2003 m. verslo planą (žr. 95 konstatuojamąją dalį).

- (73) Kalbant apie *komercinių bankų* paskolas, Vokietija tvirtina, kad *FN GmbH* paskolą iš komercinių bankų galėjo labai greitai gauti, nes komerciniu požiūriu veikė sėkmingai. Pasak Vokietijos, galimybė kreiptis į bankus įrodė verslo modelio, kai naudojamas privatus finansavimas, tvarumą. Pirmąjį 2009 m. pusmetį *FN GmbH* su [banku] pavyko pasirašyti paskolos susitarimą dėl [0–10] mln. EUR paskolos investicijoms. Šios paskolos palūkanų norma buvo [2–6] %, bet turėjo būti laikomasi *EEL GmbH* reikalavimų, susijusių su paskolomis, kurias pastaroji suteikė bendrovei *FN GmbH*, subordinacijos (todėl *EEL GmbH* turėjo būti įrašyta žemesnėje pozicijoje kreditorių sąrašė). Buvo nustatyta, kad paskolos grąžinimo terminas – 2010 m. gruodžio 31 d. Pasak Vokietijos, dėl to susitarimų užtikrinimo užstatu sąlygos ir palūkanų normos buvo palyginti palankios bendrovei *FN GmbH*. Bendrovė *FN GmbH* grąžino visą [banko] paskolą iki reikiamos dienos. Vokietija priduria, kad [bankas] bendrovei *FN GmbH* pasiūlė dvi kredito priemones ([8–15] ir [1–5] mln. EUR) nuorodine [1–5] % palūkanų norma ⁽¹⁹⁾ ir kad su [banku] pavyko pasirašyti susitarimą dėl maždaug [0–3] mln. EUR vertės finansinės nuomos.
- (74) Kalbant apie *savarankišką finansavimą*, Vokietija nurodo, kad *FN GmbH* savo investicijas galėjo laipsniškai finansuoti naudodama teigiamus veiklos grynųjų pinigų srautus. Pirmas teigiamas pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą bei amortizaciją (angl. EBITDA) buvo gautas 2006 m., o pirmas grynasis pelnas – 2007 m., praėjus vos keliems metams nuo veiklos pradžios. Be to, Vokietija priekaištauja, kad sprendime padėti tyrimo procedūrą Komisija bendrovės *FN GmbH* apyvartos ir išlaidų skaičius pateikė neteisingai ir klaidinančiai. Vokietija atitinkamai pateikė šią informaciją, susijusią su lyginamąja apyvartos ir išlaidų raida 2003–2010 m.

4 lentelė

FN GmbH pajamos ir išlaidos 2003–2010 m.

(tūkst. EUR)								
Metai	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Apyvarta (vok. <i>Umsatz</i>)	2 225	7 968	7 364	7 136	8 281	13 338	19 900	23 759
Kitos veiklos pajamos (vok. <i>Sonstige betriebliche Erträge</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— įskaitant su mokesčiais susijusį žemės sandorį (vok. <i>Grundstückstransaktion</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Išsigijimai (vok. <i>Materialaufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Išlaidos darbuotojams (vok. <i>Personalaufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kitos veiklos išlaidos (vok. <i>Sonstiger betrieblicher Aufwand</i>)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽¹⁹⁾ Tačiau šis pasiūlymas nebuvo įgyvendintas.

- (75) Vokietija tvirtina, kad Komisija visų pirma neatsižvelgė į visas su viešąja sritimi susijusias išlaidas (ne ekonominės veiklos išlaidas), nepriskirtinas kasdienei oro uosto veiklai, taip buvo dirbtinai sumažintas veiklos pelnas. Vokietija mano, kad šioje lentelėje pateiktas tikras *FN GmbH* veiklos pelningumas.

5 lentelė

Pakoreguota *FN GmbH* išlaidų struktūra (atimtos viešosios srities susijusios išlaidos)

(tūkst. EUR)

Metai	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Pelnas pagal metinę ataskaitą	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Viešoji sritis	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
a) saugumas ir sauga, iš kurių:	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— priešgaisrinė apsauga (darbuotojai)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— investicinių sąnaudų amortizacija (priešgaisrinė apsauga)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— amortizacijos išlaidos (stebėjimas vaizdo kameromis)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— patruliavimas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— apsaugos darbuotojai	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) keleivių ir orlaivių apsauga	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— kontrolės prietaisai (asmenų ir daiktų)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— skrydžių sauga (DFS TTC)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
— amortizacija (skrydžių valdymo bokštas)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pakoreguotas metinis pelnas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pakoreguotas pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą bei amortizaciją (angl. EBITDA)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

5.1.3. *Pagalbos sąvoka. Oro uosto statyba – ne ekonominė veikla*

- (76) Vokietija laikėsi nuomonės, kad oro uosto statyba nėra ekonominė veikla, kurios privatūs investuotojai būtų pasirengę imtis savarankiškai, ir kad Europoje nėra tokio pavyzdžio (žr. tolesnį skirsnį). Pasak Vokietijos, privatūs investuotojai labiau suinteresuoti naudoti jau esančią oro uosto infrastruktūrą, nes rizika yra mažesnė ir ją galima valdyti.

- (77) Vokietija pasiūlė, kad oro uosto infrastruktūros statyba nebebūtų įtraukta į valstybės pagalbos kontrolės sritį, kad būtų galima išspręsti su privačių investicijų stoka toje srityje susijusias problemas. Vokietija tvirtina, kad tokios infrastruktūros statyba – tai priemonė, kurią valstybė, įgyvendindama transporto politiką, gali taikyti, siekdama valdyti ekonomikos raidą ir planuoti žemės panaudojimą.
- (78) Be to, Vokietija mano, kad viešojo parama šiuo konkrečiu atveju buvo daugiausia skirta viešosios srities veiklai, nepatenkančiai į Komisijos valstybės pagalbos kontrolės sritį. [20–30] iš [20–30] mln. EUR buvo investuota į priešgaisrinės apsaugos ir saugumo sistemas. Vokietija pridūrė, kad visi likę [2–5] mln. EUR buvo panaudoti kitai veiklai 2011 m. finansuoti.

5.1.4. Pagalbos sąvoka. Hipotetinio orientacinio investuotojo nebuvimas

- (79) Vokietija laikosi nuomonės, kad Europoje nėra rinkos privataus regioninio oro uosto infrastruktūrai finansuoti. Pasak Vokietijos, Europoje yra tik keli visiškai privatizuoti oro uostai. Tokių oro uostų pavyzdžiai – Glazgo Prestviko ir Lutono oro uostai. Nors nebuvo pradėtas joks tokių visiškai privačių oro uostų valstybės pagalbos tyrimas, Vokietija abejojo, kad šiems oro uostams nebuvo teikta viešojo parama. Vokietija pabrėžė, kad net pavyzdžiu imant Liubeko Blankenzės oro uostą, Liubeko savivaldybė 2009 m. atgavo nuosavybės teisę į platformą. Tai, kad privačių savininkų yra mažai, susiję su didžiulėmis fiksuotosiomis išlaidomis, visada patiriamomis statant oro uosto infrastruktūrą, ir Komisija tai pripažino 2014 m. aviacijos gairių projekte, kuris buvo rengiamas, kai buvo vykdoma oficiali tyrimo procedūra⁽²⁰⁾. Be to, Vokietija pažymėjo, kad teisinis netikrumas, atsiradęs dėl privalomo oro uosto sertifikavimo proceso, tuo pat metu priimtas sprendimas *Aéroports de Paris* ir tai, kad buvo pasirašyta tarptautinė Vokietijos ir Nyderlandų sutartis sulaukė privačius investuotojus nuo tokios rūšies projekto. Pasak Vokietijos, Komisijos pradiniam vertinime, pateiktame sprendime pradėti tyrimo procedūrą, neteisingai nenurodyta tai, kad komerciniai bankai nenorėjo – ir tai nestebina – finansuoti privačių oro uostų statybos ir kad toje srityje nebuvo veikiančios rinkos.
- (80) Vokietija laikosi nuomonės, kad Komisijos preliminariniame vertinime vertinant, ar tikrinamosios priemonės yra suderinamos su rinka, nesiremta aiškiais kriterijais. Pasak Vokietijos, Komisija turėjo, priešingai, remtis nustatyta universaliųjų pašto paslaugų srities teismų praktika⁽²¹⁾, patvirtinančia, kad tinklo kūrimas ir priežiūra neatitinka visiškai komercinio požiūrio. Vokietija taip pat siūlo remtis esama Komisijos praktika, kai Komisija tariamai patvirtino panašias paramos priemones. Kad pagrįstų šias nuomones, Vokietija pateikia Kaselio Kaldeno oro uosto infrastruktūros pavyzdį.
- (81) Vokietija padarė išvadą, kad, atsižvelgiant į sėkmingą oro uosto plėtrą, į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą bet kuris privatus investuotojas būtų investavęs taip, kaip tai padarė Vokietija.

5.1.5. FN GmbH neatitinka sunkumų patiriančios bendrovės kriterijų

- (82) Vokietija atmeta Komisijos preliminarį išvadą, kad FN GmbH galbūt atitinka sunkumų patiriančios bendrovės kriterijus, kaip nustatyta Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės)⁽²²⁾.
- (83) Vokietija šį teiginį grindžia penkiais dalykais. Pirma, FN GmbH pelną jau ėmė gauti po labai trumpo pradinio etapo (pirmas teigiamas pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą bei amortizaciją buvo gautas 2006 m. (neįtraukiant viešosios srities išlaidų), o pirmas grynasis pelnas – 2007 m.). Vokietija pažymi, kad vertindama regioniniams oro uostams suteiktas finansines priemones Komisija pradiniam etape nuostolių patiriančio paramos gavėjo niekada nelaikė sunkumų patiriančia bendrove. Pasak Vokietijos, jeigu Komisija laikytųsi tokio aiškinimo, nebegalėtų būti finansuojama jokia oro uosto infrastruktūra.
- (84) Antra, Vokietija tvirtina, kad niekada nebuvo įvykdyti „tvirti“ kriterijai, pagal kuriuos įmonė būtų laikoma patiriančia sunkumų. Vokietija abejoja sprendime pradėti tyrimo procedūrą pateiktomis pastabomis dėl neigiamo nuosavo kapitalo ir priduria, kad didžiausias akcininkas užtikrino, kad bendrovė finansiškai išsilaikytų – suteikė

⁽²⁰⁾ Daugiau informacijos apie galutines 2014 m. aviacijos gaires pateikta 38 konstatuojamojoje dalyje.

⁽²¹⁾ Žr. 2003 m. liepos 3 d. Sprendimo *Chronopost prieš Ufex ir kitus*, sujungtos bylos C-83/01 P, C-93/01 P ir C-94/01, ES:C:2003:388, 37 punktą.

⁽²²⁾ Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 244, 2004 10 1, p. 2).

paskolą, darė naujo kapitalo injekciją, sutiko, kad kreditorių sąrašė (vok. *Rangrücktrittklärung*) jis būtų įrašytas žemesnėje pozicijoje. Be to, Vokietija ginčija tai, kaip Komisija aiškina Bendrojo Teismo sprendimą *Freistaat Sachsen prieš Komisiją* (bylos T-102/07 ir T-120/07), manydama, kad neigiamas nuosavas kapitalas savaime reiškia tai, kad bendrovė patiria sunkumų. Pasak Vokietijos, neigiamo nuosavo kapitalo kriterijus yra tik vienas iš kelių kriterijų, kuriuos Bendrasis Teismas yra nustatęs siekiant nustatyti, ar įmonė patiria sunkumų.

- (85) Trečia, Vokietija teigia, kad *FN GmbH* neturi požymių, iš kurių būtų galima matyti, kad bendrovė patiria sunkumų, nes *FN GmbH* verslo raida nuo pat įsteigimo yra teigiama. Visų pirma, tai, kad *FN GmbH* mokamos palūkanos didėja, nerodo finansinių sunkumų, tokių kaip pernelyg didelis išiskolinimas, bet veikiau rodo didžiausio akcininko daugiakartės investicijas į *FN GmbH*.
- (86) Ketvirta, Vokietija tvirtina, kad *FN GmbH* savo finansinių sunkumų problemas galėjo spręsti naudodamasi savo veiklos pelnu, komercinių bankų paskolomis, taip pat iš didžiausio akcininko gautomis paskolomis ir lėšomis.
- (87) Galiausiai, Vokietija pareiškia, kad *FN GmbH* negali būti laikoma sunkumų patiriančia bendrove pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, kuriose nustatyta, kad tokiomis negali būti laikomos mažiau nei prieš trejus metus įsteigtos bendrovės (kaip *FN GmbH*).

5.1.6. Konkurencijos iškreipymas

- (88) Vokietija tvirtina, kad sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija neįrodė paramos priemonių poveikio konkurencijai atitinkamoje rinkoje, kurios ji neapibrėžė.
- (89) Po šių bendrųjų pastabų Vokietija dėl įvairių vertinamųjų priemonių laikėsi toliau aprašytos nuomonės.

5.2. 1 priemonė. Bendrovės *EEL GmbH* parama bendrovei *FN GmbH*

5.2.1. Bendrovės *EEL GmbH* vykdoma bendrovės *FN GmbH* kontrolė

- (90) Vokietija tvirtina, kad visus mokėjimo iš paskolų, kurias bendrovė *EEL GmbH* suteikė bendrovei *FN GmbH*, atvejus *EEL GmbH* griežtai kontroliavo stebėdama tiesioginį lėšų pervedimą kreditoriams *FN GmbH* vardu (vok. *treuhänderisch*).
- (91) Pasak Vokietijos, taip veikdama *EEL GmbH* galėjo užtikrinti, kad jos ištekliai būtų skiriami tik investicijoms, o ne kasdinei veiklai.
- (92) Vokietija dar pažymi, kad Klėvės apskrčiai ir Vėcės savivaldybei, kaip bendrovės *EEL GmbH* akcininkėms, *FN GmbH* steigimo akte (vok. *Geschäftsvertrag*) buvo suteiktos kelios išskirtinės teisės, pavyzdžiui, teisė skirti *FN GmbH* vykdomąjį direktorių (šia teise pasinaudota 2004 m.) ir kelios veto teisės, susijusios su pavienėmis valdymo priemonėmis, taip pat *FN GmbH* kapitalo pakeitimais ar pardavimu. Šios teisės galios, kol *FN GmbH* sumokės visas savo skolas šioms dviem akcininkėms.

5.2.2. Rinkos sąlygų ir reikiamų investicijų ex ante vertinimas

- (93) Vokietija tvirtina, kad per visą nagrinėjamąjį laikotarpį visi investiciniai sprendimai buvo pagrįsti rinkos tyrimais, o jų išvados sistemingai rodo, kad investicijos yra būtinos.
- (94) Tuo atžvilgiu Vokietija nurodo pirmą 1998 m. tyrimą (jį atliko [...]); remiantis tyrimu, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto projektas pasirodė esąs ekonomiškai pagrįstas ir tvarus. Vokietija paminėjo papildomus netrukus po to parengtus tyrimus, kuriuose buvo pateikta rekomendacija, kad pagal specializaciją naujojo oro uosto infrastruktūra turėtų būti priskirta pigių skrydžių bendrovių segmentui, kuris XX a. paskutinįjį dešimtmetį buvo laikomas perspektyviausiu augimo šaltiniu. Tai, kad buvo statoma aiškiai pigių skrydžių bendrovių eismui skirta infrastruktūra, geografinė oro uosto padėtis (aplink maždaug 35 mln. gyventojų), netoli esančių Amsterdamo ir Diuseldorfo oro uostų užpildymas tuo metu buvo apibūdinama kaip konkurencinis pranašumas.

- (95) Vokietija, pranašaudama finansinę oro uosto sėkmę, toliau nurodo kitus verslo planus, kurie buvo grindžiami tikėtiniu pigių skrydžių bendrovių eismo augimu, kaimyninių oro uostų užpildymu, susitarimų su *Ryanair* pasirašymu. Atsižvelgdama į poreikį užtikrinti aplinkos apsaugos taisyklių vykdymą, *FN GmbH* tuo pat metu užsakė oro eismo prognozę, kurią turėjo atlikti [...] (toliau – [...] tyrimas); tame tyrime numatyta, kad 2010 m. bus 2,88 mln. keleivių, o 2020 m. keleivių turėtų būti 3,1–4,85 mln. Vokietija atkreipia dėmesį, kad iš srautų duomenų matyti, jog verslo plano buvo visiškai laikytasi iki 2010 m., nepaisant to, kad buvo pirmiau minėtų nepalankių įvykių.
- (96) Vokietija toliau aiškina, kad 2009 m. *FN GmbH*, atsižvelgdama į didelį *Ryanair* veiklos oro uoste mastą, užsakė parengti dar vieną 2009–2020 m. verslo planą (toliau – 2009 m. verslo planas). Šis verslo planas buvo perduotas [bankui], ir bankas galėjo į šį specialistų atliktą tyrimą atsižvelgti priimdamas sprendimą bendrovei *FN GmbH* suteikti komercinę paskolą.
- (97) Atsižvelgdama į tuos aspektus, Vokietija ginčija Komisijos preliminarą nuomonę, kad *FN GmbH* verslo modelis buvo netvarus ir kad privatizacijos procesas buvo vykdomas remiantis politiniais motyvais, o ne grynai ekonominėmis priežastimis.

5.2.3. Bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteiktų paskolų suderinamumas su rinka

- (98) Vokietija nurodė, kad sprendime pradėti tyrimo procedūrą naudojamas neteisingas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis vertinama, ar bendrovės *EEL GmbH* suteiktų paskolų palūkanos yra suderinamos su rinka. Pasak Vokietijos, Komisija savo vertinime rėmėsi 2008 m. Komisijos komunikatu dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (toliau – 2008 m. orientacinių normų komunikatas) ⁽²³⁾. Vokietija tvirtina, kad, kadangi dauguma tikrinamųjų priemonių buvo suteiktos 2003–2005 m., Komisija turėjo remtis savo 1997 m. pranešimu dėl orientacinių ir diskonto normų metodo nustatymo (toliau – 1997 m. orientacinių normų komunikatas) ⁽²⁴⁾.
- (99) Be to, nepaisant to, kuris iš dviejų komunikatų būtų taikytinas *ratione temporis*, Vokietija abejojo galimybe šiuo atveju taikyti bet kurią Komisijos orientacinę normą, nes, tariamai, nėra veikiančios finansinės rinkos, skirtos oro uosto infrastruktūros statybai.
- (100) Vokietija pridūrė, kad valdžios institucijų suteiktos paskolos su rinka visiškai derėjo dėl šių priežasčių:
- a) visuose paskolų susitarimuose buvo nustatyta, kad turi būti grąžinta pagrindinė suma ir susidariusios rinką atitinkančios ir (arba) teisiškai taikytinos palūkanos;
 - b) visos bendrovei *FN GmbH* suteiktos paskolos buvo visiškai ir nuolat užtikrintos i) pirmos rūšies įkeista žeme (vok. *Grundschuld auf sämtliche Grundstücke*), ii) bendrovės *Airport Network BV* akcijomis, sudarančiomis dalį *ANH GmbH* kapitalo, ir iii) bendrovės *ANH GmbH* akcijomis, sudarančiomis dalį *FN GmbH* kapitalo;
 - c) bendrovei *FN GmbH* suteiktų paskolų palūkanų normos, kurios buvo [1–8] %, visą laiką derėjo su rinka, atsižvelgiant į didžiulį pradinį privataus kapitalo injekcijų įnašą (maždaug [20–50] %), sudariusį dalį viso projekto finansavimo, taip pat į aukštą užtikrinimo užstatu lygį;
 - d) šios palūkanų normos yra lygiavertės suteiktų paskolų, kurių grąžinimo terminas – 10 metų ir kurios 80 % užtikrintos nekilnojamojo turto, palūkanoms.
- (101) Kalbant apie privataus investuotojo kriterijų, Vokietija nurodė sprendimą *Italijos Respublika prieš Komisiją* ⁽²⁵⁾, kuriame Teismas nustatė, kad „siekiant nustatyti, ar tokios priemonės atitinka valstybės pagalbos reikalavimus, būtina apsvarstyti, ar panašiomis aplinkybėmis privatus investuotojas, kurio dydis galėtų būti palyginamas su viešąjį sektorių administruojančių subjektų, būtų galėjęs suteikti tokią kapitalo sumą“. Vokietija ginčijo, kad vietoj *EEL* veikęs privatus investuotojas būtų atsižvelgęs į atitiktis teisiniams reikalavimams prievolę ir sutikęs, kad, atsižvelgiant į atitiktis užtikrinimo išlaidas, pelnas iš investicijų būtų gautas vėliau, kaip Komisija jau pripažino ankstesnėje individualios

⁽²³⁾ Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

⁽²⁴⁾ Komisijos pranešimas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo (OL C 273, 1997 9 9, p. 3).

⁽²⁵⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italijos Respublika prieš Europos Bendrijų Komisiją*, C-305/89, ES:C:1991:142, 19 punktas.

pagalbos byloje *Einzelbeihilfe für Wasserwerke* ⁽²⁶⁾. Vokietija taip pat pridūrė, kad privatus investuotojas taip pat gali atsižvelgti į verslo modelio strateginį pobūdį ir (arba) tikslą ir pakoreguoti savo pelningumo planus. Remiantis 1984 m. rugsėjo 14 d. Komisijos komunikato dėl valdžios institucijų turimos bendrovių kapitalo dalies ⁽²⁷⁾ 3.2 punkto v papunkčiu, „*rinkų ar pasiūlos požiūriu investicijų strateginis pobūdis yra toks, kad akcijų dalies įsigijimas galėtų būti laikomas įprastu kapitalo teikėjo elgesiu, nors pelnas gaunamas vėliau*“. Vokietija konstatavo, jog šia nuostata paneigiama, kad yra su valstybės pagalba susijęs ekonominis pranašumas.

5.3. 2 priemonė. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės bendrovei *FN GmbH* suteiktos paramos priemonės

- (102) Pasak Vokietijos, 2002 m. spalio 15 d. Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės sprendimu bendrovei *FN GmbH* suteikta 3,525 mln. EUR vertės paramos priemonė faktiškai nėra pagalba arba bent jau esama pagalba pagal Procedūrų reglamentą. Vokietija ginčijo, kad priemonė buvo patvirtinta remiantis 1993 m. įsakymu. Pasak Vokietijos, įsakymas buvo priimtas prieš Komisijos pranešimą dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (toliau – 1994 m. aviacijos gairės) ⁽²⁸⁾.
- (103) Vokietija pridūrė, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas valstybės pagalba tapo ir Komisijos tikrinamas buvo tik vėlesniame etape, po to, kai: a) 2005 m. Komisija priėmė Bendrijos gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (toliau – 2005 m. aviacijos gairės) ir b) Bendrasis Teismas ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismas priėmė to sektoriaus precedentinius sprendimus ⁽²⁹⁾.
- (104) Vokietija šiuo atžvilgiu taip pat tvirtino, kad Komisija sprendime pradėti tyrimo procedūrą preliminariai vertindama 2 priemonę taikė neteisingą teisinį pagrindą. Iš tikrųjų, sprendimas pradėti tyrimo procedūrą ⁽³⁰⁾ buvo grindžiamas naujos redakcijos 1993 m. įsakymu, įsigaliojusiu 2003 m. sausio 1 d., t. y. po to, kai priemonė jau buvo suteikta.
- (105) Galiausiai Vokietija mano, kad, kadangi 1993 m. įsakymas, pagal kurį buvo patvirtinta tikrinamoji pagalbos priemonė, buvo panaikintas, Komisijai nebereikia remtis su esama pagalba susijusiomis Procedūrų reglamento nuostatomis.

5.4. 3 priemonė. Tiesioginė Klėvės apskrities parama bendrovei *FN GmbH*

- (106) Vokietija mano, kad suteikti tarpinį finansavimą buvo būtina siekiant pradiniam etape papildyti privačias investicijas į oro uostą. Kalbant apie tai, kad *FN GmbH* atsisakė antrosios paskolos dalies grąžinimo prievolės, Vokietija mano, kad Klėvės apskritis sąmoningai priėmė tą sprendimą, nes *FN GmbH* įvykdė savo teisinę prievolę sukurti bent 350 darbo vietų.

5.5. 4 priemonė. Bendrovės *EEL GmbH* refinansavimas viešosiomis lėšomis

- (107) Vokietija ginčija tai, kad *EEL GmbH* refinansavimas yra veiksmas, kuriame dalyvauja valstybė, nes tai tik kapitalo injekcija, kurią padarė bendrovės *EEL GmbH* akcininkės. Vokietija nurodo, kad bendrovę *EEL GmbH* refinansavo jos savininkės valdžios institucijos ir privatūs bankai.
- (108) Vokietija teigia, kad sprendime padėti tyrimo procedūrą tariama valstybės pagalba skaičiuojama du kartus (*EEL GmbH* įvykdytas *FN GmbH* refinansavimas ir *EEL GmbH* refinansavimas, kurį įvykdė jos viešosios akcininkės), nors tai tik viena priemonė. Vokietija primena, kad Komisija atsisakė dvigubo vertinimo panašioje byloje *Leipzig/Halle* ⁽³¹⁾.

⁽²⁶⁾ 2011 m. birželio 15 d. Komisijos sprendimo, N 322/10–, 49 punktas. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237041/237041_1243261_83_3.pdf.

⁽²⁷⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/transparency_extract_en.pdf.

⁽²⁸⁾ EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

⁽²⁹⁾ Visų pirma 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, ES:T:2000:290, 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, ES:T:2008:585, taip pat 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt/t.*, T-443/08, ES:T:2011:117.

⁽³⁰⁾ 42 konstatuojamoji dalis

⁽³¹⁾ SA.30743 – *Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle* (OL C 284, 2011 9 28, p. 6).

- (109) Vokietija neigia, kad *EEL GmbH* vykdė kokią nors ekonominę veiklą ir tvirtina, kad *EEL GmbH* veikiau turėtų būti laikoma laikina specialiosios paskirties įmone, įsteigta valdyti ir plėtoti oro uosto infrastruktūrą. Vokietija laikosi nuomonės, kad *EEL GmbH* buvo įsteigta siekiant veiksmingiau valdyti projektą, negu tai galėtų daryti jos dvi atskiros akcininkės (Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė), ir skaidriau naudoti pastarųjų suteiktą įsisteigimo paramą. Pasak Vokietijos, nė vienas privatus investuotojas nebūtų vykdęs tokios pat veiklos kaip *EEL GmbH*.
- (110) Galiausiai, Vokietija pridūrė, kad *EEL GmbH* turėjo pelno maržą dėl iš savo akcininkų gautų paskolų ir bendrovei *FN GmbH* suteiktų paskolų palūkanų normų skirtumo.

5.6. Suderinamumo vertinimas

- (111) Vokietija abejoja, kad Komisija sprendime pradėti tyrimo procedūrą paramos priemonių suderinamumą vertino atidžiai. Vokietija priduria, kad, atsižvelgiant į klausimą, susijusį su toliau paaiškintais teisėtais lūkesčiais, Komisija turėtų netęsti tyrimo ir nesvarstyti jokio paramos priemonės susigrąžinimo. Galiausiai Vokietija pažymi, kad Komisija davė leidimą Kaselio Kaldeno oro uostui suteikti paramos priemones, panašias į suteiktąsias Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui. Tuo remdamasi Vokietija daro išvadą, kad Komisija turėtų pareikšti, kad pastarosios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

5.7. Teisėti lūkesčiai

- (112) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti tyrimo procedūrą Vokietija vėl pakartojo ankstesnius argumentus dėl teisėtų lūkesčių. Pasak Vokietijos, 2009 m. liepos mėn. ⁽³²⁾ Komisija ją informavo, kad neketina šio atvejo toliau nagrinėti ir taip paskatino teisėtus lūkesčius. Vokietija konstatavo, kad tuomet Komisija privalėjo laikytis gero administravimo principo ir turėjo nebevykdyti preliminaraus tyrimo. Kad paremtų savo nuomonę, Vokietija tvirtino, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas sprendime *Salzgitter* ⁽³³⁾ nustatė, kad dėl Komisijos vėlavimo vykdyti jai suteiktus kontrolės įgaliojimus ir įgaliojimus įpareigoti susigrąžinti pagalbą, sprendimas susigrąžinti tampa neteisėtas tik ypatingais atvejais (kaip šis), kai Komisijos neveikimas būtų buvęs akivaizdus ir ji būtų aiškiai pažeidusi jai tenkančią rūpestingumo pareigą.
- (113) Vokietija tvirtino, kad Komisijai atliekant oficialią tyrimo procedūrą nebuvo atsižvelgta į kitus Komisijos dokumentus, pavyzdžiui, 2005 m. sprendimą *Konver II* (juo 14,9 mln. euri buvo skirta buvusių Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės karinių oro uostų pertvarkai) ir Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planą ⁽³⁴⁾, kuriuo akivaizdžiai raginta plėtoti naują oro uostų infrastruktūrą.

6. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

6.1. Flughafen Düsseldorf GmbH

- (114) Diuseldorfo oro uostą eksploatuojanti įmonė *Flughafen Düsseldorf GmbH* (toliau – *Flughafen Düsseldorf*) laikėsi nuomonės, kad keturios tikrinamosios priemonės turėjo poveikį konkurencijai bendrojoje rinkoje, todėl turėtų būti laikomos nesuderinamos. Pasak *Flughafen Düsseldorf*, keleivių srautai Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste per mažiau negu dešimt metų padidėjo dešimt kartų dėl to, kad viešąja parama oro uosto išlaidų struktūra buvo dirbtinai sumažinta. Pradėjusi vykdyti skrydžius Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste, bendrovė *Ryanair* savo rinkodaros kampanijose piktnaudžiaudama naudojo Diuseldorfo prekės ženklą, dėl to potencialūs klientai buvo klaidinami ir *Flughafen Düsseldorf* sąskaita siunčiami į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą.

6.2. Niederrheinische Industrie— und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg

- (115) Vietos prekybos ir pramonės rūmai *Niederrheinische Industrie— und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg* (toliau – *Niederrheinische IHK*) nurodo, kad, uždarius karinį oro uostą, apskrityje prarasta 400 darbo vietų ir maždaug 100 mln. EUR pajamų per metus, ir atvirkščiai – verslo plėtra Žemutinio Reino žemės Vėcės

⁽³²⁾ Sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 54 konstatuojamoji dalis.

⁽³³⁾ 2008 m. balandžio 22 d. Sprendimo *Salzgitter prieš Komisiją*, C-408/04, ES:C:2008:236, 106 punktas.

⁽³⁴⁾ COM(2006) 819.

oro uoste buvo itin teigiama, o regione sukurta daugiau kaip 1 200 darbo vietų. *Niederrheinische IHK* toliau pažymi, kad, remiantis 2003 m. verslo planu, oro uostas augo ir šioje žemėje tapo trečiu pagal dydį regioniniu oro uostu. Pastarojo meto keleivių srauto sumažėjimą daugiausia lėmė tai, kad Vokietijoje buvo nustatytas oro transporto keleivio mokestis.

6.3. *Erlebe-Fernreisen* ir *Atlasreisen*

- (116) Dvi vietos kelionių agentūros – *Erlebe-Fernreisen GmbH* (toliau – *Erlebe-Fernreisen*) ir *Atlasreisen Partnerunternehmen* (toliau – *Atlasreisen*) – pareiškė tyrimo procedūroje palaikančios Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto poziciją. *Erlebe-Fernreisen* laikosi nuomonės, kad karinio oro uosto renovacija ir bendradarbiavimas su Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto vadovybe labai paskatino bendrovės plėtrą. *Atlasreisen* primena, kad oro uostui pavyko įvykdyti sudėtingą sertifikavimo procesą ir atlaikyti tai, kad Vokietijoje buvo nustatytas oro transporto keleivių mokestis.

6.4. *Agello*

- (117) Oro uosto paslaugų teikėja *Agello Service GmbH* (toliau – *Agello*) mano, kad dėl teigiamos Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto verslo plėtros šis oro uostas šioje žemėje tapo trečiu pagal dydį regioniniu oro uostu, taigi ji mano, kad tai – sėkmingas Europos projektas. Jos nuomone, pastarojo meto keleivių srautų sumažėjimą daugiausia lemia tai, kad Vokietijoje buvo nustatytas oro transporto keleivio mokestis.

6.5. *Pro:niederrhein*

- (118) Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą palaikanti vietos piliečių grupė *Pro: niederrhein* mano, kad vertinamosios priemonės nėra neteisėtos ir kad oro uostas regionui svarbus, ir tai pabrėžta 2006 m. peticijoje, kurią pasirašė daugiau kaip 20 000 asmenų.

6.6. *Tower Company* ir *STI*

- (119) Oro uosto paslaugų teikėja *Tower Company GmbH* (toliau – *Tower Company*), atsakinga už skrydžių saugumą, ir keleivių kontrolės paslaugų teikėja *STI Security Training International GmbH* (toliau – *STI*) mano, kad jų vykdoma viešosios srities veikla negalėtų būti perkelta į kitą vietą, jeigu oro uostas būtų uždarytas. Šios bendrovės Komisiją ragina vertinant atsižvelgti į užimtumą.

6.7. *Serve2fly* ir *I-Punkt*

- (120) Oro uosto antžeminių paslaugų teikėja *Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH* (toliau – *Serve2fly*) ir vietos statybos bendrovė *I-Punkt GmbH* (toliau – *I-Punkt*) mano, kad verslo plėtra Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste yra itin teigiama ir šioje mažiau išsivysčiusioje Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės regiono dalyje sukurta daugiau kaip 1 000 darbo vietų. *Serve2fly* tvirtina, kad požiūris, kurio laikomasi sprendime pradėti tyrimo procedūrą, prieštarauja pačios Komisijos gairėms, nes vietos oro uostams neleidžiama konkuruoti rinkoje. *Serve2fly* primena nepalankias išorės aplinkybes, kurias oro uostui teko įveikti, ir ragina Komisiją į jas atsižvelgti.

6.8. *Gaetan Data*

- (121) Vietos mokymo bendrovė *Gaetan Data GmbH* (toliau – *Gaetan Data*) tvirtina, kad oro uostas yra išskirtinė vieta oro uosto srities mokymams rengti, ir mano, kad Komisija turėtų skubiai baigti tirti šį atvejį.

6.9. *Van Boekel*, *RAS* ir *SOV*

- (122) Vietos bendrovė *Van Boekel GmbH* (toliau – *Van Boekel*), kurios veikla, *inter alia*, yra susijusi su kelių tiesimo darbais ir kraštovaizdžio formavimu, orlaivių degalų papildymo paslaugų teikėja *Rheinland Air Service Werft & Handel GmbH* (toliau – *RAS*) ir autobusų transporto bendrovė *Schilling Omnibusverkehr GmbH* (toliau – *SOV*), vežanti iš Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto į Kelną ir Diuseldorfą ir iš šių miestų į oro uostą, tvirtina, kad oro uostas dabar yra tikrai europinio masto pelningas privatus oro uostas.

6.10. NRN Energie

- (123) *NRN Energie GmbH* (toliau – *NRN Energie*) teigia, kad oro uostą finansavo privatus investuotojas, priešingai negu Eindhoveno oro uostą, kuris iš Nyderlandų galėjo gauti papildomą karinių operacijų finansavimą. Kalbant apie valdžios institucijų dalyvavimą, *NRN Energie* mano, kad viešosios paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis. *NRN Energie*, kaip ir Vokietija, yra susirūpinusi dėl teisėtų lūkesčių pažeidimo.

6.11. KPP

- (124) Konsultacijas mokesčių klausimais teikianti įmonė *KPP Steuerberatungsgesellschaft mbH* (toliau – KPP) nurodo, kad *FN GmbH* 2010 m. gavo didžiulę kapitalo grąžą ([10–20] %). KPP tvirtina, kad didelė dalis *FN GmbH* gautų paskolų turėtų būti laikomos kvazinuosavu kapitalu ir bet kuriuo atveju jos yra visiškai užtikrintos užstatais.

6.12. Klėvės apskritis

- (125) Klėvės apskritis pritaria visoms Vokietijos pateiktoms pastaboms, visų pirma pastaboms, susijusioms su teisėtų lūkesčių pažeidimu. Ji taip pat pabrėžia didėjančią regioninių oro uostų paklausą Šiaurės Reino-Vestfalijos žemėje, vienoje iš Europoje tankiausiai apgyvendintų teritorijų, o netoli esantis ir beveik visiškai užpildytas Diuseldorfo oro uostas negali visiškai patenkinti tos paklausos. Klėvės apskritis priduria, kad Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto finansavimas visiškai atitiko 2005 m. aviacijos gaires, nes oro uostas atitiko D kategorijos oro uosto reikalavimus (iki 2007 m. imtinai).

6.13. FN GmbH

- (126) *FN GmbH* pritaria visoms Vokietijos pastaboms dėl sprendimo pradėti tyrimo procedūrą ir padėjo jas rengti. *FN GmbH* pabrėžia, kad tikrinamosios priemonės nėra valstybės pagalba, ypač bendrovės *EEL GmbH* rinkos sąlygomis suteiktos paskolos. Pasak *FN GmbH*, nepaisant labai didelių investicijų į oro uosto infrastruktūrą ([50–100] mln. EUR), *FN GmbH* geba išlaikyti aukštą nuosavo kapitalo pakankamumo koeficientą (didesnį negu [20–50] %) ir pasiekti, kad tikrinamųjų finansavimo priemonių dalis būtų mažesnė negu [20–50] % viso finansavimo. *FN GmbH* priduria, kad nuo veiklos pradžios 2003 m. srautų duomenys gerėjo, o veiklos pelnas didėjo, ir nuo 2007 m. *FN GmbH* kasmet gauna pelną. *FN GmbH* toliau pažymi, kad veiklos pajamos didėja ir gerokai viršija stabilias veiklos išlaidas. Pasak *FN GmbH*, tokie geri veiklos rezultatai būtų dar geresni, jeigu iš pelno ir nuostolio atskaitų būtų atimtos visos su viešąja sritimi susijusios išlaidos.
- (127) *FN GmbH* pabrėžia, kad ji nėra sunkumų patirianti bendrovė ir kad visos paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis. *FN GmbH* tvirtina, kad nustatytos bendrovės *EEL GmbH* suteiktų paskolų, kaip tokios klasės paskolų, palūkanų normos yra didesnės negu *Bundesbank* normos, taikomos naujoms užstatu užtikrintoms paskoloms, arba *Pfandbriefindex* ⁽³⁵⁾ normos (plius įprasta 80–120 bazinių punktų marža).

6.14. Kitos trečiosios šalys

- (128) Penki asmenys abejoja, ar:
- a) Vokietijos pateiktoje informacijoje parodytos tikros bendrovėms *EEL GmbH* ir *FN GmbH* skirtos sumos;
 - b) oro uostas būtų gebėjęs išlikti be viešųjų paskolų;
 - c) nebuvo veikiančios finansų rinkos, kuri būtų galėjusi finansuoti tokius projektus kaip Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto projektas;
 - d) *FN GmbH* galės grąžinti visas skolas ir palūkanas atėjus grąžinimo laikui 2016 m.; suinteresuotosios trečiosios šalys šiuo atžvilgiu tvirtina, kad Vokietija buvo priversta sutikti su skolos konvertavimo į nuosavybę sandoriu, svarstytu 2011 m., ir tai būtų neteisėta pagalba bei veiksmas, kurio nebūtų ėmęsis joks privatus investuotojas;

⁽³⁵⁾ Šis indeksas taikomas daugiausia AAA reitingo Vokietijos banko obligacijų palūkanų normoms.

- e) palūkanos, kurias Vokietija nustatė bendrovei *FN GmbH*, atitinka rinkos tikrovę;
- f) *FN GmbH* sukūrė 350 darbo vietų (tai buvo išankstinė Vokietijos sąlyga, nustatyta bendrovei *FN GmbH*, kurią įvykdžius 2004 m. nereikėjo grąžinti antrosios [2–5] mln. EUR dalies);
- g) tikroji bendrovės *Airport Network B.V* pateikto užstato, kuriuo užtikrintos bendrovei *FN GmbH* suteiktos paskolos, vertė yra didelė ⁽³⁶⁾;
- h) investuotojas būtų rizikavęs teikti paskolas oro uostui, kuris iš pradžių nebūtų gavęs licencijos oro susisiekimui vykdyti.

7. VOKIETIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (129) Vokietija nemanė, kad pono Kleinschnittgerio pateiktą informaciją galima patikimai naudoti vykdant procedūrą, nes atskleista konfidenciali per Klėvės apskrities posėdį svarstyta informacija, kuri buvo neteisėtai gauta ir perduota Komisijai.
- (130) Kalbant apie tam tikrų asmenų pateiktą informaciją, Vokietija nurodė savo medžiagą, pateiktą 2013 m. kovo 18 d. ir rugpjūčio 19 d., kuri apibendrinta 5 skirsnyje.

8. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

- (131) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kurią teikiant palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba ir taip iškraipoma ar gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (132) Turi būti laikomasi visų SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų kriterijų. Todėl, kad priemonė būtų valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti įvykdytos visos keturios toliau nurodytos sąlygos. Finansinė parama:
 - turi būti teikiama valstybės arba naudojant valstybės išteklius,
 - turi remti tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamybą,
 - turi iškreipti konkurenciją arba turi galėti ją iškreipti, ir
 - turi daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (133) Šiuo atveju Vokietija tvirtina, kad *EEL GmbH* ir jos akcininkės nuolatos veikė kaip apdairios rinkos ekonomikos veiklos vykdytojos, siekiančios pelningumo tikslų, ir kad vertinamomis priemonėmis nesuteiktas joks ekonominis pranašumas, kurio bendrovė nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis. Jeigu tikrai taip būtų, Vokietijos įgyvendintos priemonės nebūtų valstybės pagalba.

8.1. Teisėti lūkesčiai

- (134) Priešingai nei tvirtina Vokietija, Komisija nesukėlė jokių teisėtų lūkesčių, susijusių su preliminarus tyrimo užbaigimu. Pirma, argumentas, kad Komisija nesiėmė veiksmų, neturi reikšmės. Sujungtų bylų sprendime *Demesa ir Territorio Histórico de Álava prieš Komisiją* ⁽³⁷⁾ Teismas patvirtino, kad bet koks tariamas neveikimas neturi reikšmės tuo atveju, kai jai nebuvo pranešta apie pagalbos priemonę. Kadangi Vokietija apie pagalbą nepranešė (žr. 247 konstatuojamąją dalį), ji negali turėti teisėtų lūkesčių. Komisija atkreipia dėmesį, kad nuoroda į sprendimo *Salzgitter* teismo praktiką neturi reikšmės, nes šis sprendimas yra susijęs tik su susigrąžinimo laikotarpiu, jeigu Komisijos sprendime nustatoma, kad pagalba yra nesuderinama, o ne su preliminarus tyrimo laikotarpiu, su kuriuo susijusios Vokietijos pastabos. Galiausiai Komisija pažymi, kad, kadangi ji Vokietijai niekada nepranešė apie šio atvejo nagrinėjimo užbaigimą, ji turi teisę tęsti jo oficialų tyrimą.

⁽³⁶⁾ Suinteresuotosios trečiosios šalys savo abejonę dėl šio punkto pagrindė teiginiu, kad *Airport Network B.V* nuolat veikė nuostolingai.

⁽³⁷⁾ 2004 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Demesa ir Territorio Histórico de Álava prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-183/02 P ir C-187/02 P, Rink., ES:C:2004:701, 52 punktas.

8.2. Sunkumų patirianti bendrovė

- (135) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija nustatė, jog negalima paneigti, kad *FN GmbH* buvo finansinių sunkumų patirianti bendrovė. Tačiau, atsižvelgdama į Vokietijos pateiktą informaciją, Komisija laikosi nuomonės, kad *FN GmbH* finansinė padėtis laikui bėgant pagerėjo:
- a) bendrovei pavyko teigiamus grynujų pinigų srautus gauti praėjus mažiau nei 5 metams nuo veiklos pradžios (žr. 5 lentelę), o 2010 m. pabaigoje – praėjus metams nuo paskutinės tikrinamosios priemonės – ji jau gavo pelną;
 - b) bendrovė visada galėjo gauti savo privačių akcininkų paramą (žr. 72 konstatuojamąją dalį) ir galiausiai galėjo gauti paskolą iš komercinio banko (žr. 73 konstatuojamąją dalį);
 - c) per tą laikotarpį *FN GmbH* vadovybė nė karto neplanavo kreiptis dėl bankroto.
- (136) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė nė karto nebuvo patekusi į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 9 punkte aprašytą padėtį, kai bendrovė „nei naudodamasi savo ištekliais, nei savininkų, akcininkų ar kreditorių lėšomis nesugeba sumažinti nuostolių, kurie, institucijoms neįsikišus, artimiausiu arba vidutinės trukmės laikotarpiu beveik neabejotinai priverstų ją nutraukti veiklą“. Komisija daro išvadą, kad *FN GmbH* neturėtų būti laikoma sunkumų patiriančia bendrove.

8.3. Su bendrovei *FN GmbH* suteiktomis paskolomis susijusios pagalbos buvimas (1 priemonė)

8.3.1. Įmonės ir ekonominės veiklos sąvoka

- (137) Dar ne taip seniai oro uostų plėtra dažnai būdavo vykdoma tik pagal teritorinį principą arba, tam tikrais atvejais, atsižvelgiant į karinius poreikius. Oro uostų eksploatavimas buvo organizuojamas kaip viešojo administravimo, o ne komercinės įmonės dalis. Oro uostų ir oro uostus valdančių įmonių konkurencija taip pat buvo ribota ir plėtojosi laipsniškai.
- (138) Tačiau ta padėtis pastaraisiais metais pasikeitė. Nors tokie žemės naudojimo planavimo motyvai ir administracinės struktūros vis dar taikomi tam tikrais atvejais, dauguma oro uostų įsteigti pagal komercinę teisę, kad rinkos sąlygomis galėtų veikti vis konkurencingesnėje aplinkoje. Oro uostų eksploatavimas privačiam sektoriui paprastai buvo perduodamas juos privatizuojant arba laipsniškai suteikiant galimybę įgyti kapitalą. Pastaraisiais metais oro uostų įsigijimas labai domino privačiojo akcinio kapitalo įmones bei investicinius ir pensijų fondus – tai matyti ir šiuo atveju.
- (139) Kaip pažymėta Komisijos valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairių (toliau – 2014 m. aviacijos gairės) ⁽³⁸⁾ 44 punkte, dėl laipsniško rinkos jėgų atsiradimo oro uostų sektoriuje negalima tiksliai nustatyti, nuo kada oro uosto eksploatavimas turėjo būti neabejotinai laikomas ekonomine veikla. Tačiau Sąjungos teismai pripažino oro uostų veiklos pobūdžio pokytį. Sprendime *Leipzig/Halle airport* ⁽³⁹⁾ Bendrasis Teismas nustatė, kad nuo sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos negalima paneigti, kad valstybės pagalbos nuostatos turi būti taikomos oro uosto infrastruktūros finansavimui. Todėl nuo sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi valstybės pagalbos kontrolės sričiai priskiriama veikla.
- (140) Kalbant apie šį atvejį, įvairios paskolos, kurias Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto statybai finansuoti bendrovei *FN GmbH* suteikė bendrovė *EEL GmbH* ir kurių atžvilgiu vykdoma oficiali tyrimo procedūra, buvo suteiktos 2003 m., tai yra po to, kai buvo priimtas sprendimas *Aéroports de Paris*. Taigi Komisija daro išvadą, kad turi teisę tirti visas paskolas, kurias bendrovei *FN GmbH* suteikė bendrovė *EEL GmbH*.

⁽³⁸⁾ Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

⁽³⁹⁾ 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, Rink., ES:T:2011:117, visų pirma 93 ir 94 punktai; patvirtinta 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, C-288/11 P, ES:C:2012:821.

8.3.2. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (141) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokią tiesiogiai ar netiesiogiai suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybės išteklių, ir kurią suteikia pati valstybė arba bet kokia tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus.
- (142) Šiuo atveju pagalbos teikėja bendrovė *EEL GmbH* visiškai priklauso viešojo sektoriaus institucijoms, t. y. Klėvės apskrčiai ir Vėcės savivaldybei. Dėl šios priežasties tai – valstybės įmonė pagal apibrėžtį, nustatytą Komisijos direktyvos 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse ⁽⁴⁰⁾ 2 straipsnio b punkte.
- (143) Iš akcijų valdymo struktūros aiškiai matyti, kad šiuo metu lemiamą įtaką turi Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė, nes Klėvės apskritis (52 %) ir Vėcės savivaldybė (48 %) yra vienintelės *EEL GmbH* akcininkės. Be to, *EEL GmbH* valdančiąją tarybą sudaro du viešojo sektoriaus institucijų atstovai, t. y. Vėcės savivaldybės meras ir Klėvės apskrities valdytojas (vok. *Landrat*).
- (144) Valdžios institucijos bendrovei *EEL GmbH* turi ir lemiamą finansinę įtaką dėl pirmiau paminėto fakto, kad 2004–2005 m. *EEL GmbH* iš savo akcininkių gavo įvairias subsidijas (likvidumo paramą ir kapitalo injekcijas). Taigi viešojo sektoriaus institucijos bendrovei *EEL GmbH* skyrė tiesioginę finansinę paramą.
- (145) Todėl Komisija mano, kad *EEL GmbH* yra valstybinė įmonė, o jos ištekliai turi būti laikomi valstybės ištekliais.
- (146) Tačiau Teismas taip pat yra nusprendęs, kad net jeigu valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima savaime daryti prielaidos, kad ji iš tikrųjų įmonę kontroliuoja. Pagal valstybės suteiktą savarankiškumo lygį valstybinė įmonė gali būti daugiau ar mažiau nepriklausoma. Todėl vien to, kad valstybinė įmonė yra valdoma valstybės, nepakanka, kad tokios įmonės taikomos priemonės, pvz., nagrinėjamosios paskolos, būtų priskirtos valstybei. Teismas nurodė, kad nustatyti, ar pagalbos priemonė, kurios imasi valstybinė įmonė, yra priskirtina valstybei, galima remiantis rodiklių rinkiniu.
- (147) Tokie rodikliai gali būti įmonės integravimas į viešojo administravimo struktūras, jos veiklos pobūdis ir šios vykdymas rinkoje įprastomis konkurencijos su privačiais subjektais sąlygomis, įmonės teisinė padėtis (pagal viešąją teisę arba įprastą bendrovių teisę), valdžios institucijų vykdomos įmonės valdymo kontrolės intensyvumas arba bet kuris kitas rodiklis, konkrečiu atveju rodantis, kad valdžios institucijos dalyvauja priimančią sprendimą dėl priemonės arba kad mažai tikėtina, jog jos nedalyvauja, taip pat atsižvelgiant į priemonės taikymo sritį, turinį arba jos sąlygas.
- (148) Pirmiausia reikėtų pažymėti, kad vietos valdžios institucijos yra suinteresuotos, kad būtų vykdomi su oro uostu susiję dideli investiciniai projektai ir dažnai tam tikru mastu dalyvauja įgyvendinant tokius projektus. Taip yra dėl to, kad oro uostas gali būti itin svarbus vykdant kelių sričių politiką: transporto, regioninės ar nacionalinės ekonominės plėtros arba miesto ir šalies planavimo. Nagrinėjamoju atveju oro uostą faktiškai eksploatuoja privati bendrovė. Vis dėlto, sprendimas karinį oro uostą pertvarkyti į civilinį oro uostą ir parduoti privačiam investuotojui buvo politinis. Be to, vykdant šią pertvarką svarbiausias vaidmuo teko Klėvės apskrčiai ir Vėcės savivaldybei.
- (149) Komisija atkreipia dėmesį, kad abi regioninės viešojo sektoriaus institucijos bendrovę *EEL GmbH* įsteigė tam, kad oro uosto nekilnojamas turtas būtų parengtas tolesniam komerciniam naudojimui civiliniame oro uoste ir kad nekilnojamas turtas būtų valdomas, kol jį perims privatus investuotojas, kaip nustatyta 1999 m. gruodžio 16 d. steigimo akto (vok. *Gesellschaftsvertrag*) ⁽⁴¹⁾ 2 straipsnyje. Kaip paaiškinta 32 konstatuojamojoje dalyje, ši veikla nebuvo vykdoma iki 2003 m. balandžio mėn., kai bendrovės veikla buvo atgaivinta. Nuo tada *EEL GmbH* veikla susijusi tik su naujų investicijų nukreipimu į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą, taigi ji tebeatitinka pirminį pavidimą.

⁽⁴⁰⁾ 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

⁽⁴¹⁾ „Bendrovės paskirtis – plėtoti ir atverti buvusį NATO Vėcės Larbrucho oro uostą, t. y. užtikrinti būtiną techninius ir infrastruktūros įrenginius, taip pat prižiūrėti ir atnaujinti objektą jį rengiant tolesniam naudojimui komerciniais tikslais.“

- (150) Be to, 1999–2001 m. oro uostą eksploatavo Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė (per tuo metu valstybei priklausiusią bendrovę *FN GmbH*), o *EEL GmbH* buvo specialiai įsteigta siekiant užtikrinti būsimą civilinio oro uosto veikimą.
- (151) Iš pirmiau pateiktos informacijos matyti, kad *EEL GmbH* turi būti laikoma specialiąja įmone, kaip apibrėžta 109 konstatuojamojoje dalyje, Klėvės apskrities ir Vėcės savivaldybės įsteigta siekiant jų viešosios politikos tikslų, susijusių su Žemutinio Reino Vėcės oro uostu, visų pirma – karinį oro uostą pertvarkyti į civilinį oro uostą, o nagrinėjamosiomis priemonėmis ir buvo ketinama tai finansuoti ir palaikyti. Iš to aiškiai matyti, kad nagrinėjamosios priemonės yra priskirtinos Klėvės apskričiai ir Vėcės savivaldybei.
- (152) Be to, sprendimą bendrovei *FN GmbH* per bendrovę *EEL GmbH* suteikti paskolas ir pratęsti jų grąžinimo terminą priėmė *EEL GmbH* akcininkės, t. y. valdžios institucijos. Komisija taip pat pažymi, kad abi viešosios akcininkės nusprendė dėl kiekvienos bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteiktos paskolos dydžio, sudėties ir sąlygų, kaip pabrėžta *EEL GmbH* visuotinio susirinkimo protokole.
- (153) Be to, visas bendrovės *EEL GmbH* oro uostą valdančiai bendrovei *FN GmbH* suteiktas paskolas refinansavo Klėvės apskritis⁽⁴²⁾. Tai dar vienas įrodymas, kad sprendimus bendrovei *FN GmbH* suteikti paskolas ir pratęsti jų grąžinimo terminą iš tikrųjų priėmė valdžios institucijos.
- (154) Be to, *EEL GmbH* neturi direktorių valdybos. Abu valdantieji direktoriai yra viešųjų akcininkių atstovai. Vienas bendrovės valdantis direktorius yra Klėvės apskrities valdytojas, kitas – Vėcės savivaldybės meras. Be to, *EEL GmbH* neturi nuolatinį darbuotojų, ją valdo vienas Klėvės apskričiai dirbantis valstybės pareigūnas. Iš to matyti, kad bet koki bendrovės *EEL GmbH* priimtą sprendimą iš tikrųjų priima viešųjų akcininkių atstovai, ne tik dirbantys valdžios institucijose, bet ir vykdančios įmonės kasdienį valdymą. Tai patvirtina, kad nagrinėjamosios priemonės yra priskirtinos viešosioms akcininkėms.
- (155) Be to, nepaisant to, kad *EEL GmbH* teisinė forma – privati bendrovė, jai taikomos viešosios apskaitos taisyklės⁽⁴³⁾.
- (156) Galiausiai, kai tik bendrovė *FN GmbH* grąžins visas paskolas ir palūkanas, kurias ji privalo grąžinti, bendrovę *EEL GmbH* planuojama uždaryti. Todėl, kaip tvirtina Vokietija, *EEL GmbH* turėtų būti laikoma specialiąja dviejų viešųjų akcininkių įsteigta įmone, kurios vienintelė funkcija – sutelkti išteklių, kuriuos investiciniais tikslais būtų galima nukreipti bendrovei *FN GmbH*. Tai taip pat patvirtina, kad priemonės galima priskirti šioms viešosioms akcininkėms.
- (157) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad *EEL GmbH* priimti sprendimai bendrovei *FN GmbH* suteikti paskolas ir pratęsti jų grąžinimo terminus (1 priemonė) yra valstybės išteklių perdavimas, ir tai priskirtina valstybei.

8.3.3. Atrankusis ekonominis pranašumas. Rinkos ekonomikos investuotojo ir (arba) kreditoriaus principas

- (158) Siekdama patikrinti, ar lengvatinėmis sąlygomis suteikus paskolą įmonei buvo suteiktas ekonominis pranašumas, Komisija taiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo kriterijų. Pagal šį principą kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikė bendrovei įprastas rinkos sąlygas atitinkančiomis aplinkybėmis, neturėtų būti laikomas valstybės pagalba⁽⁴⁴⁾.
- (159) Todėl Komisija turi pirmiausia vertinti, ar keturių bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* suteiktų paskolų ir dviejų grąžinimo terminų pratęsimo atvejų sąlygomis pastarajai suteiktas ekonominis pranašumas, kurio nebūtų buvę įprastomis rinkos sąlygomis. Šiuo atveju Vokietija dėl keturių paskolų paaiškino, kad tuo metu (2003–2005 m.) bendrovė *FN GmbH* paskolų iš komercinių bankų greičiausiai nebūtų gavusi, ir tai paaiškinta pirmiau šiame sprendime.

⁽⁴²⁾ Vėcės savivaldybės skirtą finansinę paramą sudarė tik pradinė kapitalo injekcija steigiant bendrovę *EEL GmbH*, tačiau ji palaikė visus *EEL GmbH* ir Klėvės apskrities priimtus sprendimus.

⁽⁴³⁾ Pagal *Haushaltsgrundsatzgesetz* (toliau – HGrG), nustatančio Vokietijos viešojo sektoriaus subjektų biudžeto ir apskaitos principus, 53 punktą.

⁽⁴⁴⁾ Komisijos komunikato valstybėms narėms „EEB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir Komisijos direktyvos 80/723/EEB 5 straipsnio taikymas apdirbamosios pramonės valstybinėms įmonėms“ (OL C 307, 1993 11 13, p. 3) 11 punktą. Šis komunikatas susijęs su apdirbamąja pramone, bet taikomas ir kitiems ekonomikos sektoriams. Taip pat žr. 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Cityflyer*, T-16/96, Rink. p. II-757, 51 punktą.

- (160) Nustatant, ar priemonė turi pagalbos požymių, svarbi valstybės pagalbos sąvoka, ir, kaip Teisingumo Teismas nuolat nusprendžia, „valstybės pagalbos sąvoka turi būti taikoma objektyviai situacijai, kuri turi būti vertinama Komisijos sprendimo priėmimo dieną“. Norint vertinti, ar paskolos iš viešųjų šaltinių buvo suteiktos rinkos sąlygomis arba ar jomis skoliniojo suteikiamas pranašumas, Komisija, jeigu nėra palyginamos rinkos normos, gali remtis pakaitiniais orientacinių normų rodikliais. Taigi Komisija mano, kad tinkamas pagalbos požymių nustatymo metodas yra metodas, nurodytas Komisijos komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (toliau – 2008 m. orientacinių normų komunikatas) ⁽⁴⁵⁾, išgaliojusiame 2008 m. liepos 1 d. Komisija siūlo šias priemones nagrinėti atsižvelgiant į tą komunikatą ⁽⁴⁶⁾.
- (161) Remiantis 2008 m. orientacinių normų komunikatu, paskolos palūkanų normos marža priklauso nuo užtikrinimo užstatu lygio ir skolininko kredito reitingo. Taigi, siekdama nustatyti tinkamą rinką atitinkančią palūkanų normą, Komisija turi atsižvelgti į bendrovės *FN GmbH* kredito reitingą ir užstato, kuriuo užtikrinta paskola, vertę.

FN GmbH kredito reitingas

- (162) Per laikotarpį, kai buvo suteiktos pirmos keturios paskolos, bendrovė *FN GmbH* nebuvo reitinguota jokios kredito reitingų agentūros, nebuvo ir banko vidinio reitingo. Dėl tos priežasties Vokietija pasamdė konsultacinę įmonę [...] (toliau – konsultantas), kad ši įvertintų bendrovės *FN GmbH* reitingą kiekvienais metais, kuriais buvo skirtos visos keturios paskolos. Konsultantas apskaičiavo vienų metų išipareigojimų neįvykdymo tikimybę ir reitingą. Tada šiuos įverčius patikrino ir patvirtino audito bendrovė [...].
- (163) Konsultantas įverčius apskaičiavo remdamasis 2006 m. mokumo nuostatais ⁽⁴⁷⁾, kuriais Vokietija įgyvendina susitarimo „Bazelis II“ taisykles. Remiantis mokumo nuostatais, bankai turi apskaičiuoti vienų metų išipareigojimų neįvykdymo tikimybę taikydami vidaus reitingais pagrįstą metodą. Tačiau tam tikrų rūšių finansavimui (vok. *Spezialfinanzierungen*) reikalavimas apskaičiuoti išipareigojimų neįvykdymo tikimybę netaikomas. Mokumo nuostatuose nustatyta, kad tokios rūšies finansavimui taikomas paprastas rizikos vertinimas. Apskaičiuodamas išipareigojimų neįvykdymo tikimybę ir reitingą, konsultantas taikė šį paprastesnį vertinimo metodą. Taikant tą metodą vertinami šie penki veiksniai: skolininko finansinis pajėgumas, politinės ir teisinės aplinkybės, verslo pobūdis, savininko finansinis pajėgumas ir įkeičiamas turtas.
- (164) Vertinama, kad kiekvienos paskolos išipareigojimų neįvykdymo tikimybė yra [0,5–3]–[1–5] % Pasak konsultanto, ši išipareigojimų neįvykdymo tikimybė atitinka [...] reitingą. Reikia pažymėti, kad vertinant šį reitingą įtraukiamas ir užstato lygio įvertis, taigi ir su kiekviena paskola susijęs nuostolis dėl išipareigojimų neįvykdymo. Tai reiškia, kad į konsultanto nustatytą reitingą jau įtrauktas galimas punktas, susijęs su užstato pateikimu, ir tai yra emisijos (ne emitento) reitingas. Tačiau konsultanto ataskaitoje nepateikta informacijos apie užstato, kuriuo užtikrintos nagrinėjamosios paskolos, vertę, taip pat nepateikta informacijos apie faktinį su kiekviena paskola susijusio nuostolio dėl išipareigojimų neįvykdymo lygį.
- (165) Jeigu būtų atsižvelgta tik į pirmus keturis konsultanto vertintus veiksnius (o į paskutinį – tai, kad pateiktas užstatas – nebūtų atsižvelgta), konsultanto gauti įverčiai turėtų būti reitingas, panašus į emitento reitingą. Pavyzdžiui, vidutiniai pirmų keturių veiksnių balai yra [1–5], o tai gali būti laikoma įverčiu, artimu [...] reitingui. Šis emitento reitingas taikomas 1, 2 ir 3 paskoloms. Taikant šį metodą apskaičiuotas 4 paskolos emitento reitingas yra [...].
- (166) Komisija atkreipia dėmesį, kad dėl konsultanto parengtos ataskaitos kyla tam tikrų abejonių, susijusių su reitingo vertinimo kokybe. Be to, šį reitingo vertinimą reikia aiškinti apdairiai, nes konsultantas su skolininku neturi jokių kredito ryšių. Tačiau šis reitingo vertinimas kredito reitingų agentūrų naudojamoje reitingų skalėje yra gana žemas, ir atrodo, kad jis atitinka [banko] apskaičiuotą vėlesnio laikotarpio kredito reitingą.

⁽⁴⁵⁾ Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

⁽⁴⁶⁾ 2008 m. orientacinių normų komunikate nustatytas orientacinių ir diskonto normų, taikomų kaip pakaitiniai rinkos normos rodikliai, nustatymo metodas. Nepaisant to, kad Komisijos orientacinė norma yra tik pakaitinis rodiklis, Komisija neturi kitų įrodomųjų duomenų, kuriais remdamasi galėtų nustatyti palūkanų normą, kurią skolininkas galėtų gauti rinkoje.

⁽⁴⁷⁾ *Solvabilitätsverordnung – SolvV*, 2006 m. gruodžio 14 d., paskelbta 2006 m. gruodžio 20 d. Vokietijos oficialiajame leidinyje *Bundesgesetzblatt* (I dalis, Nr. 61, p. 2926).

- (167) Be to, Vokietija pateikė bendrovės *FN GmbH* vienu metų išsipareigojimų neįvykdymo tikimybės įvertį, kurį [bankas] taikė 2009 ir 2010 m. 2009 m. [bankas] bendrovei *FN GmbH* suteikė dvejų metų trukmės [4–10] mln. EUR paskolą. 2009 m., kaip ir 2010 m., [bankas] apskaičiavo, kad vienu metų išsipareigojimų neįvykdymo tikimybė yra [1–5] %. Remiantis reitingų agentūrų skelbiamais vidutiniais išsipareigojimų neįvykdymo tikimybės įverčiais ⁽⁴⁸⁾, vienu metų [1–5] % išsipareigojimų neįvykdymo tikimybė atitinka [...]–[...] reitingą.

Užstatas ir nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo ⁽⁴⁹⁾

- (168) 1 paskola jos suteikimo metu (2003 m. balandžio 11 d.) yra užtikrinta šiuo užstatu:

- a) įkeista oro uosto žemė (maždaug 6,2 mln. m²) ir pastatais. *FN GmbH* žemę iš Vokietijos valstybės 2002 m. įsigijo už [5–20] mln. EUR. 2002 m. rugsėjo mėn. nepriklausomo vertintojo parengtoje ataskaitoje nurodyta, kad žemės rinkos vertė yra maždaug [5–20] mln. EUR. Oro uosto ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2002 m. pabaigoje (įskaitant investicijas į žemę ir pastatus) buvo maždaug [5–20] mln. EUR. Tuo metu, kai buvo suteikta 1 paskola, žemė buvo įkeista su reikalavimo ([1–6] mln. EUR) pirmumo teise [...] naudai;
- b) asmenine pono [...] garantija. Vokietija nepateikė informacijos apie garanto asmeninio turto vertę;
- c) įkeistomis *Airport Network (AV) B.V.* akcijomis, sudarančiomis dalį *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- d) įkeistomis *ANH GmbH* akcijomis, sudarančiomis dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę.

- (169) Jeigu atsižvelgiama į buhalterinę oro uosto ilgalaikio turto vertę ([5–20] mln. EUR) ir atimamas reikalavimas, kuriam teikiama pirmumo teisė ([1–6] mln. EUR), lieka maždaug [5–15] mln. EUR skolintojo reikalavimams ([5–15] mln. EUR) padengti. Taigi apskaičiuota, kad nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo yra maždaug [...] % ⁽⁵⁰⁾. Tai greičiausiai konservatyvus nuostolio dėl išsipareigojimų neįvykdymo įvertis, nes tam tikra papildoma vertė galėtų būti priskirta ir asmeninei garantijai bei įkeistoms akcijoms, tačiau informacijos apie tai nėra.

- (170) 2 paskola jos suteikimo metu (2004 m. birželio 17 d.) buvo užtikrinta šiuo užstatu:

- a) įkeista oro uosto žemė ir pastatais. Oro uosto ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2003 m. pabaigoje (įskaitant investicijas į žemę ir pastatus) buvo maždaug [20–40] mln. EUR. Tuo metu, kai buvo suteikta 2 paskola, žemė buvo įkeista su reikalavimo ([1–6] mln. EUR) pirmumo teise [...] naudai, taip pat 1 paskolos atžvilgiu buvo užstatas su reikalavimo ([11–20] mln. EUR) pirmumo teise *EEL GmbH* naudai (žr. pirmiau pateiktą informaciją apie pirmąją paskolą);
- b) įkeistomis *Airport Network (AV) B.V.* akcijomis, sudarančiomis dalį *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- c) įkeistomis *ANH GmbH* akcijomis, sudarančios dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę.

- (171) Jeigu atsižvelgiama į buhalterinę oro uosto ilgalaikio turto vertę ([20–40] mln. EUR) ir atimami du [...] ir *EEL GmbH* reikalavimai, kuriems teikiama pirmumo teisė ([1–6] mln. EUR ir [11–20] mln. EUR), lieka maždaug [10–25] mln. EUR *EEL GmbH* reikalavimams, susijusiems su 2 paskola ([1–5] mln. EUR), padengti. Šiuo atveju apskaičiuotas susigrąžintų sumų rodiklis yra beveik [...] %. Taigi apskaičiuota, kad nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo yra [...].

⁽⁴⁸⁾ Žr. *Standard and Poor's*, 2012 Annual Global Corporate Default Study and Rating Transitions“ (2012 m. metinis visuotinis įmonių išsipareigojimų neįvykdymo tyrimas ir reitingų pokyčiai), 2013 m. kovo 18 d., p. 29, ir *Moody's*, Corporate Default and Recovery Rates 1920–2010“ (Įmonių išsipareigojimų neįvykdymo ir susigrąžintų sumų rodikliai 1920–2010 m.), 2011 m. vasario 28 d., p. 31.

⁽⁴⁹⁾ Užstato lygis gali būti vertinamas kaip nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo – tai procentais išreikštas galimų skolininko nuostolių dydis, atsižvelgiant į sumas, atgautinas iš užstato ir turto bankroto atveju; todėl nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo yra atvirkščiai proporcingas užstato vertei.

⁽⁵⁰⁾ Nuostolis dėl išsipareigojimų neįvykdymo = 1 – susigrąžintų sumų rodiklis = 1 – [...] mln. EUR/[...] mln. EUR = [...] %.

(172) 3 paskola jos suteikimo metu (2004 m. liepos 28 d.) buvo užtikrinta šiuo užstatu:

- a) įkeista oro uosto žemė ir pastatai. Oro uosto ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2003 m. pabaigoje (įskaitant investicijas į žemę ir pastatus) buvo maždaug [20–40] mln. EUR. Tuo metu, kai buvo suteikta 3 paskola, žemė buvo įkeista su reikalavimo ([1–6] mln. EUR) pirmumo teise [...] naudai, taip pat 1 ir 2 paskolų atžvilgiu buvo užstatas su reikalavimo ([10–20] mln. EUR) pirmumo teise skolintojo naudai;
- b) įkeistomis *Airport Network (AV) B.V.* akcijomis, sudarančiomis dalį *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- c) įkeistomis *ANH GmbH* akcijomis, sudarančiomis dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- d) įkeista bendrove *FN GmbH*. Informacijos apie šio užstatą vertę nėra.

(173) Jeigu atsižvelgiama į buhalterinę oro uosto ilgalaikio turto vertę ([20–40] mln. EUR) ir atimami du [...] ir *EEL GmbH* reikalavimai, kuriems teikiama pirmumo teisė ([1–6] mln. EUR ir [10–20] mln. EUR), lieka maždaug [10–20] mln. EUR skolintojo reikalavimams, susijusiems su 3 paskola ([2–5] mln. EUR), padengti. Šiuo atveju susigrąžintų sumų rodiklis yra beveik [...] %. Taigi apskaičiuota, kad nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra [...].

(174) Tuo metu, kai buvo suteikta 4 paskola (2005 m. liepos 1 d.), visų ankstesnių paskolų ir nesumokėtų, bet susikaupusių maždaug [0,5–3] mln. EUR palūkanų grąžinimo terminas buvo pratęstas iki tos pačios dienos, t. y. iki 2010 m. gruodžio 31 d. Bendra paskolų suma buvo [20–30] mln. EUR ir [0,5–3] mln. EUR nesumokėtų palūkanų. Šiems *EEL GmbH* reikalavimams užtikrinti susitartas užstatas buvo šis:

- a) įkeista oro uosto žemė ir pastatai. Oro uosto ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2004 m. pabaigoje (įskaitant investicijas į žemę ir pastatus) buvo maždaug [20–40] mln. EUR. Tuo metu, kai buvo suteikta 4 paskola, 1, 2 ir 3 paskolų atžvilgiu buvo reikalavimas su pirmumo teise skolintojo naudai, reikalavimo vertė buvo [10–25] mln. EUR. [...] suteiktos paskolos atžvilgiu reikalavimo su pirmumo teise nebebuvo ⁽⁵¹⁾;
- b) įkeistos *Airport Network (AV) B.V.* akcijos, sudarančios dalį *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- c) įkeistos *ANH GmbH* akcijos, sudarančios dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę;
- d) papildomai, visiems *EEL GmbH* reikalavimams, susijusiems su visomis paskolomis, užtikrinti [...] 2005 m. liepos 1 d. suteikė asmeninę garantiją. Šia garantija buvo išplėsta ankstesnė garantija, kurią 1 paskolos atžvilgiu 2003 m. birželio 8 d. suteikė [...]. Vokietija pateikė apskaičiuotą [...] asmeninio turto vertę, atėmus jo turimų bendrovių *Airport Niederrhein Holding GmbH* ir *FN GmbH* akcijų, kad užstatas nebūtų skaičiuojamas du kartus, vertę. Apskaičiuota, kad 2004 m. pabaigoje garanto asmeninio turto vertė buvo maždaug [20–40] mln. EUR ⁽⁵²⁾.

(175) Oro uosto ilgalaikio turto ([20–40] mln. EUR) ir [...] asmeninės garantijos ([20–40] mln. EUR) buhalterinė vertė sudaro daugiau kaip 100 % visos paskolos ir mokėtinų palūkanų sumos ([20–30] mln. EUR plius [0,5–3] mln. EUR). Taigi susigrąžinimo rodiklis yra [...] %, o nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo – [...].

(176) 2010 m. lapkričio 29 d. visų suteiktų [20–30] mln. EUR paskolų ir susikaupusių bei mokėtinų [5–10] mln. EUR palūkanų grąžinimo terminas buvo pratęstas dar 6 metams iki 2016 m. gruodžio 31 d. Mokėtina suma buvo užtikrinta šiuo užstatu:

- a) įkeista oro uosto žemė ir pastatai. Oro uosto ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2009 m. pabaigoje (įskaitant investicijas į žemę ir pastatus) Komisijai nežinoma. Paskutinė žinoma ilgalaikio turto buhalterinė vertė 2005 m. pabaigoje buvo [20–40] mln. EUR. Vokietija nurodė, kad 2010 m. pabaigoje žemės ir pastatų buhalterinė vertė buvo [30–70] mln. EUR ⁽⁵³⁾. Kadangi ši vertė apskaitoje buvo nurodyta netrukus po to, kai

⁽⁵¹⁾ Žr. 2005 m. liepos 1 d. paskolos susitarimo 22 ir 23 punktus.

⁽⁵²⁾ Žr. 2014 m. gegužės 23 d. Vokietijos rašto 2 priedo 2 punktą.

⁽⁵³⁾ 2005–2010 m. vertė padidėjo labiausiai dėl [...].

antrą kartą buvo pratęstas paskolų grąžinimo terminas, galima sutikti, kad tai – užstato vertė. Tuo metu buvo pirmo rango žemės ir pastatų hipoteka, kuria užtikrinti [0,5–3] mln. EUR vertės [banko] reikalavimai;

- b) įkeistomis *Airport Network B.V.* akcijomis, sudarančiomis dalį *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę antrą kartą pratęsiant paskolų grąžinimo terminą;
- c) įkeistomis *ANH GmbH* akcijomis, sudarančiomis dalį *FN GmbH* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę antrą kartą pratęsiant paskolų grąžinimo terminą;
- d) įkeistomis *FN GmbH* akcijomis, sudarančiomis dalį *FN Gewerbe GmbH* ir *FN Grundbesitzgesellschaft* kapitalo. Vokietija nepateikė informacijos apie šių akcijų vertę antrą kartą pratęsiant paskolų grąžinimo terminą;
- e) asmenine [...] suteikta garantija, kurios apskaičiuota vertė buvo maždaug [30–70] mln. EUR ⁽⁵⁴⁾.

(177) Oro uosto ilgalaikio turto ([30–70] mln. EUR) ir asmeninės garantijos, kurios apskaičiuota vertė buvo maždaug [30–70] mln. EUR, atėmus pirmo rango [banko] naudai įkeistą turtą ([0,5–3] mln. EUR), buhalterinė vertė sudaro maždaug [...] % visos paskolos ir mokėtinų palūkanų sumos ([20–30] mln. EUR plus [5–10] mln. EUR), o tai reiškia, kad nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra [...].

(178) Toliau lentelėje apibendrinama informacija apie kiekvienos paskolos reitingą ir užstatą.

6 lentelė

Kiekvienos paskolos reitingas ir užstatas

Paskola	Data	Suma mln. EUR (paskola+mokėtinos palūkanos)	Emite- nto reitingas	Užstato vertė (žemė, pastatai ir asmeninė garan- tija)	[...] reika- lavimas, kuriam teikiama pirmumo teisė	[Banko] reikala- vimas, kuriam teikiama pirmumo teisė	Susigrąži- nimo rodiklis	Nuost- olis dėl įsipareigo- jimų neįvyk- dymo
1 paskola	2003 4 11	[11–20]	(...)	[5–20]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
2 paskola	2004 6 17	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
3 paskola	2004 7 28	[2–5]	(...)	[20–40]	[1–6]	(...)	(...)	(...)
4 paskola ir 1 pratęsi- mas	2005 7 01	[20–33]	(...)	[40–100]	(...)	(...)	(...)	(...)
2 pratęsi- mas	2010 11 29	[24–40]	(...)	[70–120]	(...)	[1–3]	(...)	(...)

(179) Remiantis 2008 m. orientacinių normų komunikatu, lyginamosios palūkanų normos nustatomos prie vieno metų bazinės normos pridėdant rizikos priemoką. Atitinkamos rizikos priemokos nustatytos 2008 m. orientacinių normų komunikato lentelėje, jas nustatant atsižvelgiama į skolininko reitingą ir užstatą, kuriuo užtikrinama paskola, lygi. Pavyzdžiui, antrą kartą pratęsiant paskolų grąžinimo terminą, *FN GmbH* užstato lygis buvo aukštas, o reitingas – [...]–[...]. Siekdama vertinti atsargiai, Komisija mano, kad reitingas yra [...]. Vadinasi, *FN GmbH* patenka į 2008 m. orientacinių normų komunikate nustatytos lentelės reitingų grupę „[...]“ ⁽⁵⁵⁾. Rizikos marža, atitinkanti šią reitingų grupę ir aukštą užstato lygį, yra [...] bazinių punktų. Taikytina bazinė norma paskolų grąžinimo termino pratęsimo metu (2010 m. lapkričio 29 d.) buvo 1,24 % ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁴⁾ Žr. 2014 m. gegužės 23 d. Vokietijos rašto 2 priedo 2 punktą.

⁽⁵⁵⁾ Šią grupę sudaro [...] reitingai.

⁽⁵⁶⁾ Taikytinų bazinių normų sąrašą Komisija skelbia šioje svetainėje: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_en27_en.pdf

- (180) Toliau lentelėje apibendrinama informacija apie faktines paskolų normas ir lyginamąsias orientacines normas, pagal 2008 m. orientacinių normų komunikatą taikytinas paskolų suteikimo metu.

7 lentelė

Lyginamosios ir nustatytosios palūkanų normos

Paskola	Data	Trukmė	Emitento reitingas	Nuostolis dėl įsipareigojimų neįvykdymo	Bazinė norma, vienu metų EURIBOR (3 mėnesių vidurkis) (%)	Rizikos marža pagal Orientacinių normų komunikatą	Bendra lyginamoji palūkanų norma	Nustatytoji palūkanų norma
1 paskola	2003 4 11	(...)	(...)	(...)	2,50	(...)	[1–6]	[3–7]
2 paskola	2004 6 17	(...)	(...)	(...)	2,30	(...)	[1–6]	[3–7]
3 paskola	2004 7 28	(...)	(...)	(...)	2,35	(...)	[1–6]	[6–9]
4 paskola ir 1 pratęsimas	2005 7 1	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	[1–6]	[1–5]
2 pratęsimas	2010 11 29	(...)	(...)	(...)	2,20	(...)	[1–6]	[1–5]

- (181) Remiantis pirmiau pateiktais įverčiais, 1, 2 ir 3 paskolos suteiktos taikant normas, gerokai didesnes negu taikytinos lyginamosios normos. Todėl Komisija mano, kad bendrovei *FN GmbH* šiomis priemonėmis nebuvo suteiktas joks ekonominis pranašumas.
- (182) Kalbant apie 2 pratęsimą, iš pirmiau pateiktų duomenų taip pat matyti, kad jis nustatytas rinkos sąlygomis, nes su šiuo pratęsimu susijusi palūkanų norma yra didesnė negu apskaičiuota lyginamoji palūkanų norma. Tačiau dėl įvairių dalykų kyla abejonių, ar 2 pratęsimas nesusijęs su valstybės pagalba, pavyzdžiui, gavėjas nebuvo grąžinęs ankstesnių paskolų, 4 paskola ir 1 pratęsimas buvo susiję su pagalba, taip pat tai, kad nuo 2 pratęsimo patvirtinimo iki preliminarus valdžios institucijų ir *FN GmbH* susitarimo dėl 45 konstatuojamojoje dalyje nurodyto skolos konvertavimo į nuosavybę sandorio sudarymo praėjo nedaug laiko. Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad dėl tokių pat priežasčių, kokios išdėstytos 9.4 skirsnyje dėl su 1 pratęsimu susijusios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, jeigu 2 pratęsimas laikomas valstybės pagalba, tokia pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.
- (183) 4 paskola buvo suteikta ir 1 pratęsimas patvirtintas nustatant normą, kuri buvo mažesnė negu lyginamoji norma, skirtumas – [...] bazinių punktų. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad 4 paskola ir 1 pratęsimu *FN GmbH* buvo suteiktas ekonominis pranašumas, kurio nebūtų buvę įprastomis rinkos sąlygomis ⁽⁵⁷⁾.

8.3.4. Atrankumas

- (184) Nagrinėjamoju atveju Komisija pažymi, kad 1 priemonė (4 paskola, 1 ir, galbūt, 2 pratęsimai) yra individualios pagalbos priemonė, suteikta tik bendrovei *FN GmbH*, o ne bendroji priemonė.
- (185) Todėl 1 priemone (4 paskola, 1 pratęsimu ir, galbūt, 2 pratęsimu) bendrovei *FN GmbH* suteiktas pranašumas yra atrankusis.

⁽⁵⁷⁾ [...] bazinių punktų palūkanų normų skirtumu suteiktas maždaug [...] EUR pranašumas per visą 4 paskolos ir 1 pratęsimo laikotarpį.

8.3.5. Konkurencijos iškreipimas ir poveikis prekybai

- (186) Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktiką finansine parama iškreipoma konkurencija, jeigu ja sustiprinama įmonių padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis⁽⁵⁸⁾. Paprastai, kai valstybės narės suteiktu pranašumu sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitų įmonių, konkuruojančių tam tikroje Sąjungos rinkoje, padėtimi, turi būti laikoma, kad valstybių narių tarpusavio prekyba tuo pranašumu buvo paveikta⁽⁵⁹⁾.
- (187) Oro uostus valdančios įmonės, siekdamos pritraukti oro vežėjus ir paskatinti juos skraidinti naujais maršrutais iš jų oro uostų ir į jų oro uostus arba tais maršrutais skraidinti dažniau, konkuruoja Europos lygmeniu. Oro vežėjai, rinkdamiesi oro uostus, iš kurių nori pradėti skraidinti naujais maršrutais arba dažniau skraidinti esamais maršrutais, oro uostus lygina remdamiesi tokiais veiksniais kaip teikiamos oro uosto paslaugos ir susiję klientai, gyventojų skaičius arba ekonominė veikla, perpildymas, ar oro uostas pasiekiamas sausuma, mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos⁽⁶⁰⁾. Bendrovei *FN GmbH* suteikusi finansavimą palankesnėmis negu įprastos sąlygomis, Vokietija jai sudarė sąlygas arčiau konkuruoti su kitomis oro uostus valdančiomis įmonėmis, kad pritrauktų oro vežėjus, negu ji būtų galėjusi, jeigu jai būtų tekę kapitalo sąnaudas padengti įprastomis rinkos sąlygomis.
- (188) Todėl 1 priemone (4 paskola, 1 ir, galbūt, 2 pratęsimais) galėjo būti iškreipyta konkurencija ir padarytas poveikis ES vidaus prekybai.

8.3.6. Išvada

- (189) Palyginus faktines paskolų normas ir lyginamąsias normas, pagrįstas 2008 m. orientacinių normų komunikatu, matyti, kad visos paskolos suteiktos ir visi paskolų grąžinimo termino pratęsimai patvirtinti, išskyrus 4 paskolą ir 1 pratęsimą, didesnėmis negu lyginamosios normomis.
- (190) Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad 1, 2 ir 3 paskolos suteiktos rinkos sąlygomis, o 4 paskola ir 1 pratęsimas – ne. Komisija kol kas nenusprendė, ar 2 pratęsimas patvirtintas rinkos sąlygomis.
- (191) Kadangi visi kriterijai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį įvykdyti, Komisija mano, kad 1 priemonės 4 paskola, 1 ir, galbūt, 2 pratęsimai yra susiję su valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

8.4. Su Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės gauta parama susijusios pagalbos buvimas (2 priemonė)

8.4.1. Įmonės ir ekonominės veiklos sąvoka

- (192) Taikomi tie patys argumentai kaip ir 1 priemonei (žr. šio sprendimo 8.3.1 skirsnį), nors Vokietija tvirtino, kad tai – esama pagalba (žr. 102 konstatuojamąją dalį). Sprendime *Leipzig Halle* Teisingumo Teismas patvirtino, kad nuo 2000 m. (t. y. anksčiau negu 2002 m. spalio 15 d. suteikta 2 priemonė) valstybės pagalbos taisyklės turėtų būti taikomos ir oro uosto infrastruktūros statybai. Todėl Komisija laikosi požiūrio, kad priemonė tuo metu, kai buvo įgyvendinta, buvo pagalba. Priešingai tam, ką teigia Vokietija, tai, kad priemonė buvo patvirtinta pagal 1993 m. įsakymą, tam vertinimui poveikio neturi. 1993 m. įsakymu tik nustatytas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis regioniniams oro uostams galima teikti paramos priemonės, ir Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė tai gali daryti nuo 1993 m. Tačiau tai nebuvo neatšaukiamas įsipareigojimas bendrovei *FN GmbH* suteikti 2 priemonę ar savaime gavėjui nustatyti kokią nors kitą juridinę teisę (kaip aiškiai nurodyta 1993 m. įsakymo 1 straipsnyje). 2 priemonė faktiškai yra individualus 1993 m. įsakymu nustatytos schemos taikymas.
- (193) Taigi Komisija daro išvadą, kad turi teisę nagrinėti 2 priemonę, kuria suabejota, pagal valstybės pagalbos taisykles, nes tuo metu, kai ji buvo suteikta, buvo aišku, kad *FN GmbH* vykdė ekonominę veiklą.

⁽⁵⁸⁾ 2004 m. balandžio 1 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-99/02, Rink. ES:C:2004:207, 65 punktas.

⁽⁵⁹⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (toliau – sprendimas *Altmark*), ES:C:2003:415, Rink.

⁽⁶⁰⁾ 2014 m. aviacijos gairių 43 punktas.

8.4.2. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (194) Kaip minėta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 111 punkte, viešojo parama buvo mokama tiesiogiai iš Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės biudžeto, kaip tiesioginė dotacija bendrovei *FN GmbH*. Todėl Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės suteiktos lėšos buvo finansuotos iš valstybės išteklių ir yra priskirtinos valstybei.

8.4.3. Ekonominis pranašumas

- (195) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikia nustatyti, ar įmonei gavėjai suteikiamas ekonominis pranašumas, kuris jai nebūtų suteiktas įprastomis rinkos sąlygomis.
- (196) Nagrinėjamoju atveju Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė tiesiogine dotacija skyrė viešųjų lėšų investicijoms į oro uosto infrastruktūrą paremti. Šias lėšas *FN GmbH* gavo kaip oro uosto valdytoja ir jos buvo skirtos investicijoms oro uoste finansuoti. Komisija atkreipia dėmesį, kad nė vienas rinkos investuotojas tokios dotacijos neskirtų be atlygio ir nesant jokių galimybių gauti grąžą.
- (197) Todėl investicijų dotacija be jokio atlygio mažinamos investicinės sąnaudos, kurias oro uostą valdanti įmonė įprastomis sąlygomis patirtų, taigi bendrovei *FN GmbH* suteikiamas ekonominis pranašumas.

8.4.4. Atrankumas

- (198) Šiuo atveju Komisija atkreipia dėmesį, kad 2 priemonė – tai individualus schemos taikymas, kai pranašumas suteiktas ne tik Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui, bet ir keliems kitiems Šiaurės Reino-Vestfalijos žemėje esantiems oro uostams. Tačiau ši schema nėra bendroji priemonė, skirta visiems Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės oro uostams, nes didesnieji oro uostai – Diuseldorfo ir Kelno arba Bonos – neatitinka šios paramos priemonės, kurią teikia žemė, kriterijų. Bet kuriuo atveju, net jeigu visi Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės oro uostai atitiktų kriterijus, tokia sektorinė priemonė turėtų būti laikoma atrankiąja, nes ji būtų naudinga tik tam tikro regiono tam tikriems sektoriams.
- (199) Todėl 2 priemone bendrovei *FN GmbH* suteiktas pranašumas yra atrankusis.

8.4.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (200) Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktiką finansine parama iškraipoma konkurencija, jeigu ja sustiprinama įmonių padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis ⁽⁶¹⁾. Paprastai, kai valstybės narės suteiktu pranašumu sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitų įmonių, konkuruojančių tam tikroje Sąjungos rinkoje, padėtimi, turi būti laikoma, kad valstybių narių tarpusavio prekyba tuo pranašumu buvo paveikta ⁽⁶²⁾.
- (201) Oro uostus valdančios įmonės, siekdamos pritraukti oro vežėjus ir paskatinti juos skraidinti naujais maršrutais iš jų oro uostų ir į jų oro uostus arba tais maršrutais skraidinti dažniau, konkuruoja Europos lygmeniu. Oro vežėjai, rinkdamiesi oro uostus, iš kurių nori pradėti skraidinti naujais maršrutais arba dažniau skraidinti esamais maršrutais, oro uostus lygina remdamiesi tokiais veiksniais kaip teikiamos oro uosto paslaugos ir susiję klientai, gyventojų skaičius arba ekonominė veikla, perpildymas, ar oro uostas pasiekiamas sausuma, mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos ⁽⁶³⁾. Bendrovei *FN GmbH* suteikusi finansavimą palankesnėmis negu įprastos sąlygomis, Vokietija jai sudarė sąlygas arčiau konkuruoti su kitomis oro uostus valdančiomis įmonėmis, kad pritrauktų oro vežėjus, negu ji būtų galėjusi, jeigu jai būtų tekę kapitalo sąnaudas padengti įprastomis rinkos sąlygomis.
- (202) Todėl 2 priemone galėjo būti iškraipyta konkurencija ir padarytas poveikis ES vidaus prekybai.

8.4.6. Išvada

- (203) 2 priemonė yra valstybės pagalba bendrovei *FN GmbH*, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

⁽⁶¹⁾ 2004 m. balandžio 1 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, ES:C:2004:207, 65 punktas.

⁽⁶²⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark*, ES:C:2003:415.

⁽⁶³⁾ 2014 m. aviacijos gairių 43 punktas.

8.5. Su iš Klėvės apskrities gauta parama susijusios pagalbos buvimas (3 priemonė)

8.5.1. Įmonės ir ekonominės veiklos sąvoka

- (204) Taikomi tie patys argumentai kaip ir dėl valstybei priklausančios bendrovės *EEL GmbH* suteiktų paskolų pagalbos pobūdžio (žr. šio sprendimo 8.3.1 skirsnį). Iš tikrųjų, įvairios 3 priemonę sudarančios priemonės buvo suteiktos 2002 m. kovo 14 d., tai yra vėliau negu buvo priimtas sprendimas *Aéroports de Paris*. Remiantis paskolos susitarimo 1 dalies 4 punktu, pagalbos suteikimo data yra data, kai gavėjas su Vokietijos federaline Vyriausybe sudarė oro uosto infrastruktūros pirkimo sandorį, t. y. 2002 m. kovo 14 d.
- (205) Taigi Komisija daro išvadą, kad turi teisę nagrinėti 3 priemonę ir vertinti jos suderinamumą su valstybės pagalbos taisyklėmis, nes tuo metu, kai ji buvo suteikta, buvo aišku, kad *FN GmbH* vykdė ekonominę veiklą.

8.5.2. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (206) Parama bendrovei *FN GmbH* buvo suteikta tiesiogiai iš Klėvės apskrities biudžeto. Taigi 3 priemonė buvo finansuota iš valstybės išteklių ir yra priskirtina valstybei.

8.5.3. Ekonominis pranašumas

- (207) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikia nustatyti, ar įmonei gavėjai suteikiamas ekonominis pranašumas, kuris jai nebūtų suteiktas įprastomis rinkos sąlygomis. Šiuo atžvilgiu Komisija privalo nagrinėti, ar Klėvės apskritis, atsisakydama vienos dalies tarpinio finansavimo, anksčiau skirto bendrovei *FN GmbH*, veikė kaip rinkos ekonomikos investuotojas.
- (208) Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas vadovaujasi pelno lūkesčiais⁽⁶⁴⁾. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo principas paprastai laikomas pritaikytu, kai įmonės struktūra ir ateities perspektyvos leidžia tikėtis įprasto pelno, išmokamo dividendais arba didinančio kapitalą, palyginti su panašia privačia įmone per tam tikrą laiką.
- (209) Šiuo nagrinėjamoju atveju Klėvės apskritis bendrovei *FN GmbH* suteikė [4–10] mln. EUR nulinių palūkanų paskolą ir, negaudama jokio kito atlygio, atsisakė reikalauti, kad bendrovė *FN GmbH* grąžintų dalį, kurios vertė – [2–5] mln. EUR. Faktiškai, šiuo paskutiniu sprendimu buvo įgyvendinta paties paskolos susitarimo 4 dalies 1 punkto sąlyga, kad šios dalies nereikės grąžinti, jeigu bus pasiektas tikslas sukurti 350 darbo vietų. Taigi Komisija pažymi, kad nė vienas rinkos investuotojas nesuteiktų nulinių palūkanų paskolos ir neatsisakytų didelės dalies paskolos grąžinimo be jokio atlygio.
- (210) Be to, atliekant rinkos ekonomikos investuotojo vertinimą nereikėtų atsižvelgti į jokią teigiamą poveikį regiono, kuriame yra oro uostas, ekonomikai, įskaitant ir darbo vietų sukūrimo sąlygą, nes vertindama, ar nagrinėjamoji priemonė yra pagalba, Komisija atsižvelgia į tai, ar „*panašiomis aplinkybėmis privatus veiklos vykdytojas, atsižvelgęs į rentabilumo perspektyvas ir atmetęs bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus, būtų suteikęs tokį patį finansavimą*“⁽⁶⁵⁾. Nagrinėjamoju atveju vienintelė atsvara atsisakymui reikalauti vykdyti grąžinimo prievolę buvo reikalavimas sukurti tam tikrą skaičių darbo vietų. Tačiau vertinant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į darbo vietų sukūrimą neturėtų būti atsižvelgiama. Kitaip sakant, nė vienas rinkos ekonomikos investuotojas nesutiktų atsisakyti reikalauti, kad būtų grąžinti [2–5] mln. EUR, remdamasis tuo, kad regione bus sukurta darbo vietų.

⁽⁶⁴⁾ 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Alitalia prieš Komisiją*, T-296/97, Rink., ES:T:2000:289, 84 punktas; 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, Rink., ES:C:1991:142, 20 punktas.

⁽⁶⁵⁾ Žr. 2005 m. aviacijos gairių 46 punktą.

- (211) Taigi dėl to, kad Klėvės apskrities suteikta paskola buvo nepalūkaninė ir atsisakyta reikalauti ją grąžinti, oro uosto valdytojo išlaidos, kurias jis paprastai patirtų, sumažėjo, vadinasi, bendrovei *FN GmbH* suteiktas pranašumas, kuris įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų suteiktas.

8.5.4. Atrankumas

- (212) Šis pranašumas buvo suteiktas tik bendrovei *FN GmbH*. Kadangi viešasis finansavimas buvo skirtas vienintelei įmonei, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį jis yra atrankusis.

8.5.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (213) Taikomi tie patys argumentai kaip ir pirmiau išdėstytieji dėl konkurencijos iškraipymo ir poveikio prekybai (žr. 8.4.5 skirsnį).

8.5.6. Išvada

- (214) Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių Komisija laikosi nuomonės, kad Klėvės apskrities suteiktos viešosios lėšos, skirtos bendrovei *FN GmbH* sudarant susitarimą dėl dalies oro uosto nekilnojamojo turto įsigijimo išlaidų tarpinio finansavimo, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.6. Su bendrovės *EEL GmbH* iš Klėvės apskrities ir Vėcės savivaldybės gauta parama susijusios pagalbos buvimas (4 priemonė)

8.6.1. Įmonės ir ekonominės veiklos sąvoka

- (215) Vokietija tvirtina, kad *EEL GmbH* yra specialioji įmonė, kurios tikslas – sudaryti sąlygas veiksmingam ir ekonomiškam lėšų nukreipimui bendrovei *FN GmbH*.
- (216) Kaip nustatyta 25 konstatuojamojoje dalyje, bendrovę *EEL GmbH* Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė įsteigė oro uosto nekilnojamajam turtui valdyti iki jo privatizavimo. Todėl bendrovė *EEL GmbH* dalyvavo teikiant paskolas bendrovei *FN GmbH*. Paskolų teikimas trečiosioms šalims jau savaime yra ekonominė veikla. Todėl, kai bendrovei *EEL GmbH* buvo suteiktos įvairios priemonės, sudarančios 4 priemonę, ji vykdė ekonominę veiklą.
- (217) Remiantis SESV 101 straipsniu, sąvoka „įmonė“ apima bet kurią ūkinę veiklą vykdančią subjektą, neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdus. *EEL GmbH* veikia tik kaip specialioji valdžios institucijų įmonė ir, būdama tokia, ekonominės veiklos nevykdo, nes jos vienintelė paskirtis – sutelkti dviejų valdžios institucijų išteklius siekiant finansuoti oro uostų plėtrą.
- (218) Kadangi pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį įvykdyti ne visi kriterijai, Komisija mano, kad 4 priemonė nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.
- (219) NET jeigu bendrovę *EEL GmbH* reikėtų laikyti įmone, kuriai visą laikotarpį, kurį buvo teikiamos priemonės, sudariusios 4 priemonę, buvo taikoma ES konkurencijos teisė (bet taip nebuvo), Komisijos vertinimo išvada būtų tokia pati – 4 priemonė nėra valstybės pagalba, kaip įrodyta tolesniuose skirsniuose.

8.6.2. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (220) Iš savo akcininkų bendrovė *EEL GmbH* gavo visą kapitalą, likvidumo paramą ir kapitalo injekcijas (tai sudaro 4 priemonę), o akcininkės šias priemones finansavo iš savo atitinkamo biudžeto. 4 priemonę taip pat sudaro Vėcės savivaldybės suteikta 100 % garantija, daranti poveikį savivaldybės biudžetui. Todėl visos 4 priemonę sudarančios priemonės buvo finansuotos dviejų vietos valdžios institucijų, kurios, be to, nusprendė suteikti šias įvairias priemones, iš biudžeto išteklių.
- (221) Todėl 4 priemonė buvo finansuota iš valstybės išteklių ir yra priskirtina valstybei.

8.6.3. Ekonominis pranašumas

- (222) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikia nustatyti, ar įmonei gavėjai suteikiamas ekonominis pranašumas, kuris jai nebūtų suteiktas įprastomis rinkos sąlygomis.
- (223) Šiuo atžvilgiu Komisija privalo išnagrinėti, ar Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė veikė taip, kaip tokiais pat aplinkybėmis bendrovei *EEL GmbH* teikdami kapitalo priemones, garantijas, paskolas ir pratęsdami paskolų gražinimo terminus – tai sudarė 4 priemonę – veiktų apdairūs pelno siekiantys rinkos ekonomikos veiklos vykdytojai ⁽⁶⁶⁾.
- (224) Pirmiausia svarbu nepamiršti, kaip konstatuota 8.3.2 skirsnyje, kad bendrovė *EEL GmbH* yra specialiosios paskirties įmonė, kurią įsteigė dvi viešosios akcininkės siekdamos valdyti Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto nekilnojamąjį turtą ir kuri nuo 2003 m. naudojama tik to oro uosto finansavimo tikslais. Tai patvirtina ir faktas, kad 2003 m. balandžio 10 ir 11 d. visuotiniame susirinkime (vykdytame raštu) šios dvi viešosios akcininkės nustatė, kad nauja bendrovės *EEL GmbH* finansavimo veikla yra griežtai tik investicijos į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą. Šis tikslas atitinka bendrovės *EEL GmbH* paskirtį, nustatytą jos 1999 m. gruodžio 16 d. steigimo akto (vok. *Gesellschaftsvertrag*) 2 straipsnyje ⁽⁶⁷⁾. Be to, kaip jau paaiškinta 153 konstatuojamojoje dalyje, *EEL GmbH* neturi direktorių valdybos. Abu valdantieji direktoriai yra viešojo sektoriaus subjektų atstovai. Vienas bendrovės valdantysis direktorius yra Klėvės apskrities valdytojas, kitas – Vėcės savivaldybės meras. Beje, *EEL GmbH* neturi nuolatinių darbuotojų, ją valdo vienas Klėvės apskričiai dirbantis valstybės pareigūnas. Iš to matyti, kad bet koki bendrovės *EEL GmbH* priimtą sprendimą iš tikrųjų priima viešųjų akcininkų atstovai, ne tik dirbantys valdžios institucijose, bet ir vykdančios įmonės kasdienį valdymą. Tai patvirtina, kad nagrinėjamosios priemonės yra priskirtinos viešosioms akcininkėms.
- (225) Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant 4 priemonei, būtina deramai atsižvelgti į tai, kad šių finansinių priemonių gavėja yra specialiosios paskirties įmonė, įsteigta subjektų, teikiančių 4 priemonę, ir šiems subjektams priklausanti, ir kad ši įmonė naudojama tik tiksliai apibrėžtam šių subjektų tikslui siekti. Be to, šiomis aplinkybėmis būtina deramai atsižvelgti į patį tikslą, kuriam siekti specialiosios paskirties įmonė naudojama ir veikia.
- (226) Specialiosios paskirties įmonės paprastai įvairiomis aplinkybėmis steigia ir naudoja privačios įmonės. Galima aplinkybė, kai naudojamos specialiosios paskirties įmonės, – tai atvejai, kai dvi savarankiškos įmonės įsteigia bendrąją įmonę konkrečiam projektui plėtoti arba konkrečiai veiklai vykdyti ar funkcijai atlikti (pavyzdžiui, moksliniams tyrimams ir plėtrai, gamybai, platinimui) ⁽⁶⁸⁾ kiekvienos iš abiejų įmonių naudai. Todėl specialiosios paskirties įmonė yra teisinis darinys, kuriam ištekliai (finansavimą, darbuotojus, turtą ir kt.), kurie reikalingi jų bendram projektui įgyvendinti, funkcijai atlikti ar veiklai vykdyti ir kuriuos naudojamos jos įgyvendina šį bendrą projektą arba atlieka šią bendrą funkciją ar vykdo veiklą, skiria abi įmonės. Tam tikromis aplinkybėmis, pavyzdžiui, kai specialiosios paskirties įmonės funkcija – tik gamyba arba moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra, ji gauna finansavimą savo patronuojančiųjų bendrovių vardu ir pati savaime negeneruoja pelno, kurį būtų galima perskirstyti akcininkams, pavyzdžiui, dividendų forma. Užuoat generavusi tokį pelną, ji padeda vykdyti operacijas, kurios jos patronuojančiosioms bendrovėms atrodo būtinos siekiant jų tikslų.

⁽⁶⁶⁾ Žr. 65 išnašą.

⁽⁶⁷⁾ Žr. 49 išnašą.

⁽⁶⁸⁾ Žr. Komisijos suvestinį pranešimą dėl jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL C 95, 2008 4 16, p. 1) 95 punktą.

- (227) Todėl aišku, kad, kai dvi savarakiškos privačios įmonės įsteigia ir naudoja specialiosios paskirties įmonę siekdamas aiškiai apibrėžto tikslo ir skiria jai lėšų, jos šias lėšas skiria nebūtinai tam, kad gautų finansinės grąžos dividendų ar mokamų palūkanų forma, kaip tai darytų investuotojas ar bankas. Užtuot tai darysios, jos skiria šias lėšas, kad būtų pasiektas tikslas, dėl kurio specialiosios paskirties įmonė naudojama.
- (228) Turint omenyje šiuos svarstymus, Klėvės apskrities ir Vėcės savivaldybės veiksmai bendrovės *EEL GmbH* atžvilgiu turėtų būti analizuojami atsižvelgiant į tai, kad šios dvi valdžios institucijos yra vienintelės bendrovės *EEL GmbH* akcininkės, ir į išskirtinį tikslą, bendrovei *EEL GmbH* nustatytą 2003 m., t. y. bendrovei *FN GmbH* suteikti įvairias paskolas ir pratęsti paskolų grąžinimo terminą – tai sudaro 1 priemonę. Šiuo atžvilgiu reikėtų nepamiršti, kad įvairios 1 priemonę sudarančios priemonės, kaip nurodyta 8.3.2 skirsnyje, aiškiai priskirtinos Klėvės apskričiai ir Vėcės savivaldybei. Kitaip sakant, abi valdžios institucijos parengė ir nusprendė įgyvendinti 1 priemonę, taigi tuo tikslu jos nusprendė naudotis bendrove *EEL GmbH*.
- (229) Todėl, 4 priemonei taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, reikėtų pradėti nuo to, kad Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė nusprendė įgyvendinti 1 priemonę ir tuo tikslu naudoti bendrovę *EEL GmbH*. Aktualus Komisijos nagrinėtinas klausimas toks: jeigu du spėjami rinkos ekonomikos veiklos vykdytojai nusprendė įgyvendinti tokias priemones kaip 1 priemonę sudarančios priemonės, ar šiam tikslui siekti jie turėtų naudoti tokią specialiosios paskirties įmonę kaip *EEL GmbH* ir parūpinti jai panašų finansavimą į tą, kuris gaunamas įgyvendinant 4 priemonę?
- (230) Šiomis aplinkybėmis tai, kad bendrovės *EEL GmbH* akcininkės jai suteikė tam tikras paskolas, kurių palūkanų normos yra mažesnės negu įprastos rinkos normos, kad garantija buvo suteikta nemokamai arba kad kapitalas buvo suteiktas aiškiai nesitikint finansinės grąžos, nebūtinai verčia daryti išvadą, kad Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė bendrovės *EEL GmbH* atžvilgiu neveikė taip, kaip būtų veikę rinkos ekonomikos veiklos vykdytojai. Svarbus klausimas veikiau yra šis: ar bendrovei *EEL GmbH* pagal 4 priemonę skirtas finansavimas yra pagrįstas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo požiūriu, atsižvelgiant į tikslą, kurio siekia *EEL GmbH* akcininkės, t. y. įgyvendinti 1 priemonę.
- (231) Du apdairūs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojai, siekiantys to pat tikslo kaip ir *EEL GmbH* viešosios akcininkės, iš esmės turėtų dvi galimybes: įsteigti specialiosios paskirties įmonę, panašią į *EEL GmbH* (1 galimybė) arba teikti paskolas tiesiogiai *FN GmbH* be specialiosios įmonės (2 galimybė). Racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nesvarstytų jokios kitos galimybės, pavyzdžiui, naudotis privačių finansinių tarpininkų, kurie imtų mokesčių už tokios paslaugos teikimą, paslaugomis. Pasirinkus šią galimybę dėl šių mokesčių padidėtų lėšų nukreipimo bendrovei *FN GmbH* išlaidos.
- (232) Komisija atkreipia dėmesį, kad viešosios akcininkės, priimdamos sprendimą pačioms finansuoti *EEL GmbH*, o ne samdyti finansinius tarpininkus, savo finansinę poziciją apribojo iki tokios, kurios būtinai reikėjo bendrovei *FN GmbH* finansuoti pagal 1 priemonę:
- a) lėšų, kurias viešosios akcininkės iki 2010 m. skyrė tiesiogiai bendrovei *EEL GmbH*, dydis ([20–40] mln. EUR ⁽⁶⁹⁾) buvo proporcingas sumoms, kurias bendrovė *FN GmbH* pasiskolino iš bendrovės *EEL GmbH* ([20–40] mln. EUR ⁽⁷⁰⁾);
- b) bendrovės *EEL GmbH* finansavimo sąlygos (data, suma ir grąžinimo terminas) buvo suderintos su bendrovės *FN GmbH* finansavimu, kurį skyrė bendrovė *EEL GmbH*:

Suma (mln. EUR)	Bendrovės <i>EEL GmbH</i> bendrovei <i>FN GmbH</i> suteiktos paskolos susitarimo data	Viešųjų priemonių, kurias Vokietija suteikė bendrovei <i>EEL GmbH</i> , data	Suma (mln. EUR)
[11–20]	2003 4 11	2003 4 11	[5–15] (+ [2–5], gautus iš banko paskolos 2003 m. gegužės 2 d.)
[2–5]	2004 6 17	2004 6 16	[2–5]

⁽⁶⁹⁾ Žr. 53 konstatuojamąją dalį.

⁽⁷⁰⁾ Žr. 3 lentelę.

Suma (mln. EUR)	Bendrovės EEL GmbH bendrovei FN GmbH suteiktos paskolos susitarimo data	Viešųjų priemonių, kurias Vokietija suteikė bendrovei EEL GmbH, data	Suma (mln. EUR)
[2–5]	2004 7 28	2004 7 28	[2–5]
Paskolos grąžinimas atidėtas iki 2010 12 31	2005 7 1	2005 7 1	Paskolos grąžinimas atidėtas iki 2010 12 31 ir pakeista skolos struktūra
Paskolos grąžinimas atidėtas iki 2016 12 31	2010 11 29	2010 11 29	Paskolos grąžinimas atidėtas iki 2016 12 31

- c) bendrovės EEL GmbH balanse nėra materialaus turto, išskyrus jos reikalavimus FN GmbH atžvilgiu. Iš su FN GmbH susijusios finansinės veiklos gautas (mažas) pelnas įtrauktas tik į EEL GmbH apskaitą, tačiau jis nenurodytas jokiais grynaisiais pinigais ar likvidumo lėšomis, nes FN GmbH savo skolos bendrovei EEL GmbH negrąžino;
- d) iš tikrųjų, atsižvelgiant į EEL GmbH strategiją finansuoti bendrovę FN GmbH, šiomis palūkanomis norima tik sudaryti sąlygas bendrovei EEL GmbH išlyginti sumas ir mokėti viešųjų akcininkų ir [banko] paskolų, kurių grąžinimas atidėtas, palūkanas, ir tai matyti iš EEL GmbH visuotinio susirinkimo protokolo;
- e) todėl EEL GmbH negali savo dviem akcininkėms ir [bankui] mokėti atlygio, kol FN GmbH bendrovei EEL GmbH negrąžino paskolų ir nesumokėjo mokėtinų palūkanų. Tai reiškia, kad EEL GmbH negali verstis jokia kita ekonomine veikla, kaip teigė Vokietija.
- (233) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad pasirinkusios 1 galimybę abi akcininkės laikėsi savo nustatyto tikslo bendrovės EEL GmbH išteklius skirti tik bendrovei FN GmbH finansuoti.
- (234) Be to, Komisija mano, kad pasirinkus 1 galimybę tokios specialiosios paskirties įmonės kaip EEL GmbH administravimo ir valdymo išlaidos sumažinamos giežtai iki minimumo (neimobilizuotas joks turtas, išskyrus reikalavimai bendrovės FN GmbH atžvilgiu, nėra nuolatinių darbuotojų ir vadovybės, beveik nėra veiklos sąnaudų, nėra finansinių sąnaudų, išskyrus [banko] suteiktos paskolos grąžinimą). Šiuos faktus dar labiau patvirtina tai, kad, kai abi akcininkės nusprendė įgyvendinti 1 priemonę, EEL GmbH jau buvo įsteigta, tik nevykdė jokios veiklos, todėl jos nereikėjo steigti *ex nihilo*. Pasirinkus specialiosios paskirties įmonę taip pat palengvėjo finansinių sandorių su trečiosiomis šalimis (pavyzdžiui, FN GmbH arba privačiu banku) valdymas, kartu buvo maksimaliai sumažintos abiejų akcininkų tarpusavio sandorių išlaidos. Ir priešingai, pasirinkus 2 galimybę būtų prirėkę dvigubų struktūrų bendrovei FN GmbH remti, dėl to būtų padidėjusios lėšų nukreipimo bendrovei FN GmbH administravimo ir teisinės išlaidos (pavyzdžiui, būtų reikėję dubliuoti teises sutartis) ir tai galbūt būtų turėję poveikį projekto priežiūros ir koordinavimo kokybei.
- (235) Todėl du apdairūs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojai, siekiantys vidutinės trukmės ir ilgalaikių pelno tikslų ir veikiantys kaip veikė EEL GmbH viešosios akcininkės, elgtųsi racionaliai pasirinkdami 1, o ne 2 galimybę. Komisija laikosi nuomonės, kad rinkos investuotojo principo laikytasi ir kad bendrovei EEL GmbH nesuteiktas joks ekonominis pranašumas.

8.6.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (236) Nuo 2003 m. buvo nustatytos griežtos EEL GmbH veiklos ribos – ji galėjo tik teikti finansavimą bendrovei FN GmbH. EEL GmbH negalėjo vykdyti jokios kitos veiklos. Pavyzdžiui, ji negalėjo teikti paskolų jokiam kitam subjektui.
- (237) Todėl vienintelė veikla, kurios konkurenciniam dinamiškumui poveikio galėjo turėti 4 priemonė, būtų finansavimo teikimas bendrovei FN GmbH. Toks konkurencinis poveikis būtų buvęs, jeigu, nesant 4 priemonės, kiti finansavimo teikėjai, ne EEL GmbH, pavyzdžiui, bankai arba kiti investuotojai, būtų turėję daugiau galimybių bendrovei FN GmbH teikti finansavimą ir tikėtis iš to pelno.

- (238) Tačiau, kaip nurodyta 8.5.3 skirsnyje, Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė aiškiai ketino pačios įgyvendinti 1 priemonę ir suteikti bendrovei *FN GmbH* finansavimą. Iš tikrųjų, vienintelis loginis 4 priemonės pagrindas – 1 priemonės įgyvendinimas.
- (239) Be 4 priemonės *EEL GmbH* būtų negalėjusi pati įgyvendinti 1 priemonės. Tačiau, jeigu nebūtų 4 priemonės, tai paprasčiausiai reikštų, kad Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė būtų turėjusios 1 priemonę įgyvendinti ne per bendrovę *EEL GmbH*, bet, pavyzdžiui, naudodamos tiesioginį teisinį jį ir *FN GmbH* ryšį. Todėl, jeigu nebūtų 4 priemonės, bankai arba kiti investuotojai nebūtų turėję daugiau galimybių teikti finansavimą bendrovei *FN GmbH* ir tikėtis iš to pelno, nes reikiamą finansavimą bet kuriuo atveju būtų skyrusi Klėvės apskritis ir Vėcės savivaldybė.
- (240) Todėl, manant, kad 4 priemone bendrovei *EEL GmbH* būtų suteiktas ekonominis pranašumas (*quod non*), šis pranašumas neturėtų poveikio konkurencijai ir prekybai, todėl tai nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.6.5. Išvada

- (241) Dėl pirmiau pateiktų priežasčių 4 priemonė nėra valstybės pagalba bendrovei *EEL GmbH* pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.7. Nauja ar esama pagalba

- (242) Atvejų, kai priemonė yra esama pagalba, baigtinis sąrašas pateiktas Reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽⁷¹⁾ 1 straipsnyje.
- (243) Akivaizdu, kad ginčijamos priemonės nebuvo įgyvendintos prieš Vokietijai įstojant į ES (minėto straipsnio b punkto i papunktis), jos negalima laikyti patvirtinta dėl to, kad Komisija nepriėmė sprendimo laikydamosi procedūrinių terminų (b punkto iii papunktis) ir jos negalima laikyti esama pagalba dėl senaties termino pasibaigimo (b punkto iv papunktis). Jos netapo pagalba dėl bendrosios rinkos raidos ir nebuvo atitinkamos valstybės narės pakeistos (b punkto v papunkčio pirmas sakiny) ⁽⁷²⁾.
- (244) Šis vertinimas itin tinka 2 priemonei, nors Vokietija ginčijo, kad tai – esama pagalba (žr. 102 konstatuojamąją dalį). Sprendime *Leipzig Halle* Europos Sąjungos Teisingumo Teismas patvirtino, kad nuo 2000 m., dar prieš 2002 m. spalio 15 d. suteikiant 2 priemonę, valstybės pagalbos taisyklės turėtų būti taikomos ir oro uosto infrastruktūros statybai ⁽⁷³⁾ (žr. 46 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija laikosi požiūrio, kad priemonė tuo metu, kai buvo įgyvendinta, buvo pagalba. Priešingai tam, ką teigia Vokietija, tai, kad priemonė buvo patvirtinta pagal 1993 m. įsakymą, tam vertinimui poveikio neturi. 1993 m. įsakyme tik nustatytas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis leidžiama teikti paramos priemonės regioniniams oro uostams, ir Šiaurės Reino-Vestfalijos žemė tai gali daryti nuo 1993 m., tačiau tai savaime tiems oro uostams nesukuria jokios juridinės teisės, kaip aiškiai nustatyta 1993 m. įsakymo 1 straipsnyje.
- (245) Todėl 2 priemonės suteikimo data – 2002 m. spalio 15 d., t. y. po to, kai buvo priimtas sprendimas *Aéroports de Paris*. Todėl 2 priemonė jos suteikimo metu jau buvo valstybės pagalba, kaip matyti iš 8.4.6 skirsnio, ir netapo valstybės pagalba vėliau dėl to, kad plėtojosi bendroji rinka. Be to, 2 priemonė buvo suteikta likus mažiau negu dešimčiai metų iki Komisijos pradėtos oficialios tyrimo dėl šios priemonės procedūros, taigi ji netapo esama pagalba pasibaigus senaties terminui. Vadinas, 2 priemonė neatitinka esamos pagalbos kriterijų.

⁽⁷¹⁾ Reglamento (EB) Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunkčio antrasis sakiny: „Jeigu pagal Bendrijos teisės aktus liberalizavus veiklą tam tikros priemonės tampa pagalba, po nustatytos liberalizavimo datos esama pagalba jos nebelaikomos.“

⁽⁷²⁾ „Pagalba, kuri yra esama pagalba, nes galima nustatyti, ar jos patvirtinimo metu tai nebuvo pagalba, o tokia ji tapo vėliau dėl bendrosios rinkos vystymosi, ir nebuvo atitinkamos valstybės narės pakeista. Jeigu pagal Bendrijos teisės aktus liberalizavus veiklą tam tikros priemonės tampa pagalba, po nustatytos liberalizavimo datos esama pagalba jos nebelaikomos.“

⁽⁷³⁾ 38 ir 39 konstatuojamosios dalys.

8.8. Pagalbos teisėtumas

- (246) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį valstybės narės privalo pranešti apie visus planus suteikti arba pakeisti pagalbą ir negali įgyvendinti siūlomų priemonių tol, kol dėl pranešimo bus priimtas galutinis sprendimas.
- (247) Kadangi Vokietija nepranešė apie visas tikrinamas viešąsias priemones, 1, 2 ir 3 priemonės yra neteisėta pagalba.

9. SUDERINAMUMAS

9.1. 2005 ir 2014 m. aviacijos gairių taikymas

- (248) Šios priemonės turėtų būti vertinamos remiantis SESV 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.
- (249) Šiuo atžvilgiu 2014 m. aviacijos gairės yra pagrindas, kuriuo remiantis pagalba oro uostams pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą gali būti laikoma suderinama.
- (250) Remdamasi 2014 m. aviacijos gairėmis, Komisija mano, kad jos 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. Komisija 2014 m. gairėse nustatytus principus taikys visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (pranešimai, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėta pagalba, apie kurią nepranešta) oro uostams, net jeigu pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. ir pereinamojo laikotarpio pradžios ⁽⁷⁴⁾.
- (251) Kalbant apie investicinę pagalbą oro uostams, Komisija, remdamasi Komisijos pranešimu dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo, neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams taiko taisykles, galiojusias tuo metu, kai pagalba buvo suteikta. Atitinkamai Komisija 2005 m. aviacijos gairėse nustatytus principus taikys neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. ⁽⁷⁵⁾
- (252) Komisija jau konstatavo, kad 2 ir 3 priemonės yra neteisėta valstybės pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., o 1 ir 4 priemonės neatitinka valstybės pagalbos kriterijų.
- (253) Pagal 250 ir 251 konstatuojamosiose dalyse nurodytas 2014 m. gairių nuostatas, Komisija privalo nustatyti, ar nagrinėjamosios priemonės yra neteisėta veiklos ar investicinė pagalba.

9.2. Investicinė ar veiklos pagalba

9.2.1. 1 priemonė

- (254) Kaip konstatuota 8.3.6 skirsnyje, bendrovė FN GmbH gavo valstybės pagalbą, kuri buvo suteikta suteikiant 4 paskolą ir patvirtinant 1, o galbūt ir 2 pratęsimą (tai – 1 priemonės dalis). Komisija kiekvienos sudedamosios priemonės pobūdį vertins atskirai.
- (255) Komisija atkreipia dėmesį, kad 4 paskola buvo suteikta siekiant finansuoti bendrovės FN GmbH investicijas: kaip minėta 39 konstatuojamojoje dalyje, 2005 m. liepos 1 d. pasirašyto paskolos susitarimo 1 dalies 2 punkte nurodyta, kad paskola skiriama tik investicijoms. Komisija atkreipia dėmesį, kad EEL GmbH įdiegė kontrolės priemones, nustatytas paskolos susitarimo 2 dalyje, kurioje reikalaujama, kad FN GmbH (ir EEL GmbH, jeigu pati paprašytų) tikrintų, kad sąskaitos faktūros būtų susijusios tik su oro uosto užbaigimu ir kad EEL GmbH (o ne FN

⁽⁷⁴⁾ 2014 m. aviacijos gairių 172 konstatuojamoji dalis.

⁽⁷⁵⁾ 2014 m. aviacijos gairių 173 konstatuojamoji dalis.

GmbH) sąskaitas faktūras apmokėtų iš paskolos lėšų. Šios kontrolės priemonės pasirodė esančios veiksmingos, nes Vokietija galėjo įrodyti, kad išmokėtos paskolos dalys buvo skirtos tik investicinėms sąnaudoms padengti. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad 4 paskola yra neteisėta investicinė pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., o jos suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2005 m. aviacijos gaires.

(256) Kalbant apie 1 patęsimą, Komisija atkreipia dėmesį, kad juo buvo atidėtas 1, 2 ir 3 paskolų grąžinimas. Iš esmės šiuo patėsimu nesiekama finansuoti naujų investicijų, ko Vokietija neįrodė. Komisija veikiau mano, kad šiuo patėsimu bendrovei *FN GmbH* tik buvo leista nevykdyti trumpalaikės prievolės grąžinti visas susikaupusias paskolas ir palūkanas. Taip *EEL GmbH* ir jos viešosios akcininkės norėjo užtikrinti, kad *FN GmbH* nepritrūktų likvidumo, nes dėl to pagalbos gavėja galėjo nutraukti savo investicijas arba tapti sunkumų patiriančia bendrove. Dėl šių priežasčių Komisija laikosi nuomonės, kad 1 patėsimas yra neteisėta investicinė pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., o jos suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2014 m. aviacijos gaires.

(257) Panašus svarstymas būtų taikomas ir 2 patėsimui, jeigu jis būtų laikomas valstybės pagalba.

9.2.2. 2 priemonė

(258) Bendrovė *FN GmbH* 2 priemone naudojosi 46 konstatuojamojoje dalyje nurodyto ilgalaikio turto įsigijimo ir įrengimo išlaidoms padengti. Pagal 2014 m. aviacijos gairių 25 punktą, „investicinė pagalba – ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta kapitalo išlaidų finansavimo spragai pašalinti“. Todėl visos 2 priemone remiamos išlaidos yra investicinės sąnaudos. Todėl 2 priemonė yra neteisėta investicinė pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., o jos suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2005 m. aviacijos gaires.

9.2.3. 3 priemonė

(259) Kaip aprašyta 3.3 skirsnyje, tikrinamoji 3 priemonė buvo suteikta siekiant bendrovei *FN GmbH* suteikti tarpinį finansavimą daliai oro uosto nekilnojamojo turto (615 ha ir maždaug 650 įvairios rūšies pastatų, kurie turėjo būti pertvarkyti į civilinį oro uostą) įsigijimo išlaidų finansuoti. Kaip nustatyta 2002 m. kovo 14 d. paskolos susitarimo preambulės 3 punkte ir 1 dalyje, tarpinis finansavimas buvo suteiktas kaip nepalūkaninė paskola, aiškiai skirta investicijų sąnaudoms, būtinoms norint užbaigti *EuZZLG* (žr. 21 konstatuojamąją dalį), finansuoti.

(260) Todėl šis tarpinis finansavimas yra neteisėta investicinė valstybės pagalba, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., o jos suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2005 m. aviacijos gaires.

9.2.4. Išvada

(261) Kaip aiškinta šiame sprendime, Komisija mano, kad 1 priemonės 4 paskola, 2 priemonė ir 3 priemonė yra investicinė valstybės pagalba, o į 1 priemonę patenkantys 1 ir, galbūt, 2 patėsimai turi būti laikomi veiklos pagalba.

9.3. Pagalbos priemonių suderinamumas

(262) Pagal 2005 m. gairių 61 punktą Komisija privalo nagrinėti, ar:

- infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninę plėtrą, prieinamumą ir t. t.),
- infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui,
- 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) prekybos raida nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio.
- (263) Be reikalavimo atitikti konkrečius 2005 m. aviacijos gairėse nustatytus suderinamumo kriterijus, valstybės pagalba oro uostams, kaip ir bet kuri kita valstybės pagalbos priemonė, turėtų būti būtina ir proporcinga siekiamam teisėtam tikslui, kad pagalba būtų laikoma suderinama ⁽⁷⁶⁾.
- 9.3.1. *Infrastruktūros statyba ir valdymas atitinka aiškiai apibrėžtą bendro intereso tikslą (regiono plėtra, susisiekimas ir pan.)*
- (264) Vertinamomis investicinės pagalbos priemonėmis buvo siekiama finansuoti buvusios Didžiosios Britanijos Vėcės karinės bazės pertvarką į civilinį oro uostą ir oro uostą iš esmės išplėtoti. Šiomis priemonėmis gerokai prisidėta prie regioninės plėtros ir regione, ekonominiu požiūriu nukentėjusiame uždarius Didžiosios Britanijos karinę bazę, sukurta naujų darbo vietų. Kaip nurodė Vokietija, uždarius Didžiosios Britanijos karinę bazę iš regiono išvyko maždaug 6 300 žmonių, dėl to netekta 400 civilinių darbo vietų, tiesiogiai susijusių su karinės bazės eksploatavimu, o maždaug 80 bendrovių neteko maždaug 102 mln. EUR pajamų. Be to, Didžiosios Britanijos pajėgoms išvykus tušti liko 1 600 butų, o tai yra daugiau negu 30 % viso vien Vėcės komunos būsto fondo.
- (265) Komisija atkreipia dėmesį, kad, pasak Vokietijos, įsteigus ir ėmus plėtoti civilinį oro uostą, Klėvės apskrityje buvo sukurta daugiau kaip 1 200 darbo vietų, o oro uosto verslo parke ėmė grupotis paslaugų bendrovės.
- (266) Kaip nurodė Vokietija, Komisija tam tikru mastu jau pripažino šio projekto indėlį plėtojant regioninę ekonomiką, taigi ir didinant ekonominę sanglaudą, o ji – svarbus Sąjungos tikslas. Komisija Šiaurės Reino-Vestfalijos žemei pagal programą Konver II tikrai suteikė struktūrinių lėšų, aiškiai skirtų buvusio Klėvės karinio oro uosto pertvarkai finansuoti.
- (267) Nagrinėjamosiomis investicinės pagalbos priemonėmis taip pat padėta gerinti regiono pasiekiamumą. Iš tikrųjų, artimiausi Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui yra Diuseldorfo (76 km nuo oro uosto, 51 min. kelio automobiliu) ir Eindhoveno, Nyderlandai, (88 km, 1 val. 12 min. kelio automobiliu) oro uostai ⁽⁷⁷⁾.
- (268) Srautai Diuseldorfo ir Eindhoveno oro uostuose nuo 2003 m. nuolat didėjo: Diuseldorfo oro uoste srautai nuo 14,3 mln. keleivių 2003 m. išaugo iki beveik 21 mln. 2013 m., o Eindhoveno oro uoste – nuo 0,4 mln. 2003 m. iki 3,4 mln. 2013 m. Tuo laikotarpiu jų nuolatinis augimas buvo ribojamas tik dėl jų pačių perpildymo problemų ir ribotų pajėgumų (visų pirma nepakankamų laisvų laiko tarpų Diuseldorfo oro uoste). Diuseldorfo oro uosto pajėgumas 22 mln. keleivių ribą pasiekė 2013 m., o Eindhoveno oro uostas 2012 m. galėjo aptarnauti tik 2,5 mln. keleivių. Nepaisant Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto eismo didėjimo, Komisija atkreipia dėmesį, kad nuo 2012 m. abiejuose oro uostuose buvo užbaigti arba pradėti plėtros darbai ⁽⁷⁸⁾.
- (269) Todėl Komisija daro išvadą, kad investicijomis į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą nebuvo dubliuojama esama nepelninga infrastruktūra. Priešingai, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui teko svarbus vaidmuo mažinant Diuseldorfo oro uosto perpildymą, kartu neribojant planų plėsti Diuseldorfo ir Eindhoveno oro uostus. Be šio nagrinėjamojo projekto būtų kilęs pavojus, kad regione būtų nepakankamai geras susisiekimas.
- (270) Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą, t. y. regiono ekonominės plėtros ir geresnio susisiekimo su regionu tikslą.

⁽⁷⁶⁾ Žr., pavyzdžiui, Komisijos sprendimo SA.34586 (12/N) dėl Graikijos Chanijos oro uosto modernizavimo 49 punktą.

⁽⁷⁷⁾ Nors nuo Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto Mastroichto oro uostas oficialiai nutolęs mažiau negu 100 km (98 km), iki jo automobiliu galima nuvažiuoti tik per 1 val. 14 min. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad šis oro uostas neturėtų būti įtrauktas į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto pasiekiamumo zoną.

⁽⁷⁸⁾ Po 2012–2013 m. vykdytų plėtros darbų Eindhoveno oro uosto pajėgumas padidėjo iki 5 mln. keleivių; Diuseldorfo oro uosto plėtros darbus tikimasi pradėti 2014 m. vasarą.

9.3.2. Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui

- (271) Pasak Vokietijos, planuota Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto modernizacija buvo būtina, kad būtų užbaigtas buvusios karinės oro bazės pertvarkymas į civilinį oro uostą. Kad būtų galima pradėti vykdyti civilinius skrydžius, reikėjo pastatyti ir modernizuoti riedėjimo takus ir peronus.
- (272) Kaip tvirtino Vokietija, infrastruktūros projekto imtasi tik tiek, kiek buvo būtina nustatytiems tikslams pasiekti: nors infrastruktūra buvo pastatyta maksimaliam 3,5 mln. keleivių skaičiui, iš 1 lentelėje pateiktų statistinių eismo duomenų matyti, kad iki 2010 m. eismas nuolat didėjo ir pasiekė didžiausią 2,9 mln. keleivių skaičių, o 2012 m. sumažėjo iki 2,2 mln. Tai reiškia, kad paklausa, kurios tikėtasi, iš esmės atitiko faktinę paklausą, o projektas nėra neproporcingai didelis ar sudėtingas.
- (273) Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad nagrinėjamoji infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytiems tikslams.

9.3.3. Vidutinės trukmės laikotarpiu infrastruktūros perspektyvos yra pakankamos, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu

- (274) Kaip aiškinta šiame sprendime, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste 2010 m. keleivių buvo tiek (2,9 mln.), kad buvo beveik pasiekta pajėgumo riba (3,5 mln. keleivių). Tokio masto srautai buvo pasiekti tik per 6 veiklos metus, o tai gerokai greičiau negu kituose Vokietijos oro uostuose, kuriuose taikoma tokia pat pigių skrydžių bendrovių strategija (pavyzdžiui, Kaselio arba Hano). Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostas taip smarkiai išaugo dėl svarbaus oro uosto vaidmens mažinant Diuseldorfo ir Eindhoveno oro uostų perpildymą ir dėl to, kad pasiekiamumo zona yra tankiai apgyvendinta (daugiau kaip 35 mln. gyventojų).
- (275) Remiantis nurodytais keleivių skaičiais, per vidutinės trukmės laikotarpį pasirodė, kad Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto plėtros projektas yra perspektyvus, visų pirma kalbant apie pradinę oro uosto karinę infrastruktūrą, kuri dėl investicijų buvo pertvarkyta į civilinę infrastruktūrą.

9.3.4. Visi potencialūs naudotojai gali naudotis infrastruktūra lygiomis teisėmis ir nediskriminuojami

- (276) Komisija atkreipia dėmesį, kad įrengta civilinė infrastruktūra visada buvo atvira visiems potencialiems naudotojams be jokios diskriminacijos.

9.3.5. Poveikis prekybos plėtrai neprieštaruja ES interesams

- (277) Kai 2002 m. spalio 15 d. buvo suteikta pagalba, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste per metus buvo aptarnaujama 1 mln. keleivių, taigi pagal 2005 m. aviacijos gaires jis buvo mažas regioninis oro uostas (D kategorija) ⁽⁷⁹⁾.
- (278) Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto pasiekiamumo zona – Vokietijos vakariniai ir Nyderlandų rytiniai regionai. Kaip aiškinta šiame sprendime, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostas nepadarė didelės žalos konkurencijai šioje pasiekiamumo zonoje, t. y. Diuseldorfo ir Eindhoveno oro uostams, nes jie jau buvo labai perpildyti ir jiems nepakako laiko tarpinių (žr. 268 konstatuojamąją dalį).
- (279) Be to, į Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostą negalima atvykti nei traukiniais, nei greitkeliais, kitaip negu į abu su šiuo oro uostu konkuruojančius oro uostus.
- (280) Dar daugiau, Komisija pažymi, kad verslo kelionių segmentas užima didelę (40 %) Diuseldorfo oro uosto rinkos dalį, o Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste šiam segmentui tenka tik 7 %.
- (281) Kalbant apie Eindhoveno oro uostą, Komisija atkreipia dėmesį, kad jame vykdomi ir civiliniai, ir kariniai skrydžiai ir kad infrastruktūros išlaidų finansavimas atitinkamai padalijamas civilinio oro uosto valdytojams ir Nyderlandų kariuomenei. 2010 ir 2011 m. Eindhoveno oro uostas kasmet mokėjo po maždaug 1 mln. EUR, kad Nyderlandų kariuomenei kompensuotų daugiausia infrastruktūros priežiūros, saugumo, skrydžių valdymo išlaidas, tačiau jam nereikėjo patirti pradinių investicijų išlaidų, kurias teko (iš dalies) patirti Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui.

⁽⁷⁹⁾ Žr. 2005 m. aviacijos gairių 15 punktą.

- (282) Be to, viso projekto pagalbos intensyvumas (žr. toliau skirsnį apie pagalbos būtinumą ir proporcingumą) yra ribotas ir tik toks, kokio reikia trūkstamam finansavimui užtikrinti. Oro uostą valdančios įmonės akcininkai finansuos daugiau kaip 50 % investicinių sąnaudų.
- (283) Todėl tuo remdamasi Komisija gali daryti išvadą, kad poveikis prekybos plėtrai nėra toks, kad būtų prieštaraujama bendram interesui.

9.3.6. Pagalbos būtinumas ir proporcingumas

- (284) Komisija privalo nustatyti, ar bendrovei *FN GmbH* suteikta valstybės pagalba pakeitė įmonės gavėjos elgseną taip, kad ši imtųsi veiklos, kuria padėtų siekti bendros svarbos tikslo ir kurios, jei negautų pagalbos, i) ji nevykdytų ar 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 ribojami iki mažiausio lygio, būtino remiamai veiklai vykdyti.
- (285) Pasak Vokietijos, pagalba buvo būtina, nes oro uosto plėtrai būtų kilęs pavojus dėl prastos *FN GmbH* finansinės padėties tuo metu, kai buvo suteikta pagalba. Vokietija taip pat priduria, kad, jeigu projektą būtų tiesiogiai vykdžiusios valdžios institucijos, šioms institucijoms būtų tekę padengti statybos išlaidas, taip pat pradinis veiklos nuostolius. Komisija pritaria šiai nuomonei ir pažymi, kad viešojo parama buvo suteikta laikotarpiu, kai *FN GmbH* privatūs akcininkai pradiniam etape labai daug investavo į infrastruktūrą ([20–60 mln. EUR 2002–2003 m.) ir padengė pradinis oro uosto veiklos nuostolius. Abejotina, ar ribotus finansinius išteklius turinčios vietos valdžios institucijos, kaip Klėvės apskritis ir Vėcės komuna, vienos būtų galėjusios pakelti finansinę tokio didelio masto projekto naštą, tačiau tą patį rezultatą joms pavyko pasiekti ribotai parėmus privačią iniciatyvą. Kadangi projektas yra rizikingas – tai vienas iš vos kelių privačių oro uostų Europoje, – ribota viešojo parama jo pradiniam etape atrodo visiškai pagrįsta.
- (286) Pasak Vokietijos, be pagalbos, jeigu nebūtų buvę 1, 2 ir 3 priemonių, investicijos būtų nebuvusios tokio pat masto. Kaip teisingai tvirtino Vokietija, būtų investuota tik į tam tikrus dalykus, pavyzdžiui, kilimo ir tūpimo tako platinimą. Tam tikras investicijas būtų tekę atidėti ilgam laikotarpiui, taigi oro uostas būtų patyręs didelių veiklos sunkumų arba net negalėjęs pasiekiamumo zonoje patenkinti tikėtinos oro vežėjų ir keleivių paklausos. Todėl galima daryti išvadą, kad 1, 2 ir 3 priemonės turėjo skatinamąjį poveikį, nes dėl jų gavėjas galėjo investuoti.
- (287) Kalbant apie 2 priemonės proporcingumo vertinimą, oro uostui faktiškas skirtas viešasis finansavimas sudarė [2–5] mln. EUR. Kaip paaiškinta 46 konstatuojamojoje dalyje, šia paramos priemone finansuota 50 % tinkamų finansuoti sąnaudų, kaip nustatyta 1993 m. įstatyme. Likusią sumą ([2–5] mln. EUR) finansavo *FN GmbH*. Taigi pagalbos intensyvumas sudaro 50 %.
- (288) Kadangi pagalbos intensyvumo klausimas 2005 m. aviacijos gairėse paliktas atviras, didžiausias leidžiamas pagalbos intensyvumas turi būti ne didesnis negu tai, ko būtinai reikia. Komisija atkreipia dėmesį, kad 2 priemone remtos investicijos buvo finansuotos *pari passu* sąlygomis. Todėl 50 % pagalbos intensyvumas šiuo nagrinėjamoju atveju atrodo pagrįstas.
- (289) Kalbant apie 1 priemonės 4 paskolos ir 3 priemonės proporcingumą, Komisija atkreipia dėmesį, kad mažos palūkanų normos arba nepalūkaninė paskola yra mažiau iškraipanti priemonė negu tiesioginė dotacija. Be to, kadangi valdžios institucijos paskolas visiškai užtikrina užstatais, jų finansinis dalyvavimas buvo labai ribotas. Kalbant apie atsisakymo reikalauti grąžinti pusę tarpinio finansavimo proporcingumą, Komisija sutinka su Vokietija, kad sąlyga sukurti 350 darbo vietų yra paskata privatiems oro uosto savininkams užbaigti statybas ir plėtoti oro uosto infrastruktūrą. Komisija atkreipia dėmesį, kad ši paskata buvo veiksminga, nes atsisakymo metu (2004 m.), gerokai iki sutartinio termino pabaigos (2007 m. pabaiga), jau buvo sukurtos 445 darbo vietos.

9.3.7. Išvada dėl 1 priemonės (4 paskola), 2 ir 3 priemonių

- (290) Atsižvelgdama į šiame sprendime pateiktą vertinimą, Komisija daro išvadą, kad 1 priemonė (4 paskola), 2 ir 3 priemonės yra suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

9.4. Veiklos pagalbos priemonės suderinamumas

- (291) 2014 m. aviacijos gairėse nustatyti kriterijai, kuriuos Komisija taikys vertindama veiklos pagalbos suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Visų pirma pagal 2014 m. aviacijos gairių 172 punktą Komisija šiuos kriterijus taikys visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (įskaitant pranešimus, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėtą pagalbą, apie kurią nepranešta) oro uostams, net jeigu pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., t. y. dar neįsigaliojus 2014 m. aviacijos gairėms. Veiklos pagalbos, kuri gali būti suteikta 10 metų pereinamajam laikotarpiui nuo 2014 m. aviacijos gairių paskelbimo dienos, suderinamumo kriterijai:
- a) *tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas*: ši sąlyga laikoma įvykdyta, jeigu pagalba, *inter alia*, didinamas ES piliečių judumas ir gerinamas susisiektis tarp regionų arba skatinama regioninė plėtra ⁽⁸⁰⁾;
 - b) *valstybinės intervencijos poreikis*: pagalba pirmiausia turėtų būti skiriama tais atvejais, kai tokia pagalba gali padėti iš esmės pagerinti padėtį, t. y. padaryti tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis ⁽⁸¹⁾;
 - c) *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 ⁽⁸²⁾;
 - d) *pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo)*: veiklos pagalba oro uostams yra proporcinga, jeigu neviršija mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos ⁽⁸³⁾;
 - e) *netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas* ⁽⁸⁴⁾.
- (292) Atsižvelgiant į tai, kad visa veiklos pagalba, kurią sudarė 1 priemonę patenkančios 1 ir, galbūt, 2 pratėsimai, buvo suteikta dar neįsigaliojus 2014 m. aviacijos gairėms, šie suderinamumo kriterijai taikomi atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta 2014 m. aviacijos gairių 137 punkte (t. y. kelios sąlygos netaikomos).

9.4.1. Veiklos pagalba padedama siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo

- (293) Vertinamosios veiklos pagalbos tikslas buvo Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste išlaikyti tinkamo lygio veiklą.
- (294) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 113 punktą, veiklos pagalba oro uostams bus laikoma padedančia siekti bendros svarbos tikslo, jeigu ja didinamas Sąjungos piliečių judumas ir gerinamas susisiektis su regionais, padedama kovoti su oro transporto spūtimis didžiuosiuose Sąjungos oro uostuose arba skatinama regioninė plėtra.
- (295) Kaip teigta 270 konstatuojamojoje dalyje, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto statybos ir veikla atitinka aiškiai apibrėžtus bendros svarbos tikslus, būtent – regioninės ekonominės plėtra ir geresnis regiono pasiekiamumas.

9.4.2. Valstybės intervencijos būtinybė

- (296) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 116 ir tolesnius punktus, veiklos pagalba oro uostams bus laikoma būtina, jeigu dėl jos iš esmės pagerėja padėtis, t. y. padaroma tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis. Gairėse toliau pripažįstama, kad viešojo finansavimo veiklos išlaidoms finansuoti poreikis dėl didelių fiksuotųjų išlaidų paprastai bus proporcingai didesnis mažesniuose oro uostuose ir kad oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 200 000–700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelės dalies savo veiklos išlaidų.

⁽⁸⁰⁾ 2014 m. aviacijos gairių 113 ir 137 punktai.

⁽⁸¹⁾ 2014 m. aviacijos gairių 116 ir 137 punktai.

⁽⁸²⁾ 2014 m. aviacijos gairių 124 ir 137 punktai.

⁽⁸³⁾ 2014 m. aviacijos gairių 125 ir 137 punktai.

⁽⁸⁴⁾ 2014 m. aviacijos gairių 131 ir 137 punktai.

- (297) 2003 m. pradėjus veikti naujam terminalui, Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uoste metinis keleivių srautas 2003 m. buvo 207 992, 2004 m. – 796 745, o 2005 m. – 591 744 keleivių (žr. 1 lentelę). Komisija atkreipia dėmesį, kad šiame pradiniam etape keleivių srautas labai kito, didelis (34 %) sumažėjimas buvo 2004–2005 m. Todėl Komisija mano, kad per šiuos trejus metus keleivių srautas vidutiniškai buvo 200 000–700 000 keleivių. Kartu Komisija tai pat atkreipia dėmesį į tai, kad *FN GmbH* visada veikė nuostolingai (žr. 5 lentelę) ir net negalėjo padengti savo veiklos išlaidų (pakoreguotas pelnas prieš palūkanas, mokesčius, nusidėvėjimą bei amortizaciją 2004 ir 2005 m. buvo neigiamas), o 2014 m. aviacijos gairėse nurodyta, kad tai įprasta tokio dydžio oro uostams.
- (298) Todėl Komisija mano, kad veiklos pagalba Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui yra būtina.

9.4.3. Valstybės pagalbos kaip politikos priemonės tinkamumas

- (299) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 120 punktą, veiklos pagalba turėtų būti tinkama politikos priemonė, kad būtų galima pasiekti ketinamą tikslą arba išspręsti spręstinas problemas. Kadangi Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostas veiklos lygmeniu patiria nuostolių, vienintelė tinkama priemonė yra veiklos pagalba, dėl kurios oro uostas gali tęsti veiklą ir užtikrinti susisiekimą Žemutinio Reino regione. Kitos priemonės, pavyzdžiui, investicinė pagalba arba reglamentavimo priemonės, atrodo netinkamos finansinėms veiklos lygmens Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto problemoms spręsti. Todėl Komisija mano, kad veiklos pagalba, suteikta Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui, yra tinkama priemonė.

9.4.4. Skatinamojo poveikio buvimas ir pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo)

- (300) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 124 punktą, veiklos pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei tikėtina, kad tuo atveju, jei nebūtų veiklos pagalbos ir atsižvelgiant į investicinės pagalbos tikimybę bei skrydžių apimtį, atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų.
- (301) Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostas gavo investicinę pagalbą naujam terminalui statyti ir naujiems saugos ir saugumo reikalavimams įgyvendinti. Dėl to oro uostas galėjo patenkinti Žemutinio Reino regiono susisiekimo ir transporto poreikius, kurie, išreikšti keleivių skaičiumi, pastaraisiais metais padidėjo. Nepaisant gerokai didėjančio keleivių skaičiaus, oro uostas negali padengti veiklos išlaidų. Be valstybės veiklos pagalbos oro uostas negalėtų išlaikyti dabartinio srautų ir investicijų lygio, taigi jam tektų mažinti ekonominės veiklos apimtį. Kartu pagalba neviršijo sumos, kurios reikia veiklos nuostoliams padengti, taigi pagalbos suma yra apribota iki minimumo.
- (302) Todėl Komisija mano, kad veiklos pagalba Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uostui turi skatinamąjį poveikį ir yra proporcinga.

9.4.5. Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas

- (303) Pagal 2014 m. aviacijos gairių 131 punktą, vertindama veiklos pagalbos oro uostui suderinamumą, Komisija atsižvelgs į konkurencijos iškraipymą ir poveikį prekybai. Galimo konkurencijos iškraipymo arba poveikio prekybai požymis gali būti tai, kad oro uostas yra toje pat pasiekiamumo zonoje kaip ir kitas neišnaudotų pajėgumų turintis oro uostas.
- (304) Kaip matyti iš 276 ir tolesnių konstatuojamųjų dalių, Komisija jau padarė išvadą, kad poveikis prekybos plėtrai nėra tokio masto, kad prieštarautų bendros svarbos tikslui.

9.5. Išvados dėl pagalbos priemonių suderinamumo

- (305) Visos priemonės, kurių atžvilgiu atliekamas šis tyrimas ir kurios laikomos valstybės pagalba, yra suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Ši išvada visiškai neturi poveikio jokių kitų valstybės pagalbos priemonių, kurias valdžios institucijos galėjo suteikti bendrovei *FN GmbH*, vertinimui, kurio Komisija ateityje galėtų imtis.

10. KALBA

(306) 2014 m. birželio 18 d. raštu Vokietija sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas anglų kalba. Todėl tekstas autentiškas tik anglų kalba.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* 2004 m. balandžio 11 d., birželio 17 d. ir liepos 28 d. suteiktos paskolos, taip pat Klėvės apskrities ir Vėcės komunos bendrovei *EEL GmbH* suteiktos paramos priemonės nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

1. Bendrovės *EEL GmbH* bendrovei *FN GmbH* 2005 m. liepos 1 d. suteikta paskola ir 2005 m. liepos 1 d. patvirtintas visų esamų paskolų, kurias bendrovė *EEL GmbH* suteikė bendrovei *FN GmbH*, grąžinimo termino pratęsimas, Šiaurės Reino-Vestfalijos žemės bendrovei *FN GmbH* suteikta paramos priemonė, taip pat Klėvės apskrities bendrovei *FN GmbH* suteikta paramos priemonė, susijusi su Žemutinio Reino žemės Vėcės oro uosto nekilnojamojo turto įsigijimu, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2. Visų esamų paskolų, kurias bendrovė *EEL GmbH* suteikė bendrovei *FN GmbH*, pratęsimas, patvirtintas 2010 m. lapkričio 29 d., jeigu tai valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, yra suderinamas su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas