

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2017/1861

2016 m. liepos 29 d.

dėl valstybės pagalbos SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italija – Kompensacija
Sardinijos oro uostams už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą

(pranešta dokumentu Nr. C(2016) 4862)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2011 m. lapkričio 30 d. Italija pranešė apie kompensavimo schemą, taikomą Sardinijos oro uostus valdančioms įmonėms už viešųjų paslaugų įsipareigojimų (toliau – VPI) vykdymą siekiant gerinti ir plėtoti susisiekimą oro transportu. Tas pranešimas Komisijai pateiktas per elektroninę pranešimo sistemą.
- (2) 2012 m. sausio 30 d., balandžio 24 d. ir liepos 12 d. raštais Komisija Italijos paprašė pateikti papildomos informacijos apie pranešimą. Italija į tuos prašymus atsakė 2012 m. vasario 24 d., gegužės 30 d. ir rugpjūčio 9 d. raštais.
- (3) Remdamasi gauta informacija, kad Italija priemonės galėjo pradėti įgyvendinti Komisijai dar nepriėmus sprendimo, kuriuo tai būtų leidžiama, Komisija nusprendė priemonę nagrinėti pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ⁽²⁾ 3 skyrių dėl neteisėtos valstybės pagalbos.
- (4) 2012 m. lapkričio 30 d. Italija Komisijos paprašė nurodyti, kada bus priimtas sprendimas, ir pateikti tam tikrus paaiškinimus dėl procedūros. Komisija atsakė 2012 m. gruodžio 7 d. Italijai nusiųstu raštu.
- (5) 2013 m. sausio 23 d. raštu Komisija Italijai pranešė apie savo sprendimą dėl schemos, apie kurią pranešta, pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti tyrimą).

⁽¹⁾ OL C 152, 2013 5 30, p. 30.

⁽²⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

- (6) 2013 m. kovo 21 d. Italija pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą (priedai buvo gauti 2013 m. kovo 22 d.).
- (7) 2013 m. gegužės 30 d. sprendimas pradėti tyrimą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių teikti savo pastabas dėl tariamos pagalbos priemonių.
- (8) 2013 m. balandžio 10 d. Komisija gavo su šia byla susijusias pastabas iš bendrovės „Ryanair Ltd.“, esančios suinteresuotąja šalimi. 2013 m. gegužės 3 d. raštu Komisija tas pastabas persiuntė Italijai. Italija nepateikė jokių pastabų dėl „Ryanair“ pastabų.
- (9) Vėliau Komisija gavo šių suinteresuotųjų šalių pastabas:
- a) 2013 m. birželio 28 d. – bendrovės „Ryanair“ ir jos vardu veikiančios konsultacinės įmonės;
 - b) 2013 m. liepos 1 d. – Olbijos oro uostą valdančios įmonės GEASAR S.p.A.;
 - c) 2013 m. liepos 29 d. – Algero oro uostą valdančios įmonės SOGEAAL S.p.A.;
 - d) 2013 m. liepos 30 d. ir rugpjūčio 2 d. – Kaljario oro uostą valdančios įmonės SOGAER S.p.A.;
 - e) 2013 m. liepos 30 d. – bendrovės „easyJet“.
- (10) 2013 m. liepos 31 d. Komisija nekonfidencialią bendrovių GEASAR ir SOGEAAL pastabų versiją persiuntė Italijai ir suteikė jai galimybę pateikti savo pastabas. Bendrovių SOGAER ir „Ryanair“ pastabas Komisija Italijai persiuntė rugpjūčio 2 d., bendrovės „easyJet“ – rugpjūčio 7 d.
- (11) 2013 m. rugsėjo 27 d. Italija Komisijai pranešė neturinti pastabų dėl visų trijų oro uostus valdančių įmonių pastabų. 2013 m. lapkričio 20 ir 21 d. Italija Komisijai atsiuntė savo pastabas dėl bendrovės „Ryanair“ pastabų. Italija dėl bendrovės „easyJet“ pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (12) 2013 m. gruodžio 20 d. bendrovė „Ryanair“ pateikė papildomas pastabas, jos 2014 m. sausio 9 d. buvo persiųstos Italijai. Italija dėl šių pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (13) 2014 m. sausio 17 ir 31 d. „Ryanair“ pateikė papildomas pastabas, jos 2015 m. sausio 12 d. buvo persiųstos Italijai. Italija dėl šių pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (14) 2014 m. vasario 25 d. raštu Komisija Italijai pranešė 2014 m. vasario 20 d. priėmusi 2014 m. Aviacijos gaires ⁽³⁾ ir tai, kad tos gairės šiai bylai bus pradėtos taikyti nuo jų paskelbimo Oficialiajame leidinyje dienos. Komisija suteikė Italijai galimybę per 20 darbo dienų nuo gairių paskelbimo Oficialiajame leidinyje pateikti savo pastabas dėl šių gairių ir jų taikymo.
- (15) 2014 m. vasario 24 d. raštais Komisija ir suinteresuotosioms šalims pranešė priėmusi 2014 m. Aviacijos gaires ir tai, kad tos gairės šiai bylai bus pradėtos taikyti nuo jų paskelbimo Oficialiajame leidinyje dienos. Komisija suteikė suinteresuotosioms šalims galimybę per 20 darbo dienų nuo gairių paskelbimo Oficialiajame leidinyje pateikti savo pastabas dėl šių gairių ir jų taikymo.
- (16) 2014 m. Aviacijos gairės Oficialiajame leidinyje buvo paskelbtos 2014 m. balandžio 4 d. Jomis buvo pakeistos 1994 m. ⁽⁴⁾ ir 2005 m. ⁽⁵⁾ Aviacijos gairės.
- (17) 2014 m. balandžio 15 d. Oficialiajame leidinyje buvo paskelbtas pranešimas, kuriuo valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių paprašyta per vieną mėnesį nuo 2014 m. Aviacijos gairių paskelbimo ⁽⁶⁾ pateikti pastabas dėl šių gairių taikymo šiai bylai.

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

⁽⁴⁾ „EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje“ (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

⁽⁵⁾ Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).

⁽⁶⁾ OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

- (18) 2014 m. birželio 13 d. bendrovė SOGAER pateikė pastabas dėl šios bylos, susijusias su naujų gairių priėmimu. Bendrovės GEASAR ir SOGEAAL savo pastabas pateikė 2014 m. birželio 16 d., bendrovė „easyJet“ – 2014 m. liepos 4 d. Bendrovių SOGAER, GEASAR, SOGEAAL ir „easyJet“ pastabas Komisija Italijai persiuntė 2014 m. liepos 9 d. Italija dėl tų pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (19) 2014 m. rugsėjo 12 ir 26 d. bendrovė „Ryanair“ pateikė daugiau su šia byla susijusių pastabų. 2014 m. spalio 28 d. Komisija tas pastabas persiuntė Italijai. Italija dėl tų pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (20) 2015 m. sausio 26 d. bendrovė „Ryanair“ ir jos vardu veikianti konsultacinė įmonė pateikė papildomas pastabas, jos 2015 m. vasario 4 d. buvo persiūtos Italijai. Italija dėl tų pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (21) 2015 m. vasario 27 d. ir kovo 2 d. bendrovė „Ryanair“ ir jos vardu veikianti konsultacinė įmonė pateikė papildomas pastabas, jos 2015 m. kovo 24 d. buvo persiūtos Italijai. Italija dėl tų pastabų jokių pastabų nepateikė.
- (22) 2015 m. kovo 18 d. Komisija Italijos paprašė pateikti papildomos su šia byla susijusios informacijos. Italija atsakė 2015 m. gegužės 11, 18 ir 19 d.
- (23) 2015 m. kovo 31 d. bendrovė „easyJet“ pateikė papildomas pastabas ir jomis papildė savo pirminę 2013 m. liepos 30 d. pateiktą medžiagą. 2015 m. gegužės 1 ir 14 d. bendrovė „easyJet“ ir jos vardu veikianti konsultacinė įmonė pateikė papildomas su šia byla susijusias pastabas. 2015 m. birželio 1 d. bendrovė „easyJet“ pateikė papildomas šia byla susijusias pastabas. Visos tos pastabos 2015 m. liepos 6 d. buvo persiūtos Italijai. 2015 m. rugsėjo 17 d. Italija pateikė savo pastabas dėl bendrovės „easyJet“ ir jos vardu veikiančios konsultacinės įmonės pastabų.
- (24) 2015 m. birželio 29 d. Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. Italija dalį prašytos informacijos pateikė 2015 m. liepos 14 d., o 2015 m. rugsėjo 10 d. atsiuntė priedus.
- (25) 2015 m. liepos 17 d. Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. Italija atsakė 2015 m. rugsėjo 11 d.
- (26) 2015 m. spalio 8 ir 14 d. Komisija Italijos paprašė papildomos informacijos. Italija atsakė 2015 m. lapkričio 5 d.
- (27) 2015 m. lapkričio 24 d. Italija pateikė papildomą su šia byla susijusią informaciją.
- (28) 2015 m. lapkričio 24 d. Komisija Italijos paprašė tam tikrus dalykus papildomai paaiškinti. Italija atsakė 2015 m. lapkričio 27 d.
- (29) 2015 m. gruodžio 4 d. bendrovė „Ryanair“ ir jos vardu veikianti konsultacinė įmonė pateikė papildomą su šia byla susijusią informaciją, ta informacija 2015 m. gruodžio 8 d. buvo persiūta Italijai. Italija 2015 m. gruodžio 16 d. atsakė neturinti jokių pastabų dėl tų dokumentų.
- (30) 2015 m. gruodžio 11, 16 ir 17 d. Italija pateikė daugiau su šia byla susijusių pastabų.

2. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠYMAS

2.1. PRIEMONĖS PAVADINIMAS IR TIKSLAI

- (31) Įgyvendinant schemą, apie kurią pranešta, Sardinijos oro uostus valdančioms įmonėms mokama kompensacija už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą siekiant gerinti ir plėtoti susisiekimą oro transportu. Italija teigia, kad tie viešųjų paslaugų išpareigojimai yra susiję su visuotinės ekonominės svarbos paslauga (toliau – VESP). Schema patvirtinta 2010 m. balandžio 13 d. Sardinijos regioninio įstatymo Nr. 10 ⁽⁷⁾ (toliau – Įstatymas Nr. 10/2010) 3 straipsniu.
- (32) Šiame straipsnyje apibrėžta tos schemos paskirtis, t. y. gerinti susisiekimą oro transportu su Sardinija vykdant daugiau skrydžių – tiek dažniau vykdant skrydžius žiemos laikotarpiais, tiek vykdant skrydžius į daugiau naujų paskirties vietų. Tuo tikslu Sardinijos oro uostai šias viešąsias lėšas turėjo pervesti oro vežėjams kaip kompensaciją už viešąją paslaugą.

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

- (33) Platesnis šios schemos tikslas – stiprinti regiono ekonomiką didinant turistų srautus, visų pirma ne vasaros sezoną.

2.2. PAGALBĄ TEIKIANTI INSTITUCIJA

- (34) Pagalbą teikianti institucija yra Sardinijos regionas (toliau – regionas). Regionui taikomas specialus Italijos autonominio regiono statusas.

2.3. TEISINIS PAGRINDAS

- (35) Pagal Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnį nustatytas finansavimas, kurio forma – Sardinijos oro uostus valdančioms įmonėms už viešųjų paslaugų išpareigojimą 2010–2013 m. mokama kompensacija. Įstatymas Nr. 10/2010 įgyvendinamas regioninės vykdomosios institucijos priimtais sprendimais.
- (36) 2010 m. gegužės 17 d. Regioniniame potvarkyje Nr. 122/347 ⁽⁸⁾ nurodyta, kad Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytos sumos skiriamos iš regiono biudžeto.
- (37) Sardinijos regiono vykdomoji institucija patvirtino kelis įgyvendinimo aktus, kuriais nustatytos sąlygos ir tvarka, taikytinos norint gauti finansavimą pagal Įstatymą Nr. 10/2010:
- 2010 m. liepos 29 d. Sardinijos sprendime Nr. 29/36 ⁽⁹⁾ apibrėžti susisiekimo paslaugų, kurių atžvilgiu gali būti skiriamas finansavimas, kriterijai, pobūdis ir trukmė, taip pat pateikta rekomendacijų, kaip rengti ir vertinti oro uostų veiklos planus (it. *programmi di attività*);
 - 2010 m. gruodžio 6 d. Sardinijos sprendimu Nr. 43/37 ⁽¹⁰⁾ patvirtinti oro uostus valdančių įmonių pateikti 2010 m. veiklos planai ir kiekvienai iš tų įmonių 2010 m. skirtina konkreti suma;
 - 2011 m. gruodžio 23 d. Sardinijos sprendimu Nr. 52/117 ⁽¹¹⁾ nustatytos metinės sumos, regiono 2011–2013 m. mokėtinos oro uostus valdančioms įmonėms pagal jų 2011 m. pateiktus veiklos planus.
- (38) 2011 m. sausio 19 d. Regioniniu įstatymu Nr. 1 ⁽¹²⁾ sumos, regiono mokėtinos oro uostams, kaip nustatyta Įstatymu Nr. 10/2010, sumažintos iki 21 100 000 EUR 2011 m. ir 21 500 000 EUR 2012 bei 2013 m.
- (39) 2011 m. birželio 30 d. Regioniniu įstatymu Nr. 12 ⁽¹³⁾ nustatytas išankstinis finansinis mokėjimas, vykdytinas įmonėje SFIRS ⁽¹⁴⁾ įsteigus *ad hoc* finansinį fondą. SFIRS yra Sardinijos regiono finansų vidaus įmonė, kuriai, kaip regiono finansų tarpininkei ir veiklos padaliniiui, regionas pavedė sudaryti ir valdyti regioninį fondą, kurio tikslas būtų vykdyti išankstinį finansinį mokėjimą, kaip palūkaninį akcininko finansavimą ⁽¹⁵⁾. Įmonę SFIRS tiesiogiai kontroliuoja ir valdo regionas. Jos funkcija – valdyti regiono rengiamus teritorijos ekonominės ir socialinės plėtros planus, politiką ir programas. Jos direktorių valdybą skiria regionas. 2011 m. rugpjūčio 9 d. pavedimo aktu Nr. 15 ⁽¹⁶⁾ įmonei SFIRS pavesta įsteigti ir valdyti „regioninį oro uostams skirtą fondą“ ⁽¹⁷⁾ (toliau – regioninis fondas), kurio tikslas būtų vykdyti išankstinį finansinį mokėjimą, kai regionas turi mokėti tam tikras išmokas. 2011 m. rugpjūčio 9 d. Sprendimu Nr. 500 ⁽¹⁸⁾ patvirtintos išsamios regioninio fondo įgyvendinimo taisyklės. 2012 m. sausio 30 d. Sprendimu Nr. 22 ⁽¹⁹⁾ papildytos 2011 m. rugpjūčio 9 d. Sprendimu Nr. 500 nustatytos taisyklės.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.05.2010.

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA – www.sfirs.it – Finansų tarpininkė pagal 1993 m. rugsėjo 1 d. Įstatyminio potvarkio Nr. 385 106 ir 107 straipsnius.

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

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

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione No 22 del 30.01.2012 – Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 – Art. 4, commi 32 e 33 – Fondo regionale per anticipazioni finanziarie – Regolamento attuativo.

- (40) 2012 m. rugpjūčio 7 d. Regioniniu įstatymu Nr. 15 ⁽²⁰⁾ iš dalies pakeistas 2011 m. birželio 30 d. regioninis įstatymas. 2012 m. spalio 2 d. Sprendimu Nr. 694 ⁽²¹⁾ įgyvendinamas 2012 m. rugpjūčio 7 d. regioninis įstatymas ir papildomos bei iš dalies keičiamos regioninio fondo įgyvendinimo taisyklės, o 2011 m. birželio 30 d. įstatymo taikymas pratęstas 2012 ir 2013 m.
- (41) 2014 m. vasario 5 d. Sprendimu Nr. 4/34 ⁽²²⁾ iš dalies pakeistas 2013 m. regiono išmokų paskirstymas, atsižvelgus į sumažintas regiono išmokas, dėl kurių sprendimas priimtas rengiant regiono biudžetą, skirtą veiklai finansuoti pagal Įstatymą Nr. 10/2010, ir į faktines visų trijų oro uostų patirtas sąnaudas.

2.4. SCHEMA

- (42) Schema, apie kurią pranešta, ketinama plėtoti susisiekimą oro transportu ir užtikrinti, kad skrydžiai į Sardiniją ir iš jos mažiau priklausytų nuo sezono, o tuo padedama siekti bendro tikslo pritraukti turistų ir stiprinti regiono ekonomiką. Taigi Įstatymu Nr. 10/2010 numatytas finansavimas, kurio forma – Sardinijos oro uostus valdančioms įmonėms už viešųjų paslaugų išpareigojimą 2010–2013 m. mokama kompensacija.
- (43) Įgyvendinimo sprendimuose paaiškinta, kad Įstatymo Nr. 10/2010 tikslas – sumažinti priklausomybę nuo sezonų, t. y. pratęsti laikotarpį, kuriuo vykdomi skrydžiai. Tai reiškia, kad turi būti didinamas skrydžių dažnis per vadinamąjį vidutinio aktyvumo (t. y. mėnesiais iki arba po vasaros sezono – balandžio, gegužės, rugsėjo ir spalio mėn.) arba žiemos laikotarpį, taip pat pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais į vietas, į kurias iš Sardinijos dar nevykdomi skrydžiai, ir iš jų. Schema pagrindžiama tuo, kad siekiama skatinti regioninę susisiekimo oro transportu politiką, kuria būtų didinama ekonominė, socialinė ir teritorinė suinteresuotų bendruomenių sanglauda šalinant Sardinijos, esančios sala, pasiekiamumo kliūtis.
- (44) 2.3 skirsnyje paminėtais sprendimais nustatyta toliau nurodyta trijų rūšių veikla:
- a) *intensyvesnis oro vežėjų oro eismas (1 veikla)*. Oro vežėjai ir oro uostus valdančios įmonės išsamiuose veiklos planuose turi nustatyti oro eismo intensyvavimo ir turistų srautų priklausomybės nuo sezonų mažinimo strategiją, o tam reikia nustatyti strateginio intereso maršrutus, skrydžių dažnį, siūlomą pajėgumą ir vėlesnius eismo tikslus. Jeigu tie tikslai įvykdomi, gaunama finansinė kompensacija; jeigu tikslai neįvykdomi, reikia mokėti baudas;
- b) *siekis, kad oro vežėjai Sardiniją reklamuotų kaip lankytiną turistinę vietą (2 veikla)*. Minėtuose veiklos planuose oro vežėjai ir oro uostus valdančios įmonės turėtų taip pat nurodyti konkrečią rinkodaros ir reklaminę veiklą, kuria siekiama didinti keleivių skaičių ir reklamuoti oro uosto pasiekiamumo zoną;
- c) *kita reklaminė veikla, kurią oro uostus valdančios įmonės regiono vardu pavedė vykdyti trečiųjų šalių paslaugų teikėjams* ⁽²³⁾, išskyrus oro vežėjus (3 veikla).
- (45) Regionui patvirtinus veiklos planus, juose siūlomą veiklą įvertinęs pagal jos ekonominį poveikį oro uostui ir visos Sardinijos ekonominei veiklai, regionas atitinkamai paskirsto kiekvieniems metams ir kiekvienam oro uostui skirtus finansinius išteklius.
- (46) Oro uostus valdančioms įmonėms mokamos kompensacijos apskaičiuojamos pagal apskaičiuotas sąnaudas, oro vežėjų patiriamas vykdant skrydžius nacionaliniais arba tarptautiniais strateginiais maršrutais, ir pagal tai, kaip laikomasi nustatytų metinių keleivių skaičiaus tikslų. Nustačiusios, koks turėtų būti keleivių skaičius, oro uostus valdančios įmonės atrenka oro vežėjus, kurių prašoma teikti tam tikras paslaugas. Atrinkti vežėjai gauna kompensaciją, kuria padengiamas jų veiklos sąnaudų ir faktinių arba numanomų pajamų, gaunamų keleiviams pardavus bilietus, skirtumas.
- (47) Iš Italijos gautame pranešime paminėta, kad regionas turėtų tvirtinti oro uostus valdančių įmonių rengiamą konkursą suinteresuotiems vežėjams atrinkti. Komisijai nepranešta apie kokį nors oro uostus valdančių įmonių

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

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

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

⁽²³⁾ Pvz., reklamos arba turizmo agentūroms.

rengtą konkursą. Pasak Italijos, oro vežėjai atrinkti pagal patraukliausius komercinius pasiūlymus, oro uostus valdančioms įmonėms pateiktus jų svetainėse idėjus skelbimus. Kalbant apie oro uostus, pagalbos schema sugalvota siekiant koordinuoti regiono oro uostų sistemos plėtrą, užtikrinant, kad regioniniai oro uostai vienas kitą papildytų ⁽²⁴⁾.

2.5. ORO VEŽĖJŲ VYKDOMA RINKODAROS VEIKLA

- (48) Įstatymu Nr. 10/2010 nustatyta, kad vykdydamos 2 veiklą oro uostus valdančios įmonės turi su oro vežėjais sudaryti rinkodaros susitarimus, kad Sardinija būtų reklamuojama kaip lankytina turistinė vieta. Todėl veiklos planuose reikia nurodyti konkrečią rinkodaros ir reklaminę strategiją, kuria būtų siekiama didinti keleivių skaičių ir reklamuoti oro uosto pasiekiamumo zoną.
- (49) Oro uostus valdančios įmonės sudarė dviejų rūšių susitarimus, o susitarimo rūšis priklauso nuo oro vežėjo: vienas susitarimas, apimantis ir oro uosto paslaugas, ir rinkodaros paslaugas, arba du atskiri susitarimai (pvz., su „Ryanair“), kai bendrovė „Ryanair“ pasirašė oro uosto paslaugų susitarimą, o jai visiškai priklausanti bendrovė AMS (*Airport Marketing Services*) – susitarimą dėl rinkodaros paslaugų. Susitarimuose jungiamos ir siejamos eismo srautų didinimo ir rinkodaros priemonės, susitarimai grindžiami priemokų sistema, priklausančia nuo to, kaip sėkmingai įgyvendinamos eismo srautų didinimo priemonės. Pagal susitarimus vežėjas turi vykdyti nustatytą skrydžių programą ir kartu plėtoti rinkodaros ir reklamos planą.
- (50) Rinkodara vykdoma specialiame vežėjo svetainės puslapyje, skirtame paskirties oro uostui, kartais jame pateikiami ir kelionių vadovai. Rinkodara siekiama reklamuoti turistams arba verslui patrauklius regiono aspektus ir kuo labiau padidinti iš kitų šalių atvykstančių keliautojų skaičių.

2.6. ATITINKAMI ORO UOSTAI

- (51) 2010 m. Sardinijoje buvo penki oro uostai:
- Algero oro uostas, jį valdo įmonė SO.GE.A.AL S.p.A. (toliau – SOGEAAL);
 - Kaljario Elmo oro uostas, jį valdo įmonė So.G.Aer. S.p.A. (toliau – SOGAER);
 - Olbijos oro uostas, jį valdo įmonė GEASAR S.p.A. (toliau – GEASAR);
 - Tortolio oro uostas, jį valdo įmonė GE.AR.TO. S.p.A. (toliau – GEARTO);
 - Oristano oro uostas, jį valdo įmonė SO.GE.A.OR. S.p.A. (toliau – SOGEAOR).
- (52) Visos šios bendrovės yra ribotos atsakomybės bendrovės. Bendrovės SOGEAAL ir SOGAER priklauso valstybei. Bendrovė GEASAR kontroliuoja oro vežėjas „Meridiana“.
- (53) Italija patvirtino, kad nors Įstatymas Nr. 10/2010 galioja visiems Sardinijos oro uostams, dviem mažiesiems salos oro uostams – Oristano ir Tortolio Arbatakso – joks finansavimas pagal Įstatymą Nr. 10/2010 neteiktas (juose keleivių per metus būna mažiau nei 200 000 ⁽²⁵⁾).
- (54) Algero oro uostas yra Sardinijos šiaurės vakaruose, Olbijos – šiaurės rytuose, Kaljario – pietuose. Atstumas ir kelionės keliais laikas tarp šių oro uostų ⁽²⁶⁾:

Kaljario oro uostas–Algero oro uostas 247 km arba 2 val. 40 min.

Kaljario oro uostas–Olbijos oro uostas 273 km arba 2 val. 51 min.

Olbijos oro uostas–Algero oro uostas 136 km arba 1 val. 53 min.

⁽²⁴⁾ *Deliberazione No 29/36 of 29*, 2010 m. liepos mėn, p. 1.

⁽²⁵⁾ Oristano oro uoste (jo veikla sustabdyta 2011 m.) 2010 m. buvo apie 7 000 keleivių, 2011 m. – apie 1 300. Tortolio Arbatakso oro uoste 2010 m. buvo apie 13 500 keleivių, 2011 m. – apie 2 800.

⁽²⁶⁾ Šaltinis – „Google Maps“.

2.6.1. KALJARIO ORO UOSTAS

- (55) Oro uostą valdanti įmonė SOGAER priklauso valstybei, nes, kaip matyti iš 1 lentelės, didžioji dauguma akcijų priklauso Kaljario prekybos ir pramonės rūmams („C.C.I.A. Cagliari“). Regionas Kaljario prekybos ir pramonės rūmų nekontroliuoja ⁽²⁷⁾, jie finansuojami savarankiškai, iš bendrovių narių metinio mokesčio lėšų. Prekybos ir pramonės rūmai yra savarankiškas valstybės sektoriaus subjektas, atsakingas už įvairių paslaugų teikimą bendrovėms narėms ⁽²⁸⁾.

1 lentelė

SOGAER akcininkų struktūra ⁽¹⁾

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

(1) Pagrindinis oro uosto akcininkas ketina labai artimu metu parduoti savo 40 % akcijų (šaltinis – 2013 m. metinė ataskaita).

- (56) 2014 m. oro uoste buvo 3 639 627 keleiviai ⁽²⁹⁾. Oro uostas yra pietinėje salos dalyje ir pagal eismo srautus tai pagrindinis salos oro uostas. Nuo 2007 m. bendrovei SOGAER suteikta išsami oro uosto valdymo koncesija. Oro uoste vykdomi vidaus ir tarptautiniai skrydžiai, jame veiklą vykdo šie pagrindiniai oro vėžėjai: „Ryanair“, „Meridianafly“, „Alitalia CAI“, „Airone“, „easyJet“, „Volotea“ ir „AirBerlin“. 2007–2009 m. 69 % keleivių srauto oro uoste buvo nuo balandžio iki spalio mėn.
- (57) 2013 m. gruodžio 31 d. bendrovės SOGAER apyvarta buvo 26,8 mln. EUR, teigiamas grynasis rezultatas – 1,7 mln. EUR. Visas turtas sudarė 125,5 mln. EUR.

2.6.2. ALGERO ORO UOSTAS

- (58) 80,20 % Algero oro uostą valdančios įmonės SOGEAAL priklauso Sardinijos regionui, 19,80 % – regionui priklausančiai vidaus bendrovei „SFIRS SpA“ ⁽³⁰⁾. SOGEAAL veiklą pradėjo 1995 m., gavusi dalinę ir laikiną koncesiją, o ši vėliau, 2007 m., buvo pakeista bendrąja licencija ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Šaltinis – Italijos 2016 m. gegužės 5 d. Komisijai pateikta medžiaga.

⁽²⁸⁾ Italijos prekybos ir pramonės rūmų statusas reglamentuojamas 1993 m. gruodžio 29 d. Įstatymu Nr. 580.

⁽²⁹⁾ Šaltinis – „Wikipedia“.

⁽³⁰⁾ Ši bendrovės SOGEAAL akcininkų struktūra rodo pokyčius, vykusius 2010 m. Dabar vykdoma oro uosto privatizacija.

⁽³¹⁾ *Concessione di gestione totale*.

- (59) Oro uostas yra salos šiaurės vakaruose. Pasak Italijos, jo pasiekiamumo zona aprėpia beveik 35 % salos ir 450 000–600 000 Sasario, Oristano ir Nuoro provincijų gyventojų. Vertinant pagal komercinių keleivių srautus, Algero oro uostas yra trečias pagal dydį Sardinijos oro uostas, 2014 m. iš viso turėjęs 1 639 374 keleivius ⁽³²⁾.
- (60) Tame oro uoste veiklą vykdo trijų rūšių oro vežėjai: tradiciniai oro vežėjai – „Alitalia“, „Meridiana“, „Iberia“ ir „Lufthansa“, pigių skrydžių bendrovės – „easyJet“ bei „Ryanair“ ir užsakomųjų skrydžių bendrovės – „Tui Fly“ ir „JET Time“. 2007–2009 m. 75 % keleivių srauto oro uoste buvo nuo balandžio iki spalio mėn.
- (61) 2013 m. gruodžio 31 d. bendrovės SOGEAAL apyvarta buvo 15,9 mln. EUR, neigiamas grynasis rezultatas – 1,5 mln. EUR. Visas turtas sudarė 42,0 mln. EUR.

2.6.3. OLBIJOS ORO UOSTAS

- (62) Dauguma Olbijos oro uostą valdančios įmonės GEASAR akcininkų yra privatūs ⁽³³⁾, kaip matyti iš 2 lentelės.

2 lentelė

GEASAR akcininkų struktūra

	(%)
„Meridiana S.p.A.“	79,79
„C.C.I.A.A. di Sassari“ (<i>Camera di Commercio</i>)	10,00
„C.C.I.A.A. di Nuoro“ (<i>Camera di Commercio</i>)	8,42
Sardinijos regionas	1,59
„Consorzio Costa Smeralda“	0,20

- (63) GEASAR veiklą pradėjo 1989 m., gavusi dalinę Olbijos oro uosto valdymo koncesiją. Olbijos oro uostas yra Sardinijos šiaurės rytuose. Oro uoste veiklą vykdo tradicinių oro vežėjų bendrovės – „Alitalia“ ir „Lufthansa“, pigių skrydžių bendrovės – „easyJet“ bei „Vueling“ ir užsakomųjų skrydžių bendrovės – „Smartwings“ ir „Mistral Air“.
- (64) 2014 m. oro uoste buvo 2 127 718 keleivių ⁽³⁴⁾. Oro uostas daugiausia skirtas vidaus ir tarptautiniam komerciniam keleiviniam eismui. Oro uostas yra gana turistinis, nes aprėpia turistų gausiai lankomą Kosta Smeraldą. Todėl didžiausias eismo srautas būna nuo gegužės iki spalio mėn.: 2007–2009 m. 84 % keleivių srauto oro uoste buvo nuo balandžio iki spalio mėn.
- (65) 2013 m. gruodžio 31 d. bendrovės GEASAR apyvarta buvo 27,0 mln. EUR, teigiamas grynasis rezultatas – 2,8 mln. EUR. Visas turtas sudarė 57,3 mln. EUR.

2.7. SARDINIJOS REGIONO ĮDIEGTAS FINANSAVIMO MECHANIZMAS IR STRUKTŪRA

2.7.1. BENDRA SARDINIJOS REGIONO ĮSIPAREIGOTA SKIRTI IŠMOKŲ SUMA

- (66) Iš pradžių Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsniu regionui leista oro uostus valdančioms įmonėms skirti 19 700 000 2010 m. ir 24 500 000 kiekvienais vėlesniais metais, t. y. 2011, 2012 ir 2013 m.

⁽³²⁾ Šaltinis – oro uosto oficiali svetainė.

⁽³³⁾ *Societa per azioni costituita nel 1985.*

⁽³⁴⁾ Šaltinis: „Wikipedia“.

- (67) Per visą laikotarpį regionas, atsižvelgdamas į savo nuosavus išteklius ir oro uostų teikiamus veiklos planus, laipsniškai mažino sumas, kurias iš pradžių buvo įsipareigojęs skirti schemai finansuoti ir kurios pateiktos 3 lentelėje.

3 lentelė

Kompensacija, kurią įsipareigota mokėti Sardinijos oro uostams 2010–2013 m.

(EUR)

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

- (68) 2013 m. regioninė išmoka 2014 m. vasario 5 d. Sprendimu Nr. 4/34 buvo pakeista ir buvo nustatyta, kad visus tris oro uostus valdančioms įmonėms už 2013 m. bus skirta iš viso 17 500 000 EUR, kaip pateikta 4 lentelėje.

4 lentelė

Kompensacija, kurią įsipareigota mokėti Sardinijos oro uostams už 2013 m. (pagal 2014 m. vasario 5 d. Sprendimą Nr. 4/34)

(EUR)

	2013 metai
Algero oro uostui	8 235 603
Kaljario oro uostui	5 264 397
Olbijos oro uostui	4 000 000
Iš viso	17 500 000

- (69) Galutinės faktinės finansinės Sardinijos regiono išmokos visiems trimis oro uostams, nustatytos kelis kartus jas pakeitus, pateiktos 5 lentelėje ⁽³⁵⁾.

5 lentelė

Galutinė kompensacija, kurią įsipareigota mokėti Sardinijos oro uostams 2010–2013 m.

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Iš viso
Algero oro uostui	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Kaljario oro uostui	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbijos oro uostui	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano oro uostui	300 000	—	—	—	300 000
Iš viso	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Kaip aiškinama 53 konstatuojamojoje dalyje, finansinė kompensacija iš pradžių buvo numatyta visiems Sardinijos oro uostams, įskaitant Oristano oro uostą, bet vėliau tai buvo panaikinta.

- (70) Priemonės forma – tiesioginės regiono subsidijos Sardinijos oro uostus valdančioms įmonėms, vėliau tas lėšas pervesiančioms veiklą jose vykdančioms oro vežėjams ir kitiems subjektams. Subsidijos tiesiogiai finansuojamos iš regiono biudžeto. Oro uostus valdančios įmonės turi turėti atskiras sąskaitas, kad būtų galima sekti gaunamas sumas.

2.7.2. VEIKLOS PLANAI IR STRATEGINĖS SVARBOS MARŠRUTAI

- (71) Sardinijos oro uostus valdančios įmonės privalo rengti ir regionui teikti tvirtinti veiklos planus. Veiklos planuose turi būti nurodoma veikla, kurią sudaro tiesioginių oro jungčių su šalies ir Europos paskirties vietomis iš Sardinijos oro uostų ir į juos plėtojimas, o tai turi būti užtikrinama sudarant susitarimus su oro vežėjais. Tuo tikslu pačiame plane turi būti nurodyta, kurias iš išvardytų iniciatyvų ⁽³⁶⁾ oro uostus valdančios įmonės laiko įmanomomis siekiant Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytų tikslų gerinti susisiekimą oro transportu ir mažinti jo priklausomumą nuo sezonų.
- (72) Planuose reikia nurodyti strateginės svarbos maršrutus (vidaus ir tarptautinius) ir kiekvienų metų tikslus, susijusius su skrydžių dažniu, apkrovos koeficientu, naujais maršrutais, keleivių skaičiumi ir rinkodaros veikla.
- (73) Veiklos planuose reikia atsižvelgti į šiuos principus:
- a) strateginės svarbos maršrutai negali sutapti su maršrutais, kuriais skrydžiai jau vykdomi pagal VPĮ tvarką ⁽³⁷⁾, remiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 ⁽³⁸⁾;
 - b) finansinė išmoka už kiekvieną subsidijuojamą maršrutą laikui bėgant turėtų mažėti;
 - c) su oro vežėjais sudarytuose finansiniuose susitarimuose turėtų būti pateiktas vietos teritorijos reklamavimo planas, o šis turėtų atitikti su turizmu susijusią regiono komunikacijos strategiją;
 - d) kai bendra oro uostų prašoma kompensacija viršija bendrą regiono biudžete patvirtintą sumą, pirmumas teikiamas tarptautinėms jungtims, o ne vidaus maršrutams (išskyrus paskirties vietas, kuriose daugiau nei trys milijonai gyventojų), maršrutams tarp pagrindinių didžiųjų oro uostų, maršrutams, kuriuose esama didelio eismo srauto potencialo, maršrutams, kuriais skrydžiai turi būti vykdomi visus metus, o ne tam tikrais sezonais, ir bendrovėms, nusprendusioms vietos oro uoste steigti veiklos bazę.
- (74) Skrydžių vykdymas strateginės svarbos maršrutais yra VESP, kurių oro vežėjai turėtų teikti už kompensaciją (jeigu tik įvykdomi nustatyti keleivių srauto tikslai). Veiklos planai turėtų būti pagrįsti tinkamomis ekonominėmis ir finansinėmis prognozėmis, iš kurių matyti konkrečių iniciatyvų pelningumo perspektyvos ir finansiniai reikalavimai, taikomi tai veiklai kiekvienais konkrečiais metais. Šie reikalavimai yra susiję su oro uostą valdančios įmonės investuojamų nuosavų išteklių dydžiu, taip pat trečiųjų šalių, kurioms naudingas eismo srauto didėjimas, investicijų dydžiu.
- (75) Vykstant oficialiai procedūrai Italijos pateikti faktiniai veiklos planai atitinka 73 konstatuojamojoje dalyje nustatytus reikalavimus. Juose pateikta regiono reikalaujama privaloma informacija – išdėstytas subsidijuojamo vežimo pasiūlymas, pateikti išsamūs mokėtinos kompensacijos skaičiavimai ir nurodyta tikėtina viešosios paramos ekonominė nauda.
- (76) Kai veiklos planai patvirtinami, regionas, veiklą, kurios imamasi, įvertinęs pagal jos ekonominio poveikio Sardinijos ekonominei veiklai vertę, priima sprendimą kiekvienam oro uostui atitinkamai skirti metinių finansinių išteklių.

⁽³⁶⁾ Žr. 44 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁷⁾ Nuo 2000 m. pagal Sąjungos oro transporto taisykles VPĮ reikalaujama vykdyti vidaus maršrutuose tarp Sardinijos oro uostų ir žemyninėje Italijos dalyje esančių oro uostų.

⁽³⁸⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

- (77) Planai finansuojami taip:
- a) išmokas gaunanti oro uostą valdanti įmonė pirmąją išmoką gaus kaip avansą, lygų 20 % visos planuose numatytos sumos;
 - b) 60 % viso finansavimo bus išmokama atliekant tarpinį mokėjimą, gavus ketvirčio ataskaitą;
 - c) paskutinė dalis bus išmokama per 60 dienų, gavus tinkamus dokumentus ir regionui patikrinus vykdytą veiklą, pasiektus rezultatus ir patirtas sąnaudas.
- (78) Veiklos planai patvirtinti dviem regiono sprendimais:
- a) 2010 m. gruodžio 6 d. Sardinijos sprendimu Nr. 43/37 patvirtinti Kaljario, Olbijos, Algero ir Oristano oro uostus valdančių įmonių pateikti 2010 m. veiklos planai ir kiekvienai iš jų skirtina konkreti suma ⁽³⁹⁾;
 - b) 2011 m. gruodžio 23 d. Sardinijos sprendimu Nr. 52/117 patvirtinti Kaljario, Olbijos ir Algero oro uostus valdančių įmonių pateikti 2011–2013 m. veiklos planai. Nustatyti metiniai keleivių skaičiaus kiekviename oro uoste tikslai ir trims oro uostams išdalyta kompensacija. Sprendime taip pat paaiškinta, kad 2011 m. planus reikia laikyti galutiniais, nes jie susiję su jau vykdoma veikla, o kitų dvejų metų – 2012 ir 2013 m. – planai dar gali keistis.

2.7.3. STEBĖSENOS PROCESAS

- (79) Veiklos planus pagal Įstatymo Nr. 10/2010 ir jo įvairių įgyvendinimo aktų nuostatas turi rengti oro uostus valdančios įmonės. Rengdamos planus įmonės turi palaikyti ryšius su oro vežėjais, o galutinį planą turi patvirtinti regionas. Jeigu regionas su planu nesutinka arba pastebi, kad jis neatitinka Įstatymo Nr. 10/2010 nuostatų, jis gali reikalauti veiklos planą pakeisti.
- (80) Regionas reikalauja, kad oro uostus valdančios įmonės stebėtų oro vežėjų veiklą ir taikytų nuobaudas, jeigu nevykdomi *ex ante* nustatyti tikslai, visų pirma susiję su skrydžių dažniu ir keleivių skaičiumi. Ši nuobaudų taikymo tvarka turi būti nustatyta susitarimuose su oro vežėjų bendrovėmis.
- (81) Regiono vykdomosios institucijos sprendimuose, kuriais įgyvendinamas Įstatymas Nr. 10/2010, numatyta stebėsenos tvarka, kurią regionas turi parengti, kad už numatytas metines konkrečios veiklos sąnaudas nebūtų mokama per didelė kompensacija. Regionas turi *ex ante* apibrėžti kontrolės, tikrinimo ir per didelės kompensacijos susigrąžinimo veiksmus, visų pirma stebėdamas faktinį skrydžių ir keleivių skaičių.
- (82) Regionas stebi tikrąsias oro uostus valdančių įmonių sąnaudas, patiriamas vykdant konkrečią veiklą; tam jis tikrina reikiamą dokumentaciją ir metines sąnaudas patvirtinančius dokumentus (oro vežėjų bendrovių oro uostus valdančioms įmonėms pateiktas sąskaitas faktūras). Oro uostus valdančios įmonės apie veiklos finansavimą turi pranešti regionui, informaciją jos pagrindžia iš rangovų gautomis sąskaitomis faktūromis (oro vežėjų bendrovių sąskaitomis faktūromis, susijusiomis su 1 ir 2 veikla, ir kitų bendrovių sąskaitomis faktūromis, susijusiomis su 3 veikla). Regionas taip pat tikrina, ar maršrutas, už kurį mokama kompensacija, nėra maršrutas, kuriam pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 taikoma VPĮ tvarka.
- (83) Regioninis finansavimas pagal Įstatymą Nr. 10/2010 gali būti teikiamas tik aplinkybėmis, susijusiomis su minėtais veiklos planais, o šiuos turi patvirtinti regionas. Kadangi tie planai buvo parengti prieš pradėdant vykdyti Įstatyme Nr. 10/2010 numatytą veiklą, gali šiek tiek skirtis jų įgyvendinimas. Todėl regiono parengtoje tvarkoje numatyta, kad regionas turėtų savo galutinę išmoką koreguoti pagal veiklos įgyvendinimo arba oro uostų patiriamų sąnaudų skirtumus ⁽⁴⁰⁾. Todėl priimdamas sprendimą dėl galutinės išmokos regionas atsižvelgia į

⁽³⁹⁾ Kalbant apie Tortolio Arbatakso oro uostą, akte paminėta, kad oro uostą valdanti įmonė pateikė tik trejų metų planą (o ne 2010 m. planą).

⁽⁴⁰⁾ Savo 2015 m. rugsėjo 11 d. pranešime Komisijai (14 konstatuojamoji dalis) Italija pateikia bendrovės GEASAR pavyzdį – ši bendrovė 2013 m. sumažino savo rinkodaros veiklos mastą, palyginti su tuo, kas buvo anksčiau numatyta (regiono finansuojama 2 veikla). Taigi regionas sumažino savo galutinę išmoką.

faktinį veiklos planų įgyvendinimą ir tai, ar veikla, kurią finansuoti prašoma, atitinka Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytus tikslus ir regiono turizmo rinkodaros planą. Nustatęs neatitikimų, regionas galutinę išmoką pakoreguoja ⁽⁴¹⁾.

- (84) Iš Italijos pateiktų dokumentų matyti, kad oro uostą valdančios įmonės regionui iš tikrųjų teikė gauto viešojo finansavimo ataskaitas (taip pat patvirtinamuosius įrodymus, pvz., su patirtomis sąnaudomis susijusias sąskaitas faktūras) ir rinkodaros bei reklamos veiklos įrodymus. Regionas tą informaciją patikrindavo ir oro uostus valdančioms įmonėms išmokėdavo likusią dalį.

2.7.4. FINANSINIS AVANSAS IR REGIONINIO FONDO FUNKCIJA

- (85) Kaip minėta 2.3 skirsnyje, 2011 m. birželio 30 d. regioniniu įstatymu įsteigtas SFIRS valdomas ir regiono finansuojamas regioninis fondas ⁽⁴²⁾.

- (86) Pagal Įstatymą Nr. 10/2010 regiono nustatyta finansavimo tvarka yra tokia:

- a) oro uostus valdančios įmonės atitinkamiems oro uostams (1 ir 2 veikla) ir kitų paslaugų teikėjams (3 veikla) su visų trijų rūšių veiklos įgyvendinimu susijusius finansinius išteklius išmoka avansu;
- b) kasmet, gavęs oro uostus valdančių įmonių prašymus, regionas nusprendžia, kad SFIRS per regioninį fondą oro uostams turėtų išmokėti finansinį avansą. Vėliau regioninis fondas oro uostus valdančioms įmonėms, šioms pateikus prašymą, skiria finansavimą už atlygį (komisinių mokesčių ir palūkanas), išmokėdamas pagal Įstatymą Nr. 10/2010 paskirtos sumos avansą. Avansas turėtų būti ne didesnis nei 85 % ⁽⁴³⁾ išmokos, kurią regionas įsipareigoja skirti oro uostus valdančioms įmonėms. Avansui taikomos palūkanos (6 mėn. *Euribor* + 2 % 2010 m. ir 6 mėn. *Euribor* + 1,5 % 2011–2013 m.) ir komisinis mokestis (1 % 2010 m. ir 0,50 % 2011–2013 m.), oro uostus valdančių įmonių mokamas bendrovei SFIRS;
- c) vėliau regionas patvirtinta galutinės oro uostus valdančioms įmonėms išmokėtinas sumas (regiono išmoką), neviršydamas turimų išteklių ir atsižvelgdamas į sumas, kurias oro uostus valdančios įmonės iš tikrųjų sumoka vykdydamos visų trijų rūšių veiklą. Tuo tikslu oro uostus valdančios įmonės teikia atitinkamas ataskaitas, kuriose: i) nurodomi pasiekti rezultatai ir pateikiama poveikio analizė; ii) išsamiai pateikiamos sąnaudos, oro uostus valdančių įmonių faktiškai patirtos vykdant iniciatyvas, taip pat pateikiami būtini patvirtinamieji dokumentai (sąskaitos faktūros ar pan.);
- d) iš regiono skiriamos išmokos sumos regioninis fondas išskaito 4 % išskaičiuojamąjį mokestį, o šis gražinamas regionui. Priėmus sprendimą dėl galutinės išmokos, regioninis fondas oro uostus valdančioms įmonėms skiria likusią finansavimo dalį ⁽⁴⁴⁾. Fondas likusią dalį oro uostus valdančioms įmonėms turi skirti per ne ilgiau kaip šešis mėnesius nuo tada, kai baigiami vykdyti veiklos planai.

2.8. FINANSŲ SRAUTAI

2.8.1. FINANSŲ, REGIONO SKIRIAMŲ ORO UOSTUS VALDANČIOMS ĮMONĖMS, SRAUTAI

- (87) Nors regionas įsipareigojo per visą 2010–2013 m. laikotarpį skirti 76 654 887 EUR (žr. 5 lentelę), faktiškai oro uostus valdančioms įmonėms jis pervėdė 68 510 256 EUR visų trijų rūšių veiklai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ finansuoti (žr. 6 lentelės A skiltį): 35 516 988 EUR bendrovei SOGEAAL, 19 250 617 EUR bendrovei SOGAER ir 13 742 651 EUR bendrovei GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Italija tuo tikslu pateikia Oristano oro uosto pavyzdį, kai regionas nesutiko su konkrečiu oro uosto veiklos plane numatytu maršrutu – 2015 m. gegužės 5 d. Italijos pranešimas Komisijai, p. 5–6.

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

⁽⁴³⁾ Ne daugiau kaip 90 % 2011 m. – plg. *Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.*

⁽⁴⁴⁾ Ši suma lygi išmokai, dėl kurios regionas priėmė sprendimą, atėmus 4 % išskaičiuojamąjį mokestį ir oro uostą valdančiai įmonei jau išmokėtą avansą.

⁽⁴⁵⁾ Italija Komisijai pateikė lenteles, kuriose nurodytos galutinės regiono išmokėti įsipareigtos sumos.

- (88) Regioninio fondo oro uostus valdančioms įmonėms pervestas bendras finansinis avansas yra 42 987 645 EUR (6 lentelės B skiltis). Avansui taikomas komisinis mokestis ir palūkanos, regioninio fondo išskaitomos, kai finansinis avansas išmokamas oro uostą valdančiai įmonei. Išskaičiuojamasis mokestis sudaro 4 % regiono įsipareigotos skirti išmokos, fondas jį išskaito iš išmokos sumos, kai oro uostui išmokama likusi regiono skirtos sumos dalis (kai sumokamas finansinis avansas) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Todėl grynoji suma, kurią turi gauti oro uostą valdanti įmonė (6 lentelės C skiltis) gali būti apskaičiuota kaip regiono išmoka, išskaičius tris finansinius mokesčius (komisinių mokesčių, palūkanas ir išskaičiuojamąjį mokestį). Italijos praneštos sumos, nurodytos kaip oro uostus valdančių įmonių faktiškai gautos sumos (6 lentelės D skiltis), šiek tiek skiriasi nuo teoriškai nustatytų sumų.
- a) Kalbant apie bendrovę SOGEAAL, Italija aiškina, kad ši oro uostą valdanti įmonė iš regiono kaip 2013 m. išmoką tebeturėtų gauti 167 661 EUR.
- b) Regionas sprendimą dėl regioninės išmokos bendrovėms SOGAER ir GEASAR 2013 m. (atitinkamai 4 946 576 ir 3 795 930 EUR) priėmė atitinkamai 2014 m. birželio 19 ir 10 d., bet taip ir neišmokėjo ⁽⁴⁷⁾. Italija pripažįsta, kad regiono sprendimas yra teisiškai privalomas įsipareigojimas išmokėti tas sumas ir juo galima remtis šalies teisme. Bet Italija nusprendė palaukti, kol bus baigta vykdoma valstybės pagalbos procedūra.

⁽⁴⁶⁾ Komisija atkreipia dėmesį, kad Italijos valdžios institucijos nepaaiškina, kodėl lentelėse nurodytos finansinio avanso sumos kartais yra didesnės už regiono nustatytą išmoką. Tačiau šie skirtumai nesvarbūs vertinant pagalbos priemones, nes Komisijai svarbu tik biudžete nurodytas įsipareigojimas (A skiltis) ir oro uostus valdančių įmonių iš tikrųjų gauta suma (D skiltis), žr. 14 lentelę.

⁽⁴⁷⁾ „Disposti ma non erogati“.

Tikrieji finansų, regiono skiriamų oro uostus valdančioms įmonėms, srautai

SOGAAL – ALGERO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Regiono nustatyta išmoka (A)		Finansinis avansas (B)		Finansiniai mokesčiai			Oro uostą valdančios įmonės gautina suma (C)	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	C ir D skirtumas
	Suma	Išsipareigojimo data	Suma	Mokėjimo data	4 % išskaičiuojamasis mokestis	Komisinis mokestis	Palūkanos			
2010 m.	8 517 963	2012 11 7	[...]*	2011 9 20	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011 m.	9 041 162	2012 11 12	(...)	2012 2 8 ir 2012 8 23	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012 m.	9 062 413	2013 6 3	(...)	2012 10 22	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013 m.	8 895 449	2014 10 27	(...)	2013 10 17	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Iš viso	35 516 988		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

(*) Verslo paslaptis.

SOGAER – KALJARO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Regiono nustatyta išmoka (A)		Finansinis avansas (B)		Finansiniai mokesčiai			Oro uostą valdančios įmonės gautina suma (C)	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	C ir D skirtumas
	Suma	Išsipareigojimo data	Suma	Mokėjimo data	4 % išskaičiuojamasis mokestis	Komisinis mokestis	Palūkanos			
2010 m.	4 657 311	2012 11 7	(...)	2012 9 10	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011 m.	4 777 320	2012 11 7	(...)	2012 6 15	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012 m.	4 869 410	2013 6 13	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
2013 m.	4 946 576	2014 6 19	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
Iš viso	19 250 617		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Regiono nustatyta išmoka (A)		Finansinis avansas (B)		Finansiniai mokesčiai			Oro uostą valdančios įmonės gautina suma (C)	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	C ir D skirtumas
	Suma	Išsipareigojimo data	Suma	Mokėjimo data	4 % išskaičiuojamasis mokestis	Komisinis mokestis	Palūkanos			
2010 m.	3 972 223	2012 11 7	(...)	2011 9 19	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2011 m.	2 945 363	2012 11 7	(...)	2012 6 1	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2012 m.	3 029 135	2013 6 12	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	0
2013 m.	3 795 930	2014 6 10	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
Iš viso	13 742 651		(...)	—	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

2.8.2. FINANSŲ, ORO UOSTUS VALDANČIŲ ĮMONIŲ PERVEDAMŲ ORO VEŽĖJAMS IR TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASLAUGŲ TEIKĖJAMS TRIJŲ RŪŠIŲ VEIKLAI FINANSUOTI, SRAUTAI

- (90) Aljero, Kaljario ir Olbijos oro uostus valdančios įmonės 2010–2013 m. skyrė lėšų oro vežėjams ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjams už 1, 2 ir 3 veiklos vykdymą. Pasak Italijos, oro uosto vežėjų iš regiono 2010–2013 m. gauta kompensacija 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti buvo pervesta oro vežėjams ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjams. Oro vežėjai gavo 1, 2 ir 3 veiklos finansavimą, o atrinkti jie buvo pagal tai, kuris pateikė „patraukliausią komercinį pasiūlymą“⁽⁴⁸⁾. Už rinkodaros priemones atsakingi trečiųjų šalių paslaugų teikėjai, pavyzdžiui, reklamos arba turizmo agentūros, gavo 3 veiklos finansavimą.
- (91) 7 lentelėje apibendrinti finansų, oro uostus valdančių įmonių pervedamų oro vežėjams ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjams 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti, srautai.

7 lentelė

Finansų, oro uostus valdančių įmonių pervedamų oro vežėjams ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjams 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti, srautai

SOGEAAL – ALGERO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2010 m.	(...)	(...)	8 517 963
2011 m.	(...)	(...)	9 041 162
2012 m.	(...)	(...)	9 062 413
2013 m.	(...)	(...)	8 895 449
Iš viso	(...)	(...)	35 516 987 (100 %)

SOGAER – KALJARIO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2010 m.	(...)	(...)	4 657 311
2011 m.	(...)	(...)	4 977 946
2012 m.	(...)	(...)	4 869 410
2013 m.	(...)	(...)	4 946 576
Iš viso	(...)	(...)	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Žr. 47 konstatuojamąją dalį: nors Sardinijos teisės sistemoje numatyti konkursai, oro vežėjų bendrovėms atrinkti nerengta jokio konkurso.

GEASAR – OLBIJA

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2010 m.	(...)	(...)	3 972 223
2011 m.	(...)	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012 m.	(...)	(...)	3 029 160
2013 m.	(...)	(...)	3 795 935
Iš viso	(...)	(...)	13 742 818 (100 %)

(1) Savo 2015 m. rugsėjo 11 d. pranešime Italija nurodo [...] EUR sumą, 2011 m. skirtą 3 veiklai finansuoti. Savo 2015 m. gruodžio 16 d. pranešime („Deloitte Financial Advisory S.r.l.“ parengta ataskaita) Italija nurodo ne [...] EUR, bet [...] EUR sumą ir skirtumo nepagrindžia.

(92) 8 lentelėje apibendrintos oro uostus valdančių įmonių išmokos oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai finansuoti.

8 lentelė

Finansų, oro uostus valdančių įmonių pervedamų oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai finansuoti, sratai

SOGEAAL – ALGERO ORO UOSTAS

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Iš viso
„Ryanair“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„easyJet“	—	—	(...)	(...)	(...)
„Volotea“	—	—	—	(...)	(...)
„Alitalia“	(...)	—	—	—	(...)
„Meridiana“	(...)	—	(...)	—	(...)
„Wizzair“	—	—	(...)	(...)	(...)
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	35 221 513

SOGAER – KALJARO ORO UOSTAS

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Iš viso
„Ryanair“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„easyJet“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„Germanwings“	—	—	(...)	—	(...)
„Tourparade“	—	—	(...)	—	(...)

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Iš viso
„Air Berlin“	—	—	—	(...)	(...)
Vueling	—	—	—	(...)	(...)
„Volotea“	—	—	(...)	(...)	(...)
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	19 018 170

GEASAR – OLBIJA

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	Iš viso
„Meridiana Fly“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„Air Italy“	(...)	(...)	—	—	(...)
„Air Berlin“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„easyJet“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„Norwegian“	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
„Jet2.com“	—	(...)	(...)	(...)	(...)
NIKI	—	—	(...)	—	(...)
„Vueling“	—	—	—	(...)	(...)
„Air Baltic“	—	—	—	(...)	(...)
„Volotea“	—	—	(...)	(...)	(...)
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	12 683 623

2.8.3. IŠVADA

- (93) Kaip matyti iš 6 lentelės, visos regiono skirtos lėšos buvo pervestos oro uostus valdančioms įmonėms, o šios savo veiklos planuose nustatytai 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti lėšų skyrė net daugiau, nei gavo iš regiono. (Lėšų, faktiškai skirtų 1, 2, 3 veiklai vykdyti (9 lentelės B skiltis), ir lėšų, kurias oro uostus valdančios įmonės faktiškai gavo iš regiono šiai veiklai vykdyti (9 lentelės C skiltis), skirtumas yra 12 733 760 EUR).

9 lentelė

Regiono skirto finansavimo ir oro uostus valdančių įmonių finansuotų sumų, skirtų visų trijų rūšių veiklai vykdyti pagal Įstatymą Nr. 10/2010, palyginimas

(EUR)

	Regiono nustatyta išmoka (A)	Bendra suma, oro uostų skirta visų trijų rūšių veiklai finansuoti (B)	A ir B skirtumas	Oro uostą valdančių įmonių iš regiono faktiškai gauta grynoji suma (C)	B ir C skirtumas
Algero oro uostas	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Kaljario oro uostas	19 250 617	19 451 243	- 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Regiono nustatyta išmoka (A)	Bendra suma, oro uostų skirta visų trijų rūšių veiklai finansuoti (B)	A ir B skirtumas	Oro uostą valdančių įmonių iš regiono faktiškai gauta grynoji suma (C)	B ir C skirtumas
Olbijos oro uostas	13 742 651	13 742 818	– 167	9 341 744	4 401 074
IŠ VISO	68 510 256	68 711 048	– 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Be to, kalbant apie oro vežėjus, kaip matyti iš 8 lentelės, lėšos, regiono per oro uostus valdančias įmones skirtos oro vežėjams 1 ir 2 veiklai vykdyti, buvo pervestos šioms bendrovėms:

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

3. PRIEŽASTYS PRADĖTI PROCEDŪRĄ IR PIRMINIS KOMISIJOS VERTINIMAS

(95) Remiantis sprendimu pradėti tyrimą, oficiali tyrimo procedūra apima šią veiklą:

- a) trims oro uostus valdančioms įmonėms (SOGAAL, GEASAR ir SOGAER) 2010–2013 m. regiono skirtą finansinę kompensaciją 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti;
- b) finansines kompensacijas, visų trijų oro uostus valdančių įmonių 2010–2013 m. skirtas oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai finansuoti ⁽⁴⁹⁾.

(96) Sprendime pradėti tyrimą nurodyta, kad, kadangi Komisija byloje Nr. SA.23098 tyrė galimą neteisėtą pagalbą, suteiktą Algero oro uostą valdančios įmonės ⁽⁵⁰⁾, ši byla aprėpia tik toje byloje nenagrinėtas pagalbos priemones ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ Sprendimas pradėti tyrimą neapėmė potencialios pagalbos, oro uostus valdančių įmonių suteiktos 3 veiklą vykdančioms paslaugų teikėjams, išskyrus oro vežėjus. Todėl Komisija negali laikytis kokios nors pozicijos šiuo aspektu.

⁽⁵⁰⁾ 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei „Società di Gestione dell’Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.“ ir įvairiems Algero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams (OL L 250, 2015 9 25, p. 38).

⁽⁵¹⁾ Žr. 48–52 konstatuojamąsias dalis.

- (97) Kalbant apie finansinę kompensaciją, kurią regionas skyrė visoms trims oro uostus valdančioms įmonėms, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad Sardinijos oro uostams suteikta kompensacija yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ir kad tos kompensacijos atžvilgiu Italija nesilaikė Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatyto reikalavimo priemonių neįgyvendinti, kol nepriimamas galutinis sprendimas.
- (98) Komisija abejoja dėl oro uostus valdančioms įmonėms taikomos kompensacijos schemos suderinamumo su vidaus rinka. Visų pirma, Komisija laikosi preliminarios nuomonės, kad ši kompensacija negali būti laikoma kompensacija už tikrą oro uostus valdančioms įmonėms pavestą teikti VESP.
- (99) Kalbant apie finansinę kompensaciją, visų trijų oro uostus valdančių įmonių skirtą oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai finansuoti, Komisija laikėsi nuomonės, kad tai gali būti valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį ir kad pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį tai gali būti laikoma neteisėta pagalba, nes gavėjams ji buvo suteikta nesilaikant reikalavimo priemonių neįgyvendinti, kol nepriimamas galutinis sprendimas. Visų pirma Komisija laikėsi nuomonės, kad regionas kontroliuoja nagrinėjamuosius išteklius, ir tie ištekliai buvo aiškiai įtraukti į regiono biudžetą aiškiai nurodytam tikslui, t. y. be kita ko, subsidijuoti oro transporto maršrutus iš oro uostų ir į juos. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad oro uostus valdančių įmonių oro vežėjams pervestos lėšos yra priskirtinos valstybei ir susijusios su valstybės ištekliais. Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad oro vežėjų gautu finansavimu mažinamos sąnaudos, kurias jie priešingu atveju būtų turėję padengti savo ištekliais, jeigu laikytųsi tokio pat skrydžių tvarkaraščio, ir padarė išvadą, kad oro vežėjams suteiktas ekonominis pranašumas.
- (100) Be to, Komisija pareiškė abejojanti, ar Aljero, Kaljario ir Olbijos oro uostuose veiklą vykdančiams oro vežėjams mokėtą finansinę kompensaciją galima laikyti suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Visų pirma Komisija abejoja dėl suderinamumo pagal 2011 m. VESP sprendimą ⁽⁵²⁾ kartu su Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008, pagal 2011 m. VESP sistemą ⁽⁵³⁾ kartu su Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 ir pagal 2005 m. Aviacijos gaires.

4. ITALIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI OFICIALIĄ PROCEDŪRĄ

4.1. ĮSTATYMAS Nr. 10/2010

- (101) Italija 2010–2013 m. laikotarpio finansines intervencijas, vykdytas pagal Įstatymą Nr. 10/2010, grindžia tuo, kad buvo plėtojamas susisiekimasis oro transportu tarp Sardinijos ir vidaus bei Europos paskirties vietų siekiant didinti turistų srautus, visų pirma ne vasaros sezoną, o tai labai svarbu Sardinijos ekonomikai.
- (102) Įstatymu oro uostus valdančioms įmonėms nustatyta konkreti atsakomybė už įstatymo tikslų siekimą ir už sąlygų bei kriterijų nustatymą. Visų pirma oro uostus valdančios įmonės turi parengti veiklos planus (juos turi patvirtinti regionas) ir juose nustatyti veiksmus, kurių bus imtasi sezoniškumui mažinti ir susisiekimui oro transportu gerinti. Tie veiklos planai apima finansinį verslo planą – jame pateikiami laukiami rezultatai ir finansiniai ištekliai, kurių reikia tikslui pasiekti.
- (103) Veiklos planuose reikia atsižvelgti į šias sąlygas:
- į planą įtraukti maršrutai turi skirtis nuo maršrutų, už kuriuos mokama kompensacija už viešąją paslaugą;
 - nustatant naujus maršrutus arba ilginant laikotarpį, kuriuo vykdomi skrydžiai, turi būti numatytas tinkamas salos reklamavimas.
- (104) Kai finansinių išteklių reikia daugiau, nei nustatyta regiono biudžete, reikiamos lėšos turėtų būti skiriamos taikant 2010 m. liepos 29 d. Sardinijos sprendime Nr. 29/36 nustatytus kriterijus ⁽⁵⁴⁾ (pirmumas teikiamas tarptautiniams maršrutams, svarbiems didiesiems oro uostams, priklausomybės nuo sezono mažinimui, didžiausiam skrydžių dažniui ir pan.).

⁽⁵²⁾ 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

⁽⁵³⁾ Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (2011 m.) (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

⁽⁵⁴⁾ Žr. 4 išnašą.

- (105) Įstatyme Nr. 10/2010 nustatyta regiono finansuotina trijų rūšių veikla, kaip nurodoma 44 ir tolesnėse konstatuojamosiose dalyse.
- (106) Įvairi oro uostus valdančių įmonių veikla išsamiai parašyta kiekvieno oro uosto veiklos planuose, o Italija Komisijai pateikė lenteles, kuriose apibendrinta vykdoma veikla ir atitinkamas regiono skiriamas finansavimas. Italija tvirtina, kad veikla turi teigiamą poveikį regionui, nes nagrinėjamoju laikotarpiu oro eismo srutai ir su jais susiję atvykstančių keleivių srutai padidėjo.
- (107) Italija nurodo, kad pagrindiniai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 regiono skiriamo finansavimo gavėjai yra oro vežėjai: iš tikrųjų Įstatyme Nr. 10/2010 numatytas oro vežėjų bendrovių, norinčių pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba didinti skrydžių skaičių, finansavimas, teikiamas per Sardinijos oro uostus, ir jau vykdomų skrydžių priklausomumo nuo sezono mažinimas 2010–2013 m.

4.2. FINANSINIS AVANSAS

- (108) 2011 m. birželio 30 d. Regiono įstatyme Nr. 12 ⁽⁵⁵⁾ nustatyta, kad Įstatymu Nr. 10/2010 numatytam finansiniam avansui turėtų būti taikomos palūkanos. Tuo tikslu 2011 m. rugpjūčio 9 d. ⁽⁵⁶⁾ regionas pavedė SFIRS įsteigti ir valdyti regioninį fondą šiam finansiniam avansui valdyti.
- (109) Italija tvirtina, kad tas avansas yra rinkos sąlygomis teikiamos paskolos: pagal fondui taikomas taisyklės, 2010 m. finansinėms paskoloms taikyta 6 mėnesių *Euribor* ir 2 % palūkanų normų skirtumo palūkanų norma, o 2011 ir 2012 m. taikyta 1,50 % palūkanų normų skirtumo palūkanų norma. Be to, oro uostus valdančios įmonės turi mokėti valdymo mokestį, o šis 2010 m. buvo lygus 1 %, 2011 m. – 0,5 % finansinio avanso. Italija laikosi nuomonės, kad vertinant, ar finansinis avansas atitinka rinkos sąlygas, reikia taikyti sintetinį sąnaudų rodiklį (angl. *Synthetic COST Indicator*) ⁽⁵⁷⁾, jį taikant atsižvelgiama į visas su paskolomis susijusias oro uosto sąnaudas. Italija Komisijai pateikė lentelę, kurioje pateikta išsami informacija apie kaskart išmokant finansinį avansą taikytą sintetinį sąnaudų rodiklį. Bendrovei SOGAER išmokėtam finansiniam avansui taikomas sintetinis sąnaudų rodiklis yra didesnis, palyginti su kitomis įmonėmis, be to, jis didesnis ir negu rinkos sąlygomis nustatomas rodiklis, nes finansinis avansas buvo išmokėtas 2012 m. rugsėjo mėn., o sintetinis sąnaudų rodiklis apskaičiuotas aprėpiant visus 2012 m.
- (110) Italija pateikė 10 lentelėje išdėstytą informaciją apie visoms trims oro uostus valdančioms įmonėms 2010 ir 2011 m. išmokėtą finansinį avansą ir daro išvadą, kad finansinis avansas buvo išmokėtas finansinėmis sąlygomis, atitikusiomis panašių rinkoje vykdomų operacijų sąlygas. Italija nurodo, kad 2010 ir 2011 m. paskolomis siekta oro uostus valdančioms įmonėms kompensuoti sumas, jų jau pervestas oro vežėjams už 1 ir 2 veiklos vykdyimą.

10 lentelė

Finansinis avansas, visoms trims oro uostus valdančioms įmonėms išmokėtas 2010 ir 2011 m.

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	(...)	2011 7 1	(...)	(...)	(...)	(...)
SOGAER SPA	Cagliari	(...)	2012 9 25	(...)	(...)	(...)	(...)
GEASAR SPA	Olbia	(...)	2011 9 27	(...)	(...)	(...)	(...)
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	(...)	2012 1 2	(...)	(...)	(...)	(...)
SOGAER SPA	Cagliari	(...)	2012 7 5	(...)	(...)	(...)	(...)
GEASAR SPA	Olbia	(...)	2012 7 20	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁵⁵⁾ Žr. 8 išnašą.

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

⁽⁵⁷⁾ ISC – *Indicatore Sintetico di Costo.*

4.3. KITA INFORMACIJA

- (111) Italija nurodo, kad 2010 m. gegužės 17 d. Regiono potvarkis Nr. 122/347 ⁽⁵⁸⁾ yra administracinis dokumentas, kuriuo leidžiama pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skiriamas lėšas faktiškai įtraukti į regiono biudžetą.
- (112) Italija nurodo, kad, nors Įstatyme Nr. 10/2010 nurodomi visi Sardinijos oro uostai, šia veikla susidomėjusios oro uostus valdančios įmonės yra įmonės, valdančios Aljero, Olbijos ir Kaljario oro uostus. 2010 m. rugsėjo 22 d. Oristano oro uostą valdanti įmonė pateikė veiklos planą ir regionas 2010 m. patvirtino 300 000 EUR finansavimą. Tačiau 2011 m. gegužės mėn. Oristano oro uostą valdanti įmonė buvo likviduota, o oro uostas dabar yra uždarytas.
- (113) Italija Komisijai pateikė lenteles, kuriose apibendrinta vykdyta veikla ir regiono skirtas atitinkamas finansavimas, taip pat nurodytos SFIRS ir oro uostus valdančių įmonių sudarytos sutartys.
- (114) Italija teigia ⁽⁵⁹⁾, kad valstybės intervencijos prireikė dėl to, kad oro uostai būtų negalėję padengti sąnaudų, patiriamų finansuojant veiklą pagal Įstatymą Nr. 10/2010. Visos trys oro uostus valdančios įmonės nebūtų galėjusios savo nuosavais ištekliais arba banko teikiamu finansavimu įvykdyti ir finansuoti Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytos veiklos.
- a) Kaljario oro uostas. Bendrovės ekonominiai rezultatai 2007–2009 m. buvo neigiami, nors EBITDA pelnas ⁽⁶⁰⁾ buvo teigiamas, verslo veikla nebuvo padengiamos nusidėvėjimo sąnaudų, taigi EBIT pelnas ⁽⁶¹⁾ buvo neigiamas. Bendrovei tuo metu buvo būdingas nuolatinis ekonominis ir finansinis disbalansas, o tai kenkė jos kreditingumui. 2008 m. buvo būtina 4,4 mln. EUR didinti kapitalą susikaupusiems nuostoliams padengti. Dėl šios sunkios finansinės padėties oro uostą valdanti įmonė negebėjo savo nuosavais ištekliais padengti sąnaudų, susidarantių vykdyti veiklą pagal Įstatymą Nr. 10/2010. Ji taip pat negebėjo papildomo finansavimo pagal sutartis gauti iš finansų įstaigų, nes neturėdama pakankamų finansinių lėšų srautų ji būtų negalėjusi to finansavimo grąžinti. 2010–2013 m. oro uostą valdančios įmonės veiklos marža šiek tiek sumažėjo, t. y. 40 % sumažėjo jos pelnas prieš palūkanas ir mokesčius, o 2013 m. metinėje finansinėje ataskaitoje nurodyta, kad įmonės kapitalas per mažas ir, jeigu regionas neišmokės 2014 m. skirto finansavimo, finansinė padėtis taps kritinė ⁽⁶²⁾.
- b) Aljero oro uostas. 2007–2009 m. šis oro uostas patyrė didelių ekonominių ir finansinių sunkumų, o neigiamas grynasis rezultatas buvo didesnis už akcininkų akcinį kapitalą, taigi dėl to 2009 m. buvo būtinas bendrovės rekapitalizavimas. Regiono valdoma finansinio avanso sistema pirmiausia buvo skirta bendrovei SOGEAAL, kad ji galėtų vykdyti Įstatymu Nr. 10/2010 numatytą veiklą, bendrovei nenustatant dar didesnės naštos. Oro uosto EBITDA pelnas teigiamas buvo tik 2007 m., jo EBIT pelnas buvo neigiamas visą laikotarpį, o 2009 m. jis buvo net – 11,3 mln. EUR. Akcinis kapitalas per nagrinėjamąjį laikotarpį visą laiką mažėjo ir 2009 m. buvo neigiamas, t. y. – 4,8 mln. EUR. Todėl bendrovė negebėjo nagrinėjamąsios veiklos finansuoti savo nuosavais ištekliais, taip pat ji negalėjo gauti papildomo išorės finansavimo, nes būtų negebėjusi grąžinti galimos pagal sutartį atsirandančios skolos. 2010–2013 m. veiklos marža, vertinant pagal EBIT pelną, nuolat buvo neigiama ir nuo – 3,6 mln. EUR 2010 m. pakito iki – 1,5 mln. EUR 2013 m. Kapitalo struktūra per tą laikotarpį prastėjo, nes akcinis kapitalas sumažėjo daugiau kaip per pusę ir 2013 m. buvo 2,4 mln. EUR, o bendras turtas buvo 41,9 mln. EUR ⁽⁶³⁾.
- c) Olbijos oro uostas. Visą 2007–2009 m. laikotarpį ši oro uostą valdančios įmonės ekonominė padėtis prastėjo ir tai pirmiausia buvo susiję su mažėjančiu keleivių skaičiumi. Per tą laikotarpį EBITDA pelnas sumažėjo 22,8 %, EBIT pelnas – 41,3 % Nors gryniesi rezultatai buvo teigiami, bendrovė neturėjo teigiamų grynujų pinigų srautų, nes 2007–2009 m. didėjo jos darbinis kapitalas ir buvo įgyvendinama svarbi investicinė programa (13,2 mln. EUR). Per tą laikotarpį visuotinis išsiskolinimas padidėjo 2 mln. EUR, taigi dar didesnė

⁽⁵⁸⁾ Žr. 3 išnašą.

⁽⁵⁹⁾ Italija Komisijai pateikė tris ataskaitas – jose aprašyta ekonominė ir finansinė oro uostų analizė, susijusi su Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytomis priemonėmis. Komisija savo analizę grindžia tomis ataskaitomis.

⁽⁶⁰⁾ Pelnas prieš mokesčius, palūkanas, nusidėvėjimą ir amortizaciją.

⁽⁶¹⁾ Pelnas prieš palūkanas ir mokesčius.

⁽⁶²⁾ Šaltinis: metinės finansinės bendrovės SOGAER 2010–2013 m. ataskaitos.

⁽⁶³⁾ Šaltinis: metinės finansinės bendrovės SOGEAAL 2010–2013 m. ataskaitos.

skola finansų įstaigoms buvo vargiai įmanoma, nes būtų kilęs pavojus bendrovės finansiniam balansui ⁽⁶⁴⁾. Be to, oro uostą valdančios įmonės finansinė padėtis reiškė, kad įmonė negebėjo veiklos finansuoti savo nuosavais ištekliais, nes neturėjo pakankamų grynųjų finansinių lėšų srautų investicijoms į darbinį kapitalą ir ilgalaikį turtą padengti. Trečia galimybė galėjo būti akcininkams didinti kapitalą, kad būtų galima užtikrinti likvidumą, būtiną visų trijų rūšių veiklai, nustatyta Įstatymu Nr. 10/2010, finansuoti. Vertinant, ar tai būtų buvusi naudinga galimybė, buvo vertinamos investicijos, reikalingos rinkos ekonomikos investuotojo požiūriu. Remiantis bendrovės GEASAR atlikta analize ⁽⁶⁵⁾, pagrįsta standartine investicijos pelningumo vertinimo metodika, grynoji dabartinė vertė ir vidinė gražos norma, apskaičiuotos pagal susitarimus, oro uostą valdančios įmonės sudarytus su oro vežėjų bendrovėmis, buvo neigiamos, taigi akcininkai negalėjo būti bent kiek suinteresuoti galimu kapitalo didinimu. 2010–2013 m. EBITDA pelnas palyginti nekito ir buvo 5,9 mln. EUR. Nors EBIT marža ir grynasis rezultatas per tą laikotarpį kiek padidėjo, bendrovei tebebuvo sunku gauti teigiamų grynųjų pinigų srautų, nes didėjo darbinis kapitalas ir investicijos ⁽⁶⁶⁾.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. „RYANAIR“ PASTABOS

5.1.1. PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ

5.1.1.1. *Bendrosios aplinkybės*

- (115) Bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad vykdo skrydžius tik į Algero ir į Kaljario oro uostus, o į kitus Sardinijos oro uostus skrydžių nevykdo. Bendrovė pabrėžia, kad jai trukdoma naudotis savo teise teikti pastabas, nes nėra pagrįstai išsamaus tariamos pagalbos bendrovei „Ryanair“ aprašymo, ir visų pirma tai pasakytina apie Kaljario oro uostą. Todėl AMS ir „Ryanair“ negali pateikti pastabų, kurios išsamiai aprėptų „Ryanair“, AMS ir Kaljario oro uosto susitarimus.
- (116) Bendrovė „Ryanair“ pasamdė konsultacinę įmonę išsamiai lyginamajai REIP ⁽⁶⁷⁾ analizei parengti, kad būtų matyti, jog Kaljario oro uoste bendrovės „Ryanair“ mokami mokesčiai atitinka bendrovės „Ryanair“ mokamus mokesčius panašiuose privačiuosiuose arba viešuosiuose ir privačiuosiuose oro uostuose, taigi atitinka REIP.
- (117) Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, jog tuo metu, kai buvo sudaromi susitarimai su Kaljario ir Algero oro uostais, nežinojo, kad yra Sardinijos regioninis įstatymas Nr. 10/2010. Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad AMS ir oro uostus valdančių įmonių derybos buvo komercinės, ir nurodo panašiuose Europos oro uostuose (bendrovei „Ryanair“) taikomas sąlygas bei atsižvelgia į atitinkamą tuo metu (bendrovei AMS) taikytą įkainių lentelę.
- (118) „Ryanair“ tvirtina, kad Sardinijos oro uostai buvo tiesioginiai tariamos pagalbos gavėjai, o oro vežėjai – netiesioginiai. „Ryanair“ atkreipia dėmesį, kad Komisija mano, jog pagalba oro uostams teikta taikant formulę, tačiau sprendime pradėti tyrimą pateiktos tik sudedamosios tos formulės dalys, bet ne pati formulė. Kadangi ši informacija nepateikta, „Ryanair“ negali naudotis savo teise pateikti su tuo susijusių pastabų.
- (119) Be to, net jeigu oro uostai gavo pagalbą, Komisija, neturėdama jokių konkrečių įrodymų savo prielaidai pagrįsti, negali paprasčiausiai padaryti išvados, kad ta pagalba buvo perduota oro vežėjams. „Ryanair“ taip pat nurodo, kad Komisija Kaljario oro uosto ir bendrovių „Ryanair“ bei AMS sutartyse nenustatė nieko, kas galėtų būti valstybės pagalba.
- (120) Galiausiai „Ryanair“ nesutinka su tuo, kad sprendime pradėti tyrimą vertinant, ar oro uostams buvo suteikta pagalba, taikomos 2005 m. Aviacijos gairės. Iš tikrųjų, 2005 m. gairės nėra patikima atskaitos sistema vertinant tariamą valstybės pagalbą oro uostams ir pigių skrydžių bendrovėms.

⁽⁶⁴⁾ Tuo tikslu bendrovė GEASAR Komisijai pateikė finansinio modeliavimo, atlikto tariant, kad bendrovė Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytoms priemonėms finansuoti paėmė naują paskolą, pavyzdį, ir iš to pavyzdžio matyti, kad pagrindiniai finansiniai bendrovės rodikliai būtų pablogėję.

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

⁽⁶⁶⁾ Šaltinis: metinės finansinės bendrovės GEASAR 2010–2013 m. ataskaitos.

⁽⁶⁷⁾ Rinkos ekonomikos investuotojo principas.

5.1.1.2. „Ryanair“ susitarimai su oro uostais

- (121) Kalbant apie susitarimus su oro uostais, „Ryanair“ pabrėžia, kad jos derybos su oro uostais būna visiškai komercinės, dėl to tų derybų rezultatai kiekviename oro uoste skiriasi. Bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad vertindama jos susitarimus su oro uostais Komisija turi:
- a) atsižvelgti į visus svarbius veiksnius – tam ji turi vertinti susitarimus su oro uostais, nagrinėti su oro susisiekimu nesusijusių pajamų poveikį ir tinklo išorės veiksnius;
 - b) remtis palyginamaisiais oro uostais;
 - c) atsižvelgti į regioninių oro uostų rinkos padėtį Europoje – jie tebejunta didžiulę kaimyninių oro uostų konkurenciją, nors jų steigimas ir valdymas vargu ar būna komercinis;
 - d) atsižvelgti į oro uosto ilgalaikius planus: regioniniams oro uostams netinka taikyti standartinį penkerių metų verslo planą;
 - e) taikyti bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodą, atsižvelgiant į oro uosto pajamas, gaunamas iš su oro susisiekimu susijusios ir su juo nesusijusios veiklos;
 - f) integruoti tinklo išorės veiksnius: padidėjus besinaudojančiųjų oro uostu skaičiui, tai tampa naudinga ir kitiems galimiems naudotojams, todėl didėja bendra oro uosto vertė;
 - g) atsižvelgti į „Ryanair“ susitarimus su oro uostais, sudarytus netaikant išskirtinių sąlygų: paprastai nagrinėjamieji oro uostai turi daug galimybių priimti ir kitus oro vežėjus.
- (122) Vertinant bendrovės „Ryanair“ oro uostams už įvairias gaunamas paslaugas mokamus mokesčius, reikia atsižvelgti į tai, kad dėl bendrovės „Ryanair“ taikomo verslo modelio jos poreikiai, palyginti su kitais oro vežėjais, gerokai mažesni, taip pat į tai, kad oro uostai dėl bendrovės „Ryanair“ gauna didelių su oro susisiekimu nesusijusių pajamų.

5.1.1.3. Rinkodaros susitarimai

- (123) „Ryanair“ pakartoja, kad AMS ir oro uostų susitarimai dėl rinkodaros sudaromi ir derybos dėl jų vyksta atskirai nuo „Ryanair“ susitarimų su tais pačiais oro uostais. Visų pirma, „Ryanair“ ir AMS patikslina, kad bendrovei AMS pranašumo nesuteikiama, nes AMS rinkodaros susitarimus sudaro su viešaisiais ir privačiais oro uostais. Todėl viešosios ir privačiosios šalys konkuruoja dėl ribotos reklamai skirtos svetainės Ryanair.com erdvės. Taigi AMS negauna jokio pranašumo, vertintino pagal valstybės pagalbos teisę, nes per visą tų susitarimų sudarymo procesą laikomasi REIP.
- (124) Be to, „Ryanair“ tvirtina, kad Komisija nenurodė jokio teisinio ar faktinio pagrindo, dėl kurio būtų galima abejoti komerciniu Algero ir Kaljario oro uostus valdančių įmonių sprendimo reklamuotis svetainėje Ryanair.com pagrindu, kai bendrovė AMS savo paslaugas teikia rinkos kaina. Taigi AMS negali naudotis teise į gynybą.
- (125) „Ryanair“ taip pat pateikė dar du kintančios oro uostų pajamų tendencijos tyrimus. Bėgant metams oro uostų pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusių paslaugų gerokai padidėjo. Pasak bendrovės „Ryanair“, dėl reklamos jos svetainėje didėja atvykstančių keleivių skaičius, taigi ir su oro susisiekimu nesusijusios pajamos.
- (126) „Ryanair“ teigia, kad rinkodara ir reklama visų oro vežėjų svetainėse jau tapo įprastu dalyku; tai visų pirma pasakytina apie oro vežėjų bendroves, pradėjusias savo prekių ženklą reklamuoti internete, ypač oro vežėjų svetainėse.
- (127) „Ryanair“ nurodo, kad AMS netaiko skirtingos tvarkos oro uostams, viešojo sektoriaus institucijoms ir kitiems klientams, ne oro uostams. Privatieji arba privačių asmenų kontroliuojami oro uostai ir kitos privačiosios šalys susitarimus su AMS yra sudariusios panašiomis, nediskriminacinėmis sąlygomis.

5.1.1.4. Valstybės pagalbos klausimai

- (128) „Ryanair“ laikosi nuomonės, kad šių priemonių negalima priskirti valstybei: vien to, kad Sardinijos valdžios institucijos tvirtina oro uostų veiklos planus, nepakanka, kad priemonę būtų galima priskirti valstybei.
- (129) „Ryanair“ pabrėžia, kad oro uostų atranka pagal komercinius pasiūlymus, oro uostus valdančioms įmonėms teikiamus viešai apie juos paskelbus tų įmonių svetainėse, jau savaime yra konkursas. Be to, nereikia rengti konkurso, kai oro uosto ir oro vežėjo sandoris atitinka REIP ir oro vežėjui nepavesta teikti VESP ar vykdyti VPĮ, kaip yra šiuo atveju.
- (130) Bendrovei „Ryanair“ taip pat kyla abejonių dėl atrankiųjų kriterijų, kuriais Komisija abejoja, nes bet kuris su Algero ar Kaljario oro uostais susitarimus norintis sudaryti oro vežėjas galėjo tai padaryti.
- (131) Bendrovė „Ryanair“ daro išvadą, jog tokia padėtis Sardinijoje susidaro dėl to, kad taisyklės, taikomos su viešųjų paslaugų išipareigojimu susijusiems maršrutams pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, yra netinkamos, ir dėl to, kaip Italijos valdžios institucijos jas taiko. Taigi Italijos oro uostams atsiranda dvi galimybės: i) užtikrinti, kad tradiciniai oro vežėjai vykdytų skrydžius maršrutais, kurių atžvilgiu taikomi viešųjų paslaugų išipareigojimai, ir naudotų mažus orlaivius bei vežtų mažai keleivių, tačiau gautų dideles subsidijas (tačiau jų vis tiek nepakaktų mažoms bilietų kainoms užtikrinti); arba ii) užmegzti verslo ryšius su pigių skrydžių bendrovėmis, galinčiomis užtikrinti keleivių skaičių, naudojančiomis didelius orlaivius ir vežančiomis daug keleivių, kartu negaunančiomis subsidijų ir nustatančiomis mažas bilietų kainas. Turėdamas tokį pasirinkimą, bet kuris rinkos ekonomikos investuotojas būtų pasirinkęs antrąją galimybę.
- (132) Atsižvelgdama į tas pastabas bendrovė „Ryanair“ daro išvadą, kad nei „Ryanair“, nei AMS negavo valstybės pagalbos, o Sardinijos oro uostai veikė laikydamiesi REIP.

5.1.2. EKONOMINIS REIP VERTINIMAS, SUSIJĘS SU KALJARIO TARPTAUTINIU ORO UOSTU ⁽⁶⁸⁾

- (133) Bendrovė „Ryanair“ pavedė konsultacinei įmonei atlikti išsamią lyginamąją REIP analizę, kad būtų matyti, jog Kaljario oro uoste bendrovės „Ryanair“ mokami mokesčiai atitinka bendrovės „Ryanair“ mokamus mokesčius panašiuose privačiuosiuose arba viešuosiuose ir privačiuosiuose oro uostuose, taigi atitinka REIP. Bendrovės „Ryanair“ vardu veikianti konsultacinė įmonė konfidencialią tos ataskaitos versiją nusiuntė tiesiai Komisijai.
- (134) Iš analizės matyti, kad bendras Kaljario oro uoste bendrovės „Ryanair“ mokėtų mokesčių dydis yra vidutiniškai didesnis už panašius mokesčius, oro vežėjų tuo pačiu laikotarpiu mokėtus palyginamuosiuose oro uostuose. Konkrečiai nuo 2006–2007 m. iki 2012–2013 m. vidutiniai mokesčiai, bendrovės „Ryanair“ mokėti Kaljario oro uoste ir už kiekvieną keleivį, ir už kiekvieną apsisukimą, yra 2,3–2,4 karto didesni už mokesčius, „Ryanair“ mokėtus palyginamuosiuose oro uostuose.
- (135) Atlikus tyrimą padaryta išvada, kad įvairūs vykstant tyrimui nagrinėti susitarimai atitiko mokesčių dydį, kurį esant panašioms aplinkybėms bendrovei „Ryanair“ būtų pasiūlusi pagal rinkos ekonomikos investuotojo principą veikianti oro uostą valdanti įmonė.

5.1.3. LYGINAMOSIOS ANALIZĖS, ATLIEKAMOS VERTINANT, AR LAIKOMASI REIP, RINKOS LYGINAMOJO RODIKLIO NUSTATYMAS ⁽⁶⁹⁾

- (136) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikianti konsultacinė įmonė mano, jog Komisijos požiūris, kad yra priimtina lyginti tik su palyginamaisiais oro uostais, esančiais toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir tiriamasis oro uostas, turi trūkumų.
- (137) „Oxera“ tvirtina, kad rinkos lyginamosioms kainoms, nustatomoms vertinant palyginamuosius oro uostus, poveikio nedarą aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba. Todėl galima patikimai apskaičiuoti rinkos lyginamąjį rodiklį, taikytiną vertinant, ar laikomasi REIP, nes:

a) lyginamosios analizės plačiai naudojamos vertinant, ar laikomasi REIP ne valstybės pagalbos srityje;

⁽⁶⁸⁾ 2013 m. birželio 28 d. bendrovės „Oxera“ ataskaita.

⁽⁶⁹⁾ „Ryanair“ valstybės pagalbos bylos, kurias 2013 m. balandžio 9 d. bendrovei „Ryanair“ parengė bendrovė „Oxera“.

- b) bendrovės poveikį viena kitos kainodaros sprendimams daro tik tada, kai jų produktai yra tarpusavyje pakeičiami arba papildomi;
- c) toje pačioje pasiekiamumo zonoje esantys oro uostai nebūtinai tarpusavyje konkuruoja, o pateiktose ataskaitose nurodyti palyginamieji oro uostai savo pasiekiamumo zonoje patiria ribotą valstybinių oro uostų konkurenciją ($< 1/3$ komercinių oro uostų, esančių palyginamųjų oro uostų pasiekiamumo zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir nė vieno oro uosto, esančio palyginamųjų oro uostų pasiekiamumo zonoje, atžvilgiu nekilo susirūpinimas dėl valstybės pagalbos (2013 m. balandžio mėn. duomenimis);
- d) net jeigu palyginamieji oro uostai patiria valstybinių oro uostų konkurenciją toje pačioje pasiekiamumo zonoje, yra priežasčių manyti, kad jų veiksmai atitinka REIP (pavyzdžiui, kai didelė dalis priklauso privatiems savininkams arba oro uostą valdo privati įmonė);
- e) rinkos ekonomikos investuotojo principo besilaikantys oro uostai nenustatys kainų, mažesnių už papildomas išlaidas.

5.1.4. PRINCIPAI, KURIAIS GRINDŽIAMA PELNINGUMO ANALIZĖ, ATLIEKAMA VERTINANT, AR LAIKOMASI REIP ⁽⁷⁰⁾

- (138) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikianti konsultacinė įmonė tvirtina, kad Komisijai pateiktose jos ataskaitose atlikta pelningumo analizė pagrįsta principais, kurių laikytusi racionalus privačiojo sektoriaus investuotojas, ir atspindi požiūrį, kurio Komisija laikėsi anksčiau. Iš tikrųjų, galutinė vertė gali būti pakoreguota remiantis konservatyviąja prielaida, kad susitarimas su „Ryanair“ gali būti pratęstas arba kad su kitomis bendrovėmis bus susitarta dėl panašių sąlygų. Papildomas „Ryanair“ susitarimų pelningumas oro uostams turėtų būti vertinamas remiantis grynąja dabartine verte arba vidine grąžos norma.

5.1.5. PREKĖS ŽENKLO FORMAVIMAS – KAIP IR KODĖL MAŽAI ŽINOMUS PREKIŲ ŽENKLUS TURINČIOS ĮMONĖS TURĖTŲ INVESTUOTI Į RINKODARĄ ⁽⁷¹⁾

- (139) Tyrimu siekiama išdėstyti komercinę logiką, kuria grindžiami regioninių oro uostų sprendimai iš AMS pirkti reklamą svetainėje Ryanair.com.
- (140) Kadangi yra daug gerai žinomų oro uostų, kuriais naudojamosi dėl įpročio, silpnesni konkurentai turi padaryti poveikį nekontingentiškai klientų elgsenai ir rasti būdų nuosekliai ir kuo platesnei auditorijai skelbti apie savo prekių ženklą. Tačiau tradicinių formų rinkodaros komunikacijai reikia didesnių išlaidų, negu tai leidžia jų išteklių.
- (141) O reklamuojantis per bendrovę AMS:
- i) atsiranda galimybė pasiekti didžiulę auditoriją, kurią sudaro vartotojai, jau svarstantys pirkti kelionę;
 - ii) tai palyginti nedaug kainuoja (komunikacijos interneto priemonėmis komercinių įkainių lentelė);
 - iii) pranešimai gali būti rodomi tuo metu, kai perkama;
 - iv) yra galimybė skelbti kūrybišką reklamą.

5.1.6. 2013 M. GRUODŽIO 20 D. BENDROVĖS „RYANAIR“ PATEIKTA MEDŽIAGA

- (142) 2013 m. gruodžio 20 d. bendrovė „Ryanair“ pateikė pastabas dėl išmokų jai visiškai priklausančiai patronuojamajai bendrovei AMS, vykdančiai reklamos internete veiklą.
- (143) Bendrovė „Ryanair“ nesutinka su Komisijos vertinimu, kad išmokos bendrovei AMS yra oro uosto išlaidos, nes laikantis tokio požiūrio esą neatsižvelgiama į AMS paslaugų vertę oro uostui. Bendrovė „Ryanair“ taip pat įsitikinusi, kad, atliekant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo analizę, didelę vertę turinčių rinkodaros paslaugų pirkimą rinkos kainomis ir susijusį oro uosto ir oro vežėjo susitarimą reikia vertinti atskirai.
- (144) Tam pagrįsti bendrovė „Ryanair“ pateikia jos vardu veikiančios konsultacinės įmonės atliktą analizę, kuria lyginamos bendrovės AMS taikytos kainos ir kitose kelionių svetainėse siūlytos kainos. Analizėje padaryta išvada, kad bendrovės AMS taikytos kainos arba mažesnės už vidurkį, arba patenka į vidutinį kainų, kurių prašoma pagrindinėse interneto svetainėse, intervalą.

⁽⁷⁰⁾ Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė, atliekama vertinant, ar laikomasi REIP. „Ryanair“ valstybės pagalbos bylos, kurias 2013 m. balandžio 9 d. bendrovei „Ryanair“ parengė bendrovė „Oxera“.

⁽⁷¹⁾ Bendrovei „Ryanair“ 2013 m. balandžio 10 d. parengė profesorius Damienas P. McLoughlinas.

- (145) Pasak „Ryanair“, iš to matyti, kad AMS kainos atitinka rinkos kainas. Taigi viešojo oro uosto sprendimas pirkti bendrovės AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.
- (146) Bendrovė „Ryanair“ Komisijos prašo iš naujo įvertinti savo požiūrį į sutartis su bendrove AMS. Bendrovė „Ryanair“ įsitikinusi, kad susitarimai su AMS ir susitarimai su „Ryanair“ dėl oro uosto paslaugų turi būti vertinami atskirai, taigi ir vertinimas, ar jie atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ekonominės veiklos vykdytojo principą, taip pat turi būti atliekamas atskirai. Bendrovės teigimu, jei Komisija vis dėlto manytų, kad turi būti bendrai vertinama, ar susitarimai su AMS ir susitarimai su „Ryanair“ dėl oro uosto paslaugų atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ekonominės veiklos vykdytojo principą, turėtų būti atsižvelgiama į AMS paslaugų vertę oro uostui.
- (147) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikiančios konsultacinės įmonės 2013 m. gruodžio 20 d. AMS kainų ataskaitoje nurodoma išvada, padaryta anksčiau pateiktose rinkodaros konsultantų „Mindshare“ (2004 m.) ir „Zenobie Conseil“ (2011 m.) ataskaitose, taip pat profesoriaus D. P. McLoughlino ataskaitoje (2012 m.) – jose pabrėžiama reklamos svarba mažiau žinomiems prekių ženklams. Tose ataskaitose patvirtinama, kad „Ryanair“ yra stiprus visoje Europoje žinomas prekių ženklas, ir bendrovė gali savo reklamos paslaugoms taikyti didesnę kainą.
- (148) Atliekant analizę AMS įkainiai buvo lyginami su reklamos kainomis, 2004–2005 m., kai AMS įkainių lentelė buvo pirmą kartą parengta, ir 2013 m. nustatytais atrinktose palyginamosiose svetainėse. Iš rezultatų matyti, kad svetainėje ryanair.com per mėnesį būna daugiau kaip dvigubai daugiau lankytojų nei antroje pagal populiarumą kelionių svetainėje ir lankytojai dažniau vykdo e. prekybos sandorius. Dėl šių išskirtinių savybių ir didelio prekių ženklo žinomumo bendrovė „Ryanair“ gali nustatyti didesnes kainas.
- (149) Apibendrinant galima pasakyti, kad abiem laikotarpiais ir visuose sektoriuose bendrovės AMS įkainiai pateko į lyginamosios grupės svetainių įkainių intervalą arba buvo už juos mažesni.
- (150) Tam pagrįsti „Ryanair“ pateikė Jungtinėje Karalystėje turimos savo svetainės srauto duomenis nuo 2012 m. lapkričio mėn. iki 2013 m. lapkričio mėn. ir 2009–2012 m., taip pat kelių oro uostų pirktų bendrovės AMS paslaugų ir AMS susitarimų su tais oro uostais duomenis.
- (151) Bendrovės „Ryanair“ 2013 m. gruodžio 20 d. pateiktos medžiagos B.4 priede pateikta 2009 m. kovo 27 d. AMS sutartis. Visų pirma sutartyje nurodyta, kad „[o]ro uosto rinkodaros paslaugas sudarys laikotarpio nuo 2009 m. kovo 29 d. iki 2010 m. kovo 28 d. 1 600 000,00 EUR vertės rinkodaros paslaugų rinkinys. Laikotarpiu nuo 2010 m. kovo 29 d. iki 2014 m. kovo 28 d. internetu teikiamų paslaugų vertė bus 2 000 000,00 per metus, paslaugoms bus taikoma dabar galiojanti oro uosto rinkodaros paslaugų įkainių lentelė. [...]“

5.1.7. 2014 M. SAUSIO 17 D. BENDROVĖS „RYANAIR“ PATEIKTA MEDŽIAGA

- (152) Bendrovė „Ryanair“ pateikė konsultacinės įmonės parengtą ataskaitą dėl principų, kurie, jos nuomone, taikytini atliekant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio ekonominės veiklos vykdytojo pelningumo tyrimą, apimančių tiek „Ryanair“ ir oro uostų susitarimus dėl oro uosto paslaugų, tiek AMS ir šių oro uostų rinkodaros susitarimus. Bendrovė „Ryanair“ pabrėžia, kad tai nekeičia jos požiūrio, jog AMS susitarimams ir oro uosto paslaugų susitarimams rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijai turėtų būti taikomi atskirai.
- (153) Ataskaitoje nurodyta, kad atliekant bendrą pelningumo tyrimą su AMS siejamos pajamos turėtų būti įtrauktos į pajamas, o AMS išlaidos turėtų būti įtrauktos į sąnaudas. Tam ataskaitoje pasiūlytas pinigų srautais pagrįstas metodas, kurį taikant su AMS siejamos išlaidos būtų laikomos papildomomis veiklos išlaidomis.
- (154) Ataskaitoje nurodyta, kad rinkodaros veikla padedama kurti ir didinti prekių ženklo vertę, todėl gali būti skatinama veikla ir gaunama pelno ne tik rinkodaros susitarimų galiojimo laikotarpiu, bet ir jiems baigus galioti. Dėl susitarimo su bendrove „Ryanair“ į oro uostą labiau tikėtina pritraukti kitų oro vežėjų ir padidinti komercinių veiklos vykdytojų skaičių bei oro uosto su oro susisiekimu nesusijusias pajamas. Jei Komisija vykdytų bendrą pelningumo analizę, ji turėtų atsižvelgti į tuos pranašumus ir su AMS siejamas išlaidas laikyti papildomomis veiklos išlaidomis, o papildomas pelnas turėtų būti skaičiuojamas neįtraukiant bendrovės AMS išmokų. Be to, galutinė vertė galėtų būti įtraukta į numatomą papildomą pelną, kad būtų atsižvelgta į vertę, atsiradusią baigus galioti susitarimui.

- (155) Šiam požiūriui paremti ataskaitoje apibendrinti tyrimų rezultatai, iš kurių matyti, kaip reklama galima padidinti prekių ženklo vertę ir klientų lojalumą. Reklama svetainėje ryanair.com visų pirma didina oro uosto prekių ženklo matomumą. Pirmiausia mažesni regioniniai oro uostai, siekiantys padidinti savo eismo srautus, savo prekių ženklo vertę gali padidinti sudarydami reklamos susitarimus su AMS.
- (156) Galiausiai, tvirtinama, kad pinigų srautais pagrįstas metodas atitinka su valstybės pagalba susijusius ir su ja nesusijusius Komisijos sprendimus dėl konkurencijos, būtent šiuo atveju sprendimą dėl banko „BayernLB“, kuriame Komisija nurodė, kad, siekdamą įvertinti grynųjų pinigų srautus, ji taikys vertinimo modelį pagal dividendų diskonto metodą ir tuomet, remdamasi prognozuojamu dividendų augimu, nustatys galutinę vertę; taip pat nurodomas kainų spaudimo atvejis, nagrinėtas sprendime „Telefónica“, – jame Komisija į savo diskontuotų pinigų srautų analizę įtraukė galutinę vertę.

5.1.8. BENDROVĖS „OXERA“ 2014 M. SAUSIO 31 D. ATASKAITA „KAIP PELNINGUMO ANALIZĖJE, ATLIEKAMOJE VERTINANT RINKOS EKONOMIKOS SĄLYGOMIS VEIKIANČIO VEIKLOS VYKDYTOJO PRINCIPĄ, REIKĖTŲ AIŠKINTI AMS SUSITARIMUS?“ PRAKTINIS TAIKYMAS

- (157) 2014 m. sausio 31 d. bendrovė „Ryanair“ pateikė pranešimą dėl Komisijos atliekamų valstybės pagalbos tyrimų, su kuriais ši bendrovė dabar susijusi. Remdamasi konsultacinei įmonei pavestais atlikti tyrimais bendrovė „Ryanair“ aptaria praktinius dalykus, susijusius su bendrovės AMS įtraukimu į bendrą AMS ir OUPS⁽⁷²⁾ pelningumo analizę⁽⁷³⁾, ir, remdamasi tuo, kaip supranta Komisijos požiūrį, įrodinėja, kaip iš esmės AMS susitarimai gali būti įtraukti į bendrą AMS ir oro uosto paslaugų susitarimų pelningumo analizę.
- (158) Laikantis tokio požiūrio atsižvelgiama į oro uosto paslaugų susitarimų ir AMS susitarimų potencialą užtikrinti oro uosto pelną ir tada, kai oro uosto paslaugų susitarimai nebegalios.
- (159) Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad jai vykdant veiklą oro uoste, kitus keleivius ar oro vežėjus tai gali paskatinti naudotis oro uostu. Reklama ir skatinimas, pasirašius oro uosto paslaugų susitarimus, gali lemti didesnius bendrovės „Ryanair“ arba kitų bendrovių keleivių srautus ir tada, kai oro uosto susitarimai su „Ryanair“ nebegalios. Be to, dėl to taip pat gali padidėti oro uosto pajamos, nesusijusios su oro susisiekimu. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, tai intuityvusis rezultatas, nes ekonomikoje beveik visos įmonės investuos į rinkodarą, kad įvairindamos produktus padidintų pelningumą. Todėl, atsižvelgiant į būdingą rinkodaros naudą ir su augimu oro uostuose susijusį tinklo poveikį, būtų neteisinga manyti, kad vienintelės papildomos pajamos, siejamos su AMS rinkodara, bus gaunamos dėl „Ryanair“ keleivių, oro uostu besinaudojančiu tol, kol galioja oro uosto paslaugų susitarimas.

5.1.9. BENDROVĖS „RYANAIR“ 2014 M. RUGSĖJO 12 D. PASTABOS

- (160) Bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad nagrinėjant oro uosto ir oro vežėjo susitarimą turi būti atliekama rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo analizė, kaip pripažįstama 2014 m. Aviacijos gairių 3.5 skirsnyje.
- (161) Be to, bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad pajėgumu grindžiamas požiūris į investicinių sąnaudų paskirstymą teisiškai teisingas ir *ex ante* pelningumo tyrimo, ir ekonomikos požiūriu. Iš tikrųjų, faktinis įprastas požiūris neatspindi to, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo pelningumo analizė turi būti atliekama *ex ante*.

5.1.10. INVESTICINIŲ SĄNAUDŲ PASKIRSTYMAS⁽⁷⁴⁾

- (162) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikiančios konsultacinės įmonės ataskaitoje pabrėžiamas naujųjų Aviacijos gairių 64 punktas ir teigiama, kad iš esmės tariamo naujo terminalo ar infrastruktūros reikia ne tik vienam konkrečiam oro vežėjui – tai gali būti naudinga ir kitoms oro vežėjų bendrovėms. Ataskaitoje nurodoma, kad nesąžininga 100 % sąnaudų priskirti vienai bendrovei, net jeigu tai vienintelė oro uoste veikianti bendrovė, o sąnaudas skaičiuoti remiantis tuo, kiek panaudojami investicijomis sukurti pajėgumai, gali būti tinkamas būdas.

⁽⁷²⁾ Oro uosto paslaugų susitarimai.

⁽⁷³⁾ Bendra AMS ir OUPS pelningumo analizė vykdyta visuose oro uostuose, kurių būtinus duomenis konsultacinei įmonei pavyko gauti.

⁽⁷⁴⁾ Bendrovės „Oxera“ 2014 m. rugsėjo 12 d. ataskaita.

- (163) Bendrovė „Ryanair“ pabrėžia esminį skirtumą, kai panaudojimas vertinamas pagal pajėgumus, o ne pagal eismo srautų dalį. Pavyzdžiu imamas Angulemo oro uostas, jame bendrovei „Ryanair“ tenka 95–97 % eismo srautų, bet tik 25–28 % pajėgumų.
- (164) Konsultacinė įmonė Komisijai pateikia kelis pavyzdžius, taip pat įtraukia Algero oro uostą ⁽⁷⁵⁾. 2004 m. Algero oro uoste buvo atidarytas naujas keleivių terminalas ir dėl jo gerokai – nuo 0,8 iki 2,5 mln. – padidėjo oro uosto pajėgumas aptarnauti keleivius. Toks terminalo pajėgumų padidėjimas SOGEAAL verslo plane matomas iš to, kad nuo 2004 m. ėmė atsirasti daugiau maršrutų į abi puses ir padidėjo išvykstančių keleivių skaičius.
- (165) Apibendrinant galima pasakyti, kad pranešime nurodyta, jog tinkamas būdas investicinėms sąnaudoms paskirstyti yra susijęs su tikėtina pajėgumų, kurių reikia įgyvendinant susitarimą su konkrečiu vežėju, dalimi.

5.1.11. PLATESNIO AMS SUSITARIMŲ POVEIKIO ORO UOSTO EISMO SRAUTAMS VERTINIMAS ⁽⁷⁶⁾

- (166) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikianti konsultacinė įmonė išnagrinėjo oro uosto požiūriu tikėtiną papildomą susitarimų pelningumą; tam ji analizavo ne tik išmokų bendrovei AMS sąnaudas, bet ir naudą, susijusią su padidėjusiu oro uosto patrauklumu ir galimybe padidinti kitų bendrovių, ne „Ryanair“, keleivių srautus ir atitinkamai – su oro susisiekimu nesusijusias pajamas.
- (167) Siekdama įrodyti platesnį AMS susitarimų poveikį, atvejo tyrimui konsultacinė įmonė pasirinko Algero oro uostą. Iš tos analizės rezultatų matyti teigiamas su AMS pasirašytų rinkodaros susitarimų poveikis bendrovei SOGEAAL. Visų pirma oro uosto gauta nauda buvo susijusi su tuo, kad i) galimai padidėjo patrauklumas kitiems oro vežėjams, ii) net ir prasidėjus finansų krizei keleivių skaičius nestipriai sumažėjo ir iii) potenciali AMS reklamos auditorija daugiau nei 50 kartų didesnė, palyginti su panašiais susitarimais su bendrove „Alitalia“.
- (168) Galiausiai, ataskaitoje tvirtinama, kad, nesant jokios empirinės reklamavimosi svetainėje ryanair.com poveikio analizės, būtų neteisinga daryti išvados, kad vienintelė reklamavimosi svetainėje ryanair.com nauda – padidėję „Ryanair“ eismo srautai, o AMS susitarimų teikiama nauda baigiasi baigus galioti susitarimams.

5.1.12. LYGINAMOSIOS ANALIZĖS, ATLIEKAMOS VERTINANT, AR LAIKOMASI RESVVVP ⁽⁷⁷⁾, SVARBA ⁽⁷⁸⁾

- (169) Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad Komisija, vykdydama pelningumo analizes, neatliko jokio oro uosto sąnaudų veiksmingumo vertinimo. Todėl bendrovė „Ryanair“ pabrėžia, kad ji negali žinoti, ar sandoris turėtų būti pelningas oro uostui.
- (170) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikiančios konsultacinės įmonės ataskaitoje pabrėžiama, kad lyginamoji analizė yra svarbi siekiant suprasti tikrąsias oro uosto sąnaudas. Konsultacinė įmonė pateikia daug Komisijos pastaraisiais metais vykdytos lyginamosios analizės pavyzdžių ir pabrėžia, kad pati Komisija teigia, jog lyginamoji analizė labai svarbi vertinant, ar laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.
- (171) Apibendrinant galima pasakyti, kad bendrovė „Ryanair“ siūlo remtis lyginamąja analize, bent kaip priemone kryžmiškai patikrinti pelningumo analizės rezultatus.

5.1.13. EKONOMINIS RINKOS EKONOMIKOS SĄLYGOMIS VEIKIANČIO VEIKLOS VYKDYTOJO PRINCIPŲ VERTINIMAS. LYGINAMOJI ANALIZĖ, ĮSKAITANT AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) Iš bendrovės „Ryanair“ pateikto tyrimo matyti, kaip į lyginamąją analizę įtraukus išmokas bendrovei AMS 2012 ir 2013 m. Liubeko ir Kaljario oro uostų rezultatai nepasikeitė.

⁽⁷⁵⁾ Žr. 52 išnašą.

⁽⁷⁶⁾ Bendrovės „Oxera“ 2014 m. rugsėjo 26 d. ataskaita.

⁽⁷⁷⁾ Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas.

⁽⁷⁸⁾ Bendrovės „Ryanair“ 2015 m. sausio 26 d. pranešimas.

⁽⁷⁹⁾ Bendrovės „Ryanair“ 2015 m. vasario 27 d. pranešimas.

- (173) Tyrime daroma išvada, kad svarstomuoju laikotarpiu (2007–2013 m.) vidutiniai grynieji „Ryanair“ Kaljario oro uoste mokami mokesčiai buvo didesni nei palyginamųjų oro uostų vidutiniai mokesčiai. Tai reiškia, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas greičiausiai būtų siūlęs susitarimus, panašius į pasirašytuosius su bendrove „Ryanair“. Visų pirma tyrime teigiama, kad rezultatas nekinta nuo to, kaip traktuojamos išmokos bendrovei AMS, ir įvairūs jautrumo patikrinimai įtakos jam nedaro.

5.1.14. EKONOMINIS RINKOS EKONOMIKOS SĄLYGOMIS VEIKIANČIO VEIKLOS VYKDYTOJO PRINCIPŲ VERTINIMAS. KALJARIO ORO UOSTO PELNINGUMO ANALIZĖ ⁽⁸⁰⁾

- (174) Vykdydamas tyrimą atlikta *ex ante* analizė siekiama parodyti, kad 2007 m. sausio bei gruodžio mėn. ir 2009 m. gruodžio mėn. oro uosto paslaugų susitarimus bendrovė SOGAER SpA (Kaljario oro uostą valdanti įmonė) laikė pelningais, pagal 2014 m. Aviacijos gaires pelningais juos būtų laikiusi ir bet kuri kita valdymo bendrovė.
- (175) Visų pirma, remiantis grynosios dabartinės vertės skaičiavimu grindžiama pelningumo analize, matyti, kad viso laikotarpio (2007 ir 2009 m.) rodiklio rezultatas yra teigiamas. Vadinas, Kaljario oro uoste taikyta tvarka atitinka rinkos sąlygas.
- (176) Iš įrodymų matyti, kad panašiomis aplinkybėmis Kaljario oro uostą valdanti įmonė, veikianti kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, būtų maniusi, kad pelninga siūlyti susitarimus, panašius į bendrovės „Ryanair“ ir Kaljario oro uosto susitarimus.

5.1.15. BENDROVĖS „RYANAIR“ VEIKLOS POVEIKIS SU ORO SUSISIEKIMU NESUSIJUSIOMS ORO UOSTO PAJAMOMS ⁽⁸¹⁾

- (177) Bendrovės „Ryanair“ vardu veikianti konsultacinė įmonė laikėsi nuomonės, kad „Ryanair“ veikla turi didžiulį teigiamą poveikį vienam keleiviui tenkančių su oro susisiekimu nesusijusių oro uosto pajamų dydžiui. Remiantis tuo ataskaitoje teigiama, kad atliekant pelningumo analizę, kuria siekiama įvertinti, ar laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, konsultacinės įmonės ligi šiol taikytas metodas, taikytas ir Komisijai atliekant analizę ⁽⁸²⁾, yra konservatyvus, nes į šį oro uosto pajamų padidėjimą neatsižvelgiama.
- (178) Ataskaitoje atliekama empirinė analizė, tam naudojama 57 Europos oro uostų, kurie turi būti kuo panašesni į oro uostus, vertinamus atliekant šį tyrimą, imtis. Rezultatas toks – bendrovei „Ryanair“ pradėjus vykdyti veiklą ⁽⁸³⁾, 29-iose iš tų oro uostų vienam išvykstančiam keleiviui tenkančios su oro susisiekimu nesusijusios pajamos realiąja išraiška (neatsižvelgiant į infliaciją) padidėjo apie 12,0–13,7 %, taigi statistiškai tas padidėjimas reikšmingas. Greičiausia taip yra dėl to, kad bendrovės „Ryanair“ keleiviai išleidžia daugiau nei kitų oro vežėjų keleiviai, iš dalies dėl to, kad pigių skrydžių bendrovių orlaiviuose ribotai aprūpinama maistu ir gėrimais, taip pat dėl to, kad bendrovei „Ryanair“ oro uoste pradėjus vykdyti veiklą imtas plėtoti terminalas, pavyzdžiui, atsirado daugiau mažmeninės prekybos vietų.
- (179) Ataskaitoje taip pat daroma išvada, kad šis poveikis apskritai labiau būdingas pigių skrydžių bendrovėms. Pigių skrydžių bendrovių, turinčių stiprius prekių ženklus ir didžiulius keleivių srautus, sektoriui augant, oro uoste pradėta pigių skrydžių bendrovės veikla gali lemti plačią oro uosto plėtrą, taigi ir didesnes su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, tenkančias vienam keleiviui. Ir priešingai, remiantis nagrinėtų oro uostų imtimi matyti tai, kad oro uoste veiklą pradėjus vykdyti oro vežėjams, kurių bilietų kainos nesumažintos, tai neturi didelio poveikio su oro susisiekimu nesusijusioms oro uostų pajamoms, tenkančioms vienam keleiviui.

⁽⁸⁰⁾ Bendrovės „Oxera“ 2015 m. kovo 2 d. ataskaita.

⁽⁸¹⁾ Bendrovės „Oxera“ bendrovei „Ryanair“ parengta 2015 m. gruodžio 4 d. ataskaita.

⁽⁸²⁾ Konsultacinė įmonė nurodo metodą, Komisijos taikytą sprendimuose dėl Po ir Nimo oro uostų; tame sprendime Komisija vienam išvykstančiam keleiviui tenkančias su oro susisiekimu nesusijusias pajamas skaičiavo remdamasi iki susitarimų pasirašymo buvusiais oro uosto duomenimis, pakoregavusi juos pagal infliaciją.

2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po Berno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Ryanair*, *Airport Marketing Services* ir *Transavia* (OL L 201, 2015 7 30, p. 109), visų pirma 414 konstatuojamoji dalis.

2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/633 dėl valstybės pagalbos SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Nimo, Izeso ir Le Vigano prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* ir *Airport Marketing Services Limited* (OL L 113, 2016 4 27, p. 32), visų pirma 436 konstatuojamoji dalis.

⁽⁸³⁾ Konsultacinė įmonė laikė, kad bendrovė „Ryanair“ veiklą oro uoste pradėjo tais metais, kai jame ji ėmė vykdyti intensyvią veiklą, t. y. pirmaisiais metais, kuriais išvykstančių bendrovės „Ryanair“ keleivių buvo daugiau nei 50 % didžiausio bendro išvykstančio „Ryanair“ keleivių skaičiaus per vienus metus tame pačiame oro uoste laikotarpiu nuo 1994 iki 2012 m.

- (180) Remiantis ta ataskaita, iš rezultatų aiškiai matyti, kad atliekant pelningumo analizę, kuria siekiama įvertinti, ar laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, ligi šiol taikytas metodas, taikytas ir Komisijai atliekant analizę, yra konservatyvusis. Šiomis analizėmis nedaroma prielaidos, kad kaip nors sparčiau didėja vienam keleiviui tenkančios su oro susisiekimu nesusijusios sąnaudos, taigi neįtraukiama platesnė bendrovės „Ryanair“ veiklos nauda oro uostams, o tik padidinami kiekvienam išvykstančiam keleiviui tenkančių su oro susisiekimu nesusijusių pajamų įverčiai, taikant gerokai mažesnę infliacijos rodiklį. Tačiau konsultacinė įmonė manė, kad jos analize, kuria siekiama įvertinti, ar laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, ir Komisijos analize tikėtinas susitarimų su bendrove „Ryanair“ pelningumas oro uoste yra nepakankamai įvertintas.

5.2. BENDROVĖS „EASYJET“ PASTABOS

5.2.1. PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ

5.2.1.1. Bendrovės „easyJet“ veikla Sardinijoje

- (181) 2010–2013 m. bendrovė „easyJet“ vykdė skrydžius iš Kaljario ir Olbijos oro uostų.

Sutartis su Kaljario oro uostu

- (182) Sutartis su Kaljario oro uostą valdančia įmone buvo pasirašyta 2010 m. gruodžio 14 d., ji galiojo nuo 2010 m. kovo 29 d. iki 2013 m. kovo 28 d. ⁽⁸⁴⁾ Bendra sutarties su Kaljario oro uostu vertė buvo [...] EUR: sutartyje numatyta, kad Kaljario oro uostą valdanti įmonė bendrovei „easyJet“ turėtų sumokėti [...] EUR už pirmuosius metus, [...] EUR už antruosius metus ir [...] EUR už trečiuosius metus.
- (183) Sutartyje su Kaljario oro uostu aiškiai nurodyta, kad, siekdamas paskatinti regiono ekonomikos augimą ir gauti tinkamos ekonominės grąžos, regionas nusprendė didinti savo rinkodaros investicijas į turizmo sektorių ir kasmet oro uostus valdančioms įmonėms skirti sumas, kurios turėtų būti naudojamos tuo tikslu. Bendrovė „easyJet“ išipareigojo imtis rinkodaros veiklos, vykdyti tiesioginius skrydžius ir užtikrinti sutartyje nustatytą keleivių skaičių.
- (184) Į sutartį įtrauktas bendrovės „easyJet“ parengtas trejų metų verslo ir žiniasklaidos planas, taip pat nustatytas keleivių skaičius, kurį oro vežėjas turi užtikrinti. Prie sutarties pridedamas ekonominio poveikio tyrimas (jį atlikti buvo pasamdytas išorės konsultantas), taip pat vertinama investicijų grąža, gaunama dėl rinkodaros veiklos.
- (185) Jeigu „easyJet“ nesilaikytų išipareigojimo vykdyti skrydžius sutartiniais maršrutais ir sutartiniu dažniu, bendrovė SOGAER turėtų teisę nemokėti atitinkamos sumos. Bendrovė „easyJet“ išipareigojo sumokėti bendrovei SOGAER visus atitinkamus ir standartinius oro uosto mokesčius ir rinkliavas. Nesumokėjus pirmiau minėtų mokesčių ir rinkliavų, tai būtų laikoma jos išipareigojimų bendrovei SOGAER pažeidimu ir ši turėtų teisę nutraukti sutartį.
- (186) Sutarties su Kaljario oro uostu 5 straipsnyje nurodyta, kad finansinė parama bus teikiama, tik jeigu regionas skirs tam reikalingų lėšų.

Sutartis su Olbijos oro uostu

- (187) Pirmoji sutartis su bendrove GEASAR buvo pasirašyta 2011 m. kovo 17 d., ji galiojo nuo 2010 m. kovo 28 d. iki 2011 m. kovo 27 d. (vienkartinė [...] EUR išmoka). Antroji sutartis buvo pasirašyta 2012 m. sausio 25 d. ir galiojo nuo 2011 m. kovo 27 d. iki 2013 m. kovo 30 d. ⁽⁸⁵⁾ (iki [...] EUR 2011 m. vasaros sezoną bei 2011/2012 m. žiemos sezoną ir iki [...] EUR 2012 m. vasaros sezoną ir 2012/2013 m. žiemos sezoną). Paskutinė sutartis su Olbijos oro uostu buvo pasirašyta 2013 m. kovo 1 d., ji galiojo nuo 2013 m. kovo 27 d. iki 2014 m. kovo 30 d. (iki [...] EUR).
- (188) Sutartyse nepaminieta, kad oro susisiekimui plėtoti skirtas viešasis lėšas skiria regionas.

⁽⁸⁴⁾ Į sutartį su Kaljario oro uostu įtraukti skrydžiai šiais maršrutais: į Stanstedo, Ženevos, Bazelio, Šenefeldo oro uostus.

⁽⁸⁵⁾ Į sutartį su Olbijos oro uostu įtraukti skrydžiai šiais maršrutais: į Bristolio, Bazelio, Ženevos, Londono Gatviko, Milano Malpensos, Šenefeldo, Liono, Orli ir Madrido Baracho oro uostus.

- (189) Bendrovė „easyJet“ nurodo, kad 2012 m. sausio 25 d. pasirašytos sutarties tikslas buvo toliau plėsti veiklos oro uoste mastą, t. y. i) 2012 m. vasaros sezoną pradėti vykdyti skrydžius nauju maršrutu tarp Olbijos ir Madrido; ii) 2012/2013 m. žiemos sezoną dažniau vykdyti skrydžius iš Berlyno ir į jį ir iii) vidutinio ir mažo aktyvumo sezoną plėtoti tranzitinius skrydžius, visu pirma susijusius su tarptautinėmis rinkomis. Sutarties tikslas buvo išplėtoti rinkodaros ir reklamos programą, naudojant finansinį bendrovės GEASAR įnašą.
- (190) Bendrovė „easyJet“ parengė verslo planą; šį planą patvirtino bendrovė GEASAR, savo ruožtu parengusi savo verslo planą, kuriuo siekė patikrinti finansinį sutarties gyvybingumą. Oro uostą valdanti įmonė investicijų vertę tikrino remdamasi savo verslo plano rezultatais ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. Valstybės pagalbos elementai

- (191) Siekdama suprasti, ar nagrinėjamoji priemonė turi būti laikoma valstybės pagalba, bendrovė „easyJet“ nagrinėja kiekvieną Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nurodytą kriterijų.

Valstybės ištekliai

- (192) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad nors sutartyje su bendrove SOGAER konkrečiai nurodytas Sardinijos regioninis įstatymas Nr. 10/2010, pagal kurį regionas oro uostą valdančiai įmonei skirtų tokių lėšų, nėra įrodymų, kad bendrovės „easyJet“ iš bendrovių SOGAER ir GEASAR gautos lėšos buvo tos pačios lėšos, kurias regionas tiesiogiai skyrė oro uostus valdančioms įmonėms.
- (193) Pirma, bendrovė „easyJet“ tvirtina, kad regioninio įstatymo paminėjimas bendrovių SOGAER ir „easyJet“ sutartyje savaime neįrodo tiesioginio Sardinijos regiono lėšų ir bendrovės „easyJet“ ryšio. Be to, tai, kad bendrovių GEASAR ir „easyJet“ sutartyje tai nepaminėta, dar labiau įrodo, kad tai, jog kitose sutartyse minimas įstatymas Nr. 10/2010, nėra esminis oro uostą valdančios įmonės ir bendrovės „easyJet“ santykių dalykas.
- (194) Bendrovė „easyJet“ mano, kad Komisija turėtų atlikti konkrečiai bendrovės „easyJet“ sutarčių vertinimą ir patikrinti, ar lėšos, kurias bendrovė „easyJet“ gavo iš oro uostus valdančių įmonių, buvo gautos tikrai iš regiono, ir tik tada daryti išvadą, kad nagrinėjamoji priemonė yra valstybės pagalba.

Konkurencijos iškraipymas vidaus rinkoje

- (195) Bendrovė „easyJet“ teigia, jog gauta kompensacija yra per maža, kad būtų daromas neigiamas poveikis konkurencijai. Tai lemia du pagrindiniai veiksniai: palyginti maža kompensacijos suma ir tai, kad kiti oro vežėjai nevykdo skrydžių sutartyse nurodytais maršrutais.
- (196) Bendrovė „easyJet“ yra vienintelis oro vežėjas, vykdamas skrydžius visais sutartyje su bendrove SOGAER nurodytais maršrutais ir beveik visais sutartyje su bendrove GEASAR nurodytais maršrutais. Oro uostus valdančios įmonės kvietė kitus oro vežėjus vykdyti skrydžius tais pačiais maršrutais – savo svetainėse jos kvietė kitus oro vežėjus teikti verslo planus, susijusius su maršrutais iš Kaljario ir Olbijos oro uostų ir į juos, bet šia galimybe pasinaudojo tik bendrovė „easyJet“.
- (197) Kadangi „easyJet“ yra vienintelis oro vežėjas, vykdamas skrydžius minėtais maršrutais, tariama pagalba negali būti daromas poveikis kuriam nors konkurentui. Taigi, pasak „easyJet“, konkurencija neiškraipoma.

Ekonominio pranašumo nebuvimas

- (198) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad priemone jai nesuteikiama jokie ekonominio pranašumo ir savo argumentus grindžia privataus investuotojo principu.
- (199) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad SOGAER ir GEASAR galėjo *ex ante* įvertinti teigiamą ekonominę sutarčių grąžą. Ekonominė grąža grindžiama dviem veiksniais: i) „easyJet“ išpareigojo imtis rinkodaros veiklos, vykdyti

⁽⁸⁶⁾ Komisijai nepateiktas nė vienas planas.

tiesioginius skrydžius ir užtikrinti sutartyse nustatytą keleivių skaičių; ii) „easyJet“ oro uostą valdantieji imonei pateikė sutartyse nurodyto laikotarpio verslo planus, taip pat žiniasklaidos planus, kad oro uostą valdanti imonė galėtų patikrinti pelningumą; ir iii) oro uostą valdanti imonė patvirtino investicijų grąžą, gaunamą dėl rinkodaros veiklos.

- (200) Kalbant apie pirmą punktą, bendrovė „easyJet“ aiškina, kad ir Kaljario, ir Olbijos oro uosto sutartyje ji išsipareigojo užtikrinti tam tikrą minimalų skrydžių tam tikrais maršrutais skaičių ir dažnį.
- (201) Kalbant apie antrą punktą, bendrovės „easyJet“ pateiktuose verslo planuose bendrovės „easyJet“ pasiūlymas išsamiai aprašytas, kad oro uostus valdančios imonės galėtų įvertinti investicijų pelningumą. Bendrovė „easyJet“ aiškina, kad, remdamosi tuo metu turėta informacija, abi oro uostus valdančios imonės padarė išvadą, jog dėl investicijų oro uostai gavo didžiulę ekonominę grąžą.
- (202) Bendrovė SOGAER savo sprendimą bendradarbiauti su bendrove „easyJet“ grindė ekonominio poveikio tyrimo rezultatais, patvirtintais išorės konsultanto – šis patikrino investicijų grąžą ir padarė išvadą, kad didžiulė ekonominė grąža ir oro uosto plėtra labai tikėtina. Bendrovė GEASAR sutartyje nurodė išnagrinėjusi bendrovės „easyJet“ verslo planą, įvertinusi prielaidas ir tikėtinus rezultatus bei parengusi savo pačios verslo planą, kuriuo patvirtintas ekonominis suinteresuotumas bendradarbiauti su bendrove „easyJet“.
- (203) Dėl sutarčių su SOGAER ir GEASAR Kaljario ir Olbijos oro uostuose gerokai padidėjo keleivių skaičius, taigi kartu buvo gaunama stabilų ir vis didesnių su oro susisiekimu susijusių ir su juo nesusijusių pajamų.
- (204) Bendrovė „easyJet“ mano, kad sutartys su SOGAER ir GEASAR paremtos tik komercinėmis sąlygomis. Todėl nagrinėjamoji priemonė negali būti laikoma valstybės pagalba, nes bendrovės SOGAER ir GEASAR veikė kaip ekonominės naudos siekiančios privačios investuotojos.

5.2.1.3. Atitiktis sprendimo „Altmark“ kriterijams ir (arba) Sutarties 106 straipsnio 2 daliai

- (205) Bendrovė „easyJet“ tvirtina, kad jai skirta kompensacija nėra neteisėta valstybės pagalba, nes atitinka visus keturis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendime „Altmark“⁽⁸⁷⁾ nustatytus kriterijus, pagal kuriuos nustatoma, ar kompensacija už viešąją paslaugą yra valstybės pagalba.
- (206) Priemonės yra kompensacija už išsipareigojimą vykdyti skrydžius konkrečiai nurodytais strateginės svarbos tarptautiniais maršrutais iš Kaljario ir Olbijos oro uostų ir į juos, taip pat teikti susijusias rinkodaros ir reklamos paslaugas, visų pirma nepelningą sezoną, kai turistų mažai. Be to, pagal schemą skiriamas finansavimas yra tik (dalinė) bendrovės „easyJet“ sąnaudų, faktiškai patiriamų vykdant viešųjų paslaugų pavedimą, kompensacija, dėl kurios bendrovė „easyJet“ galiausiai gali gauti pagrįstą pelną.
- (207) Bendrovė „easyJet“ mano, kad pirmoji sprendimo „Altmark“ sąlyga (pavedimas vykdyti tiksliai apibrėžtą išsipareigojimą teikti viešąsias paslaugas) įvykdyta, nes užduotį vykdyti skrydžius strateginės svarbos tarptautiniais maršrutais bendrovei „easyJet“ nustatė valstybė, o pati viešoji paslauga buvo tiksliai apibrėžta. Bendrovė „easyJet“ su bendrovėmis SOGAER ir GEASAR sudarė privalomas sutartis, paremtas Sardinijos įstatymu Nr. 10/2010 ir vėlesniais įgyvendinimo aktais. Tomis sutartimis bendrovei „easyJet“ nustatyti konkretūs įpareigojimai užtikrinti, kad būtų laikomasi teritorinio tęstinumo principo ir kad būtų pakankamai skrydžių ir keleiviai galėtų atvykti į Sardiniją ir iš jos išvykti ne sezono metu. Nagrinėjamoji kompensacija yra susijusi su visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kurią bendrovei „easyJet“ per bendroves SOGAER ir GEASAR nustatė regionas.
- (208) Analizuodama antrąją sąlygą (parametrai, pagal kuriuos apskaičiuota kompensacija, iš anksto apibrėžti objektyviai ir skaidriai) bendrovė „easyJet“ teigia, kad sutartyse, kuriose bendrovei „easyJet“ patikėta užduotis teikti oro transporto paslaugas strateginiais maršrutais, pakankamai konkrečiai ir iš anksto nustatyta užduoties vykdymo kompensacija, nes nurodyta fiksuota metinė suma, konkrečiai susijusi su skrydžių vykdymu tam tikrais maršrutais visus metus.

⁽⁸⁷⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (209) Kalbant apie trečiąją sąlygą (gauta kompensacija nėra didesnė už tai, kas būtina sąnaudoms padengti ir pagrįstam pelnui gauti), bendrovė „easyJet“ teigia, kad teikdama sutartyse su bendrovėmis SOGAER ir GEASAR nustatytas oro transporto paslaugas ji patiria didelių pastoviųjų ir veiklos išlaidų. [...] bendrovė „easyJet“ patvirtina, kad be oro uostų paramos iš Sardinijos oro uostų ji niekada nebūtų vykdžiusi skrydžių jokiais maršrutais, išskyrus didžiausio aktyvumo sezoną.
- (210) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad įvykdyta net ketvirtoji sprendimo „Altmark“ sąlyga (gauta kompensacija nėra didesnė už gerai valdomos ir tinkamai aprūpintos priemonėmis viešajai paslaugai teikti įmonės išlaidas). Bendrovė „easyJet“ teigia, kad ji gali būti laikoma tipine įmone, gerai valdoma ir tinkamai aprūpinta priemonėmis viešajai paslaugai teikti. Bendrovė „easyJet“ nori pabrėžti būtent tai, kad ji yra viena geriausiai valdomų Europos oro vežėjų ir gali siūlyti keleiviams mažas kainas, nes dėmesį yra sutelkusi į efektyvumą, turi daug orlaivių ir intensyviai naudoja IT, taigi dėl viso to gali sumažinti vienam keleiviui tenkančias sąnaudas.
- (211) Jeigu Komisija nuspręstų, kad sprendimo „Altmark“ sąlygos neįvykdytos, bendrovė „easyJet“ mano, kad visos Sutarties 106 straipsnio 2 dalies sąlygos įvykdytos ir kad jos veikla buvo būtina teikiant visuotinės ekonominės svarbos paslaugą. Todėl ta veikla vis tiek būtų pagrįsta, nes atitinka Sutarties 106 straipsnio 2 dalyje nustatytą išimtį.

5.2.1.4. *Pusiausvyros tyrimas*

- (212) Pasak bendrovės „easyJet“, net jeigu schema nepatenka į reglamentų ir gairių taikymo sritį, dėl teigiamo pusiausvyros tyrimo rezultato ji tampa visiškai teisėta, kad ir kokia būtų pagalbos suma ar jos gavėjo dydis. Laikoma, kad pagalba nederamas poveikis daromas tada, kai:
- a) ji teikiama neefektyvioms arba vyraujančioms nuosmukį patiriančių sektorių įmonėms;
 - b) ja išstumiamos privačios investicijos arba moksliniai tyrimai;
 - c) ja diskriminuojamos tam tikros bendrovės ar technologijos.
- (213) Šiuo atveju negalima nustatyti nė vieno konkurencijos iškraipymo atvejo, paprastai siejamo su problemine valstybės pagalba: i) gavėjai neužėmė rinkos dalių, kurios galėtų tekti potencialiai efektyvesniems konkurentams; ii) kitų šalių konkurentai nediskriminuojami labiau palaikant šalies įmones; iii) vartotojai nenukenčia negalėdami gauti pigesnių ar geresnių produktų.
- (214) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad nagrinėjamoji schema atitinka būtinumo ir proporcingumo reikalavimus. Schema yra būtina, nes „easyJet“ kitaip negalėtų vykdyti skrydžių tais maršrutais visus metus. Schema yra proporcinga, nes išmoka sudaro tik dalį bendrovės „easyJet“ veiklos sąnaudų.

5.2.1.5. *Išvada*

- (215) Bendrovė „easyJet“ daro išvadą, kad nagrinėjamoju laikotarpiu nei iš Sardinijos oro uostų, nei iš Sardinijos valdžios institucijų ji negavo jokios neteisėtos valstybės pagalbos.

5.2.2. PASTABOS DĖL 2014 M. AVIACIJOS GAIRIŲ TAIKYMO NAGRINĖJAMOSIOMS PRIEMONĖMS

- (216) Bendrovė „easyJet“ tvirtina jau įrodžiusi, kad negavo jokios neteisėtos valstybės pagalbos, ir tai pagrindė keletu priežasčių, o naujosios gairės tam neturi jokio poveikio. Bendrovė „easyJet“ pabrėžia, kad 2014 m. Aviacijos gairių 3.5 skirsnyje nurodyti du metodai, taikytini nustatant, ar oro uostų ir oro vežėjų susitarimai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo tyrimą ir nėra valstybės pagalba.
- (217) Pirmasis yra lyginimo metodas, bet Komisija šį metodą atmeta dėl to, kad oro uostų rinka valstybės yra gausiai subsidijuojama.

- (218) Siūlomas ir kitas metodas, t. y. siūloma įsitikinti, ar konkrečiu komerciniu susitarimu laipsniškai didinamas oro uosto pelningumas vertinant *ex ante* (2014 m. Aviacijos gairių 3.5.2 skirsnis). Bendrovė „easyJet“ patikslina, kad „Komisija mano, jog *ex ante* papildomo pelningumo analizė yra tinkamiausias oro uostų ir pavienių oro vežėjų susitarimų vertinimo kriterijus“. Bendrovės nuomone, tas vertinimas turėtų iš esmės būti grindžiamas verslo planu, o šiame turi būti atsižvelgta į susitarimo sudarymo metu turimą informaciją ir numatomą plėtrą.
- (219) Bendrovė „easyJet“ pabrėžia, kad, kaip aiškinta 2013 m. liepos 30 d. pateiktose pastabose, SOGAER ir GEASAR galėjo *ex ante* numatyti teigiamą ekonominę sutarčių grąžą.
- (220) Bendrovė „easyJet“ atkreipia dėmesį, kad teigiama ekonominė grąža grindžiama šiais veiksniais: i) „easyJet“ išpareigojo imtis rinkodaros veiklos, vykdyti tiesioginius skrydžius ir užtikrinti sutartyse nustatytą keleivių skaičių; ii) „easyJet“ oro uostą valdančiai įmonei pateikė sutartyse nurodyto laikotarpio verslo planus, taip pat žiniasklaidos planus, kad oro uostą valdanti įmonė galėtų patikrinti pelningumą; ir iii) oro uostą valdanti įmonė patvirtino investicijų grąžą, gaunamą dėl rinkodaros veiklos. Bendrovė „easyJet“ nurodo, kad, remdamosi tuo metu turėta informacija abi oro uostus valdančios įmonės padarė išvadą, kad dėl investicijų oro uostai gauna didžiulę ekonominę grąžą. Iš tikrųjų SOGAER savo sprendimą sudaryti sutartį su bendrove „easyJet“ grindė ekonominio poveikio tyrimo rezultatais.
- (221) Bendrovė „easyJet“ nurodo, kad dėl jos reklamos ir rinkodaros veiklos gerokai padidėjo Kaljario ir Olbijos oro uostų matomumas, taigi ir keleivių, keliaujančių tų oro uostų maršrutais, skaičius.
- (222) Kalbant apie 2014 m. Aviacijos gairių 5.2 punktą, bendrovė „easyJet“ nurodo, kad sąlygos, kuriomis oro vežėjai gali gauti pagalbą naujiems maršrutams pradėti, šiek tiek pasikeitė. Bendrovė „easyJet“ teigia, kad šiuo atveju pagal naujas gaires gali būti pagrįsta atokiuose regionuose – šiuo atveju tai sala – esantiems oro uostams taikyti lankstesnę tvarką, susijusią su oro uosto dydžiu ir reikalavimus atitinkančiomis paskirties vietomis. Bendrovė „easyJet“ teigia, kad nauji veiklos pradžios pagalbos priimtinumui kriterijai iš esmės tenkinami.
- (223) Bendrovė atkreipia dėmesį, kad 2014 m. Aviacijos gairių 5.2 punkte nurodyta, jog bus laikoma, kad oro vežėjams skiriama veiklos pradžios pagalba padeda siekti bendros svarbos tikslo, jeigu ja: i) didinamas Sąjungos piliečių judumas ir gerinamas susisiekimas su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas padedami vykdyti skrydžiai naujais maršrutais; arba ii) skatinama atokių regionų regioninė plėtra. Remiantis gairių 2.2 punktu, „atokūs regionai“ yra „atokiausi regionai, Malta, Kipras, Seuta ir Melilja, valstybės narės teritorijai priklausančios salos ir retai apgyvendintos vietovės“. Bendrovė „easyJet“ nurodo, kad abu tie kriterijai tenkinami. Be to, pasirodo, jog reikalavimas, kad tikrai būtina užtikrintas susisiekimas, taip pat įvykdytas, nes nėra tikrų susisiekimo alternatyvų.
- (224) Bendrovė „easyJet“ primena, kad veiklos pradžios pagalba gali būti teikiama oro vežėjams, iš oro uosto per metus išskraidinantiems mažiau nei tris milijonus keleivių (Aviacijos gairių 142 punktas), ir kiekvienu atskiru atveju vežėjams, iš oro uosto per metus išskraidinantiems daugiau kaip tris milijonus, bet mažiau kaip penkis milijonus keleivių (144 punktas). Olbijos oro uoste (šis oro uostas sutartį su „easyJet“ pasirašė 2011 m.) 2009 ir 2010 m. užfiksuoti eismo srautai atitinkamai buvo 1 621 945 ir 1 591 821 keleivis. Kaljario oro uoste (šis oro uostas sutartį su „easyJet“ pasirašė 2010 m.), 2008 ir 2009 m. užfiksuoti eismo srautai atitinkamai buvo 2 924 805 ir 3 317 262 keleiviai. Bet kuriuo atveju, Komisija, bendrovės „easyJet“ nuomone, turėtų daryti išvadą, kad veiklos pradžios pagalba yra būtina pagal 2014 m. Aviacijos gairių 142 (Kaljario oro uostui) arba bent 144 punktą.
- (225) Vertinant valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumą, 147 punkte nustatyta, kad tas kriterijus tenkinamas, jeigu įvykdyta viena iš šių sąlygų: i) oro transporto bendrovės *ex ante* verslo plane turėtų būti nustatyta, kad iš pagalbos lėšų finansuojamas maršrutas oro transporto bendrovei turėtų tapti pelningu be viešojo finansavimo po 3 metų, arba ii) jeigu maršrutui nėra parengta verslo plano, oro transporto bendrovės turi neatšaukiamai išpareigoti oro uostui vykdyti skrydžius maršrutu bent tiek laiko, kiek trunka laikotarpis, kuriuo jos gavo veiklos pradžios pagalbą. Bendrovė „easyJet“ pabrėžia tai, jog sutarčių pasirašymo metu parengtais verslo planais buvo patvirtinta, kad oro uostams susitarimai yra naudingi ir tvarūs.

- (226) Nors nebuvo prisiimtas oficialus išipareigojimas veiklą vykdyti pasibaigus pirminiam trejų metų laikotarpiui, *de facto* ta sąlyga dabar yra įvykdyta, nes net baigus galioti 2013 m. susitarimui bendrovė „easyJet“ tęsia veiklą Kaljario ir Olbijos oro uostuose.
- (227) Vertinant, ar esama skatinamojo poveikio, bendrovė „easyJet“ primena, kad veiklos pradžios pagalba oro vežėjams turi skatinamąjį poveikį, jeigu negavus pagalbos oro vežėjo ekonominės veiklos mastas tame oro uoste nepadidėtų. Bendrovė „easyJet“ nurodo savo 2013 m. liepos 30 d. pateiktas pastabas ir pabrėžia, kad be iš bendrovių SOGAER ir GEASAR gautos paramos ne didžiausio aktyvumo sezonus ji nebūtų vykdžiusi skrydžių jokiais tais maršrutais.
- (228) Kalbant apie pagalbos sumos proporcingumą, bendrovė „easyJet“ apskaičiavo, kad šiuo atveju kriterijaus laikytasi. Galiausiai, kalbant apie tai, kad konkurencijai ir prekybai nederamo neigiamo poveikio nedaroma, „easyJet“ teigia, kad susisiekimas maršrutais, kuriais vykdomi skrydžiai, negali būti užtikrintas jokiais greitaisiais traukiniais ar kitomis transporto priemonėmis. Be to, toje pačioje pasiekiamumo zonoje, kurioje yra Kaljario ir Olbijos oro uostai, kitų oro uostų nėra.

5.2.3. PAPILDOMOS PASTABOS DĖL OLBIJOS ORO UOSTO ANALIZĖS, KURIA SIEKIAMA ĮVERTINTI, AR LAIKOMASI RINKOS EKONOMIKOS SĄLYGOMIS VEIKIANČIO VEIKLOS VYKDYTOJO PRINCIPŲ

- (229) Bendrovė „easyJet“ teigia, kad susitarimai su Olbijos oro uostu atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Šiuo tikslu bendrovė „easyJet“ Komisijai pateikė vieną konsultacinės įmonės parengtą ataskaitą. Tame tyrime visiškai *ex ante* analizuojamas tikėtinas kiekvieno bendrovės „easyJet“ ir Olbijos oro uosto rinkodaros susitarimo pelningumas, remiantis tuo, kaip ta įmonė supranta Komisijos metodą pagal 2014 m. Aviacijos gaires ir pastarojo meto sprendimų praktiką⁽⁸⁸⁾.
- (230) Iš rezultatų matyti, kad, remiantis tuo metu, kai buvo pasirašomi 2010 ir 2011 m. rinkodaros susitarimai, darytomis prielaidomis, buvo tikėtina, kad kiekvienas susitarimas bus pakankamai pelningas⁽⁸⁹⁾. Iš tikrųjų, vertinant 2010 ir 2011 m. susitarimus, grynoji dabartinė vertė yra tikrai teigiama pagal abu nurodytus atskaitos scenarijus ir remiantis įvairiais jautrumo testais, taigi tai reiškia, kad racionalus privatus investuotojas greičiausiai būtų siūlęs panašius susitarimus.
- (231) Taigi, iš pateiktų duomenų matyti, kad panašiomis aplinkybėmis racionalus rinkos ekonomikos investuotojas būtų norėjęs sudaryti panašius susitarimus su bendrove „easyJet“, nes bendrovė GEASAR turėjo pagrįstą *ex ante* lūkesčių. Iš tos analizės matyti, kad su bendrove „easyJet“ sudariusi įvairius susitarimus bendrovė GEASAR elgėsi panašiai, kaip elgtųsi privatus investuotojas.

5.3. BENDROVĖS GEASAR S.P.A. (OLBIJOS ORO UOSTĄ VALDANČIOS ĮMONĖS) PASTABOS

5.3.1. PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ

- (232) Olbijos oro uoste vykdomi vidaus ir tarptautiniai komerciniai keleivinių orlaivių skrydžiai, daugiausia dėmesio skiriant turistų srautams. Oro eismo srautas iš Olbijos oro uosto ir į jį didžiausias vasaros sezoną – nuo gegužės iki spalio mėn.
- (233) Bendrovė GEASAR pabrėžia, kad tai, jog oro uostas yra saloje, tokioje kaip Sardinija, reiškia, kad:
- negalima laikyti, kad oro uosto veikla sutampa su kitų valstybių narių ar žemyninės Italijos dalies oro uostų veikla;
 - Olbijos oro uostas nekonkuruoja su kitais salos oro uostais (visų pirma Kaljario Elmo *Mario Mameli* oro uostu ir Algero *Fertilijos* oro uostu). Negalima laikyti, kad šie trys Sardinijos oro uostai gali vienas kitą pakeisti, nes jie yra skirtingose pasiekiamumo zonose. Pagrindinės priežastys, dėl kurių jie negali vienas kito pakeisti, yra šios: salos topografija, tai, kad gyventojų esama tik tam tikrose vietovėse, ilgas atstumas tarp jų, tarp įvairių salos vietovių nėra greitųjų kelių jungčių.

⁽⁸⁸⁾ Daugiausia 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas 2004/393/EB dėl naudos, kurią oro transporto bendrovei *Ryanair* išsikuriant Šarlerua jai suteikė Valonijos regionas ir Šarlerua oro uostas *Brussels South* (OL L 137, 2004 4 30, p. 1), ir 2012 m. liepos 25 d. Komisijos sprendimas 2013/664/ES dėl priemonės SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – „Suomija *Finavia*“, „*Airpro*“ ir „*Ryanair*“ Tamperės-Pirkkalos oro uoste (OL L 309, 2013 11 19, p. 27).

⁽⁸⁹⁾ Analizė buvo atlikta neatykus į oro uostą iš viešųjų šaltinių ir bendrovės „easyJet“ gautiems duomenimis aptarti, informacija buvo paimta iš atitinkamų rinkodaros susitarimų, sąskaitų faktūrų, antžeminių paslaugų susitarimų, skelbiamų įkainių ir Olbijos oro uosto metinių ataskaitų.

- (234) Be to, eismo srautas Olbijos oro uoste nekonkuruoja su kitų rūšių transportu iš Sardinijos ir į ją. Vienintelė galimybė pasiekti Sardiniją yra oru arba jūra, bet kelionė jūra trunka ilgiau.

5.3.1.1. **Bendrovės GEASAR veikla Įstatymui Nr. 10/2010 įgyvendinti**

- (235) Bendrovė GEASAR regionui pateikė 2010 m. ir trejų metų laikotarpio (2011–2013 m.) veiklos planą ir paraiškas dėl atitinkamo finansavimo. Regionas lėšų paskirstymą tiems laikotarpiams patvirtino 2010 m. gruodžio 6 d. Sprendimu Nr. 43/37 ir 2011 m. gruodžio 23 d. Sprendimu Nr. 52/117.
- (236) Bendrovės GEASAR faktiškai įvykdyti veiksmai buvo susiję tik su 2 ir 3 veikla, kaip numatyta Įstatyme Nr. 10/2010; jie buvo susiję su veikla, kuria siekta Sardiniją reklamuoti kaip turistų lankytiną vietą. Bendrovė GEASAR nesudarė jokių maršrutų plėtros susitarimų, susijusių su 1 veikla.

2 veikla

- (237) Oro uostą valdanti įmonė savo interneto svetainėje paskelbė kvietimą pareikšti susidomėjimą rinkodaros ir reklamos susitarimais, sudaromais įgyvendinant Įstatymą Nr. 10/2010. Sulaukusi susidomėjusių šalių, bendrovė GEASAR su oro vežėjais pradėjo derybas dėl rinkodaros veiklos pasiūlymų, kaip į vieną iš savo planavimo dokumentų atsižvelgdama į regiono parengtą turizmo rinkodaros planą.
- (238) Taigi bendrovė GEASAR 2010–2013 m. *ad hoc* susitarimus sudarė su bendrovėmis „easyJet“, „Meridiana“, „Air Berlin“, „Fly Niki“, „Volotea“, „Norwegian“, „Air Italy“, „Jet2.com“ ir „Air Baltic“. Daugumos sutarčių trukmė buvo metai arba dveji.
- (239) Sutartys buvo grindžiamos būtina sąlyga, kad atitinkami oro vežėjai vykdytų tam tikrus skrydžius iš Olbijos oro uosto į šalies arba Europos oro uostus ir iš tų oro uostų į Olbijos oro uostą. Tas reikalavimas buvo siejamas su reikalavimu, kad oro vežėjai reklamuotų Sardiniją kaip turistų lankytiną vietą.
- (240) Su turistų lankytina vieta susijusi rinkodaros ir reklamavimo veikla, kurią vykdyti vežėjai išpareigoja iš sutartyje nustatyto biudžeto, nurodyta konkrečiame žiniasklaidos plane. Konkrečiau, ją sudaro: i) įprastinė reklama (t. y. mieste, žiniasklaidos priemonėse, orlaivių žurnaluose ir kt.) ir ii) reklama internete, t. y. oro vežėjų svetainėse.

3 veikla

- (241) Bendrovė GEASAR regiono vardu trečiosioms šalims patikėjo vykdyti kelias iniciatyvas, susijusias su Sardinijos, kaip lankytinos vietos, reklamavimu; tai būtų reklama spaudoje ir per televiziją, žemėlapių su informacija apie Sardiniją spausdinimas, informaciniai stendai ir plakatai vitrinose oro uoste, sutartys dėl konsultavimo reklamos strategijos planavimo klausimais, dalyvavimas sektoriaus mugėse ir spaudos konferencijose, paskirties vietos reklamavimas turizmo agentūrų siūlomais kelionių paketais ir svetainė, kurioje reklamuojamas turizmas Sardinijoje.

Finansų srautai

- (242) Išmokas už 2 ir 3 veiklą oro uostą valdanti įmonė oro vežėjams ir kitiems suinteresuotiems paslaugų teikėjams išmoka avansu. Bendrovė GEASAR regionui pateikė 2010–2012 m. įvykdytos veiklos ataskaitas ir nurodė faktiškai patirtas sąnaudas. Regionas turėjo atlyginti oro uostą valdančios įmonės avansu išmokėtas sumas.
- (243) Regionas bendrovės GEASAR sąnaudas, patirtas įgyvendinant 2 veiklą, atlygino iš dalies, nes jo biudžeto asignavimai buvo riboti. Didžiausia regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtų lėšų dalis yra susijusi su 2 veikla ir apima bendrovės GEASAR išmokas oro vežėjams, mokėtas kaip kompensacija pagal rinkodaros ir reklamos sutartis.
- (244) 11 lentelėje pateikti bendrovės GEASAR išmokėtų lėšų srautai.

11 lentelė

Olbijos oro uosto išmokėtų finansų srutai

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	IŠ VISO
2 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
3 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
Bendra suma, oro uostą valdančios įmonės nurodyta regionui	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Teisė į išmokas pagal 2010 m. įstatymą	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Bendros išmokos pagal 2010 m. įstatymą, kompensuotos oro uostą valdančiai įmonei	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Vertinimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (245) Bendrovė GEASAR nėra faktinė 2 ir 3 veiklai skirtų lėšų gavėja, o sprendime pradėti tyrimą padaryta klaida, nes bendrovė GEASAR nurodyta kaip viena iš valstybės pagalbos, teiktos pagal Įstatymą Nr. 10/2010, gavėjų. Bendrovei GEASAR pagalba nesuteikta ekonominio pranašumo: regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skirtas išmokas oro uostus valdančios įmonės tiesiog perdavė galutiniams pagalbos gavėjams, t. y. oro vežėjams, vykdančioms skrydžius nagrinėjamuosiuose oro uostuose. Tai pasakytina ir apie Sardinijos, kaip turizmui tinkamos vietos, reklamą, oro uostus valdančių įmonių užsąkytą kitose bendrovėse.
- (246) Pasak bendrovės GEASAR, išmokos pagal Įstatymą Nr. 10/2010 nėra valstybės pagalba, nes bent dvi iš keturių Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų, kuriomis remiantis nustatoma, ar esama valstybės pagalbos, neįvykdytos:
- 2 ir 3 veikla bendrovei GEASAR, manančiai, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteiktos lėšos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, nesuteikiama pranašumo: regiono išmokėtas sumas, susijusias su 2 ir 3 veikla, sudaro kompensacija už trečiųjų šalių teiktas paslaugas ir faktiškai patirtas sąnaudas. Bendrovė GEASAR taip pat atkreipia dėmesį, kad oro vežėjams (2 veikla) ir paslaugų teikėjams (3 veikla) mokėta kompensacija atitinka esamas rinkos kainas. Kita vertus, dėl regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skirto finansavimo regionas per vidutinės trukmės laikotarpį gavo finansinės grąžos. Regiono gauta suma, t. y. padidėjusios mokesčių pajamos, gali būti laikoma didesne nei regionui finansuojant nagrinėjamąją veiklą jo patirtos sąnaudas. Bendrovės SFIRS suteiktos paskolos taip pat buvo išmokėtos rinkos sąlygomis;
 - 2 ir 3 veikla nebuvo daroma poveikio prekybai ir nebuvo iškraipoma konkurencija: pati Olbijos oro uosto buvimo vieta lemia tai, kad oro uostas veikia tik vietos mastu ir nekonkuruoja su kitais šalies ar Europos oro uostais. Valdyti (nors ir iš dalies) Olbijos oro uostą bendrovei GEASAR paskirta 1989 m., taigi gerokai iki 2000 m. gruodžio 12 d., kai buvo priimtas sprendimas *Aéroport de Paris*, kuriuo nustatyta, kad valstybės pagalbos taisyklės taikomos ir oro uostų veiklai.
- (247) Bendrovė GEASAR daro išvadą, kad išmokos pagal Įstatymą Nr. 10/2010 nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

5.3.1.3. Suderinamumo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą vertinimas

- (248) Bendrovė GEASAR taip pat teigia, kad bet kuriuo atveju išmokos pagal Įstatymą Nr. 10/2010 yra suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2005 m. Aviacijos gairių 79 punktą ⁽⁹⁰⁾:
- pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės taikant Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;

⁽⁹⁰⁾ Šį konkretų kriterijų Komisija nagrinėjo sprendimo pradėti tyrimą 133 ir tolesniuose punktuose.

- b) šiuo finansavimu siekta sumažinti oro susisiekimo priklausomumą nuo sezono; atitinkamai juo skatinta pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba pagal naujus tvarkaraščius ir jis nebuvo skirtas oro vežėjams, turintiems vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;
 - c) finansavimą gavusiems oro vežėjams subsidijuojamas maršrutas buvo pelningas;
 - d) finansavimas apėmė pradines skrydžių nauju maršrutu ar pagal naują tvarkaraštį sąnaudas; šios sąnaudos atitinka dabartines rinkos kainas;
 - e) pagal Įstatymą Nr. 10/2010 vykdytos iniciatyvos buvo tinkamai reklamuojamos įvairiems oro vežėjams, suinteresuotiems teikti savo paslaugas;
 - f) sutartyse nustatyta nuobaudų, skiriamų oro vežėjui nevykdant kurių nors savo įsipareigojimų oro uostui, sistema.
- (249) Bendrovė GEASAR atkreipia dėmesį, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 oro vežėjams išmokėtos subsidijos apima kiek ilgesnį laikotarpį (ne trejų, bet ketverių metų) ir yra didesnio intensyvumo, negu leidžiama 2005 m. Aviacijos gairėmis, bet priduria, kad ne visų su oro vežėjais sudarytų sutarčių trukmė buvo tokia, kokia nustatyta Įstatyme Nr. 10/2010; svarbiausia, bendrovė pabrėžia, kad gairėmis leidžiama nukrypti nuo intensyvumo kriterijaus, kai regionams reikia pagalbos ir jų padėtis ekonominiu požiūriu nepalanki, kaip Sardinijos.
- (250) Nagrinėjamosios priemonės yra tinkamos Sąjungos interesus atitinkančios plėtros tikslams skatinti ir jomis nedaroma poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui. Šiuo atžvilgiu bendrovė GEASAR nurodo 2012 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento rezoliuciją dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje ⁽⁹¹⁾, o joje pabrėžiama Sąjungos regioninių oro uostų svarba.
- (251) Bendrovė GEASAR mano, kad vertinant nagrinėjamųjų priemonių suderinamumą su vidaus rinka reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad Olbijos oro uostui tenka pagrindinė funkcija užtikrinti sala esančio regiono, t. y. Sardinijos, teritorinį tęstinumą.

5.3.1.4. Vertinimas pagal Sutarties 106 straipsnį

- (252) Bendrovė GEASAR atkreipia dėmesį, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtos sumos nėra valstybės pagalba remiantis sprendimo „Altmark“ kriterijais ir, net jeigu ir būtų valstybės pagalba, būtų suderinamos pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį.

Sprendimo „Altmark“ kriterijų laikymasis

- (253) Vertindama pirmąją sprendimo „Altmark“ sąlygą bendrovė GEASAR nurodo, kad nagrinėjamosios priemonės yra regiono platesnės geografijos ir transporto politikos dalis, kuria siekiama užtikrinti būtinas visus metus galimo susisiekimo oro transportu tarp salos ir kitų Sąjungos vietų jungtis.
- (254) Pasak bendrovės GEASAR, antroji ir trečioji sprendimo „Altmark“ sąlygos įvykdytos: parametrai, pagal kuriuos apskaičiuota kompensacija, buvo iš anksto apibrėžti objektyviai ir skaidriai, taip pat nėra rizikos, kad bus sumokėta per didelė kompensacija, nes bendrovei GEASAR tik iš dalies atlygintos patirtos sąnaudos.
- (255) Bendrovė GEASAR mano, kad sąnaudas ji patyrė kaip privati įmonė, kuriai taikomos įprastinės rinkos sąlygos; todėl ketvirta sprendimo „Altmark“ sąlyga taip pat įvykdyta.

Suderinamumo pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį vertinimas

- (256) Bendrovė GEASAR mano, kad šis suderinamumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į 2005 m. Sprendimą dėl VESP, taip pat, *mutatis mutandis*, į 2011 m. Bendrąsias nuostatas dėl VESP.
- (257) Bendrovė GEASAR atkreipia dėmesį, kad 2005 m. Sprendimo dėl VESP 2 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta riba neviršyta, nes viešojo išmoka buvo apie 4 mln. EUR per metus, o bendrovės GEASAR apyvarta neviršijo 100 mln. EUR. 2005 m. Sprendimo dėl VESP 4, 5 ir 6 straipsniuose nustatytos sąlygos taip pat įvykdytos.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

- (258) Kalbant apie galimybę taikyti 2011 m. Bendrąsias gaires dėl VESP, bendrovė GEASAR nurodo, kad:
- kompensacija buvo skirta už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą;
 - vienu ar keliais oficialiais aktais atitinkamos įmonės buvo įpareigosotos teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas;
 - kompensacijos suma neviršija sumos, reikalingos viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms padengti, įskaitant nuosaičių pelną.

5.3.2. PASTABOS DĖL 2014 M. AVIACIJOS GAIRIŲ TAIKYMO NAGRINĖJAMOSIOMS PRIEMONĖMS

- (259) Bendrovė GEASAR nurodo, kad tariama nagrinėjamoji pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. ir kad 2014 m. Aviacijos gairių 8.6 skirsnyje aiškiai nurodyta data, nuo kurios turi būti taikomi jose nustatyti suderinamumo kriterijai. Todėl Komisija visoms byloms dėl veiklos pagalbos oro uostams (nagrinėjamiems pranešimams, neteisėtai pagalbai, apie kurią nepranešta) privalo taikyti gairių 172 punkte išdėstytus principus, net jeigu pagalba suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. Gairių 5 skirsnyje taip pat nustatyti iki 2014 m. balandžio 4 d. išmokėtos veiklos pagalbos suderinamumo kriterijai. Kita vertus, 2014 m. Aviacijos gairės netaikomos investicinei ir veiklos pradžios pagalbai, iki 2014 m. balandžio 4 d. suteiktai pažeidžiant Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Komisija tokios rūšies pagalbai privalo taikyti „taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu“ (gairių 173 ir 174 punktai).
- (260) Bendrovė GEASAR nurodo savo pastabas, Komisijai pateiktas 2013 m. liepos 1 d. siekiant įrodyti, kad ji negavo valstybės pagalbos. Tačiau, jeigu Komisija vis tiek padarytų išvadą, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtos viešosios lėšos laikomos veiklos pagalba, o bendrovė GEASAR S.p.A yra faktinė tos pagalbos gavėja, oro uostą valdanti įmonė laikytųsi nuomonės, kad suteikta pagalba atitinka 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytus kriterijus.
- (261) Bendrovė GEASAR atkreipia dėmesį, kad pagal gairių 137 punktą „[i]ki pereinamojo laikotarpio pradžios suteikta pagalba“, įskaitant iki 2014 m. balandžio 4 d. išmokėtą pagalbą, „gali būti pripažinta suderinama“ pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą „visų nepadengtų veiklos išlaidų atžvilgiu“. Dar viena sąlyga, kurią įvykdžius tokia pagalba yra suderinama, yra ši:
- „įvykdytos 5.1.2 skirsnyje nustatytos sąlygos, išskyrus 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ir 134 punktus“;
 - visų pirma, atsižvelgiama į „konkurencijos iškreipimus“.
- (262) Bendrovė GEASAR mano, kad visos 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytos suderinamumo sąlygos yra įvykdytos.

5.3.2.1. Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas (2014 m. Aviacijos gairių 113 ir 114 punktai)

- (263) Bendrovė GEASAR atkreipia dėmesį, kad visa pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteikta veiklos pagalba tikrai padėta „siekti bendros svarbos tikslo“. Tai patvirtinama ir tikslais „didinti tam tikros bendruomenės ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą“ – regionas ketino to siekti priimdamas Įstatymą Nr. 10/2010. Iš tikrųjų, skirta viešąja išmoka siekta skatinti skrydžių jungtis tarp salos ir likusios Sąjungos dalies bei mažinti jų priklausomumą nuo sezono, dėl jų tapo galima išvengti „oro susisiektimo trikdžių ir nenutraukti susisiektimo“ (113 punktas).
- (264) Bendrovė GEASAR S.p.A. teigia, kad Įstatymu Nr. 10/2010 tikrai padėta „didin[ti] Sąjungos piliečių judumą ir gerin[ti] susisiektimą su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje“ (113 punkto a papunktis). Taip pat priduriama, kad Įstatymu Nr. 10/2010 padedama „skatin[ti] regioninę plėtrą“ (113 punkto c papunktis); iš tikrųjų, Olbijos oro uostas yra pagrindinė turistų atvykimo į šiaurės rytų Sardiniją vieta, o Įstatymu Nr. 10/2010 padėta mažinti susisiektimo oro transportu priklausomumą nuo sezono.

5.3.2.2. Valstybės kišimosi poreikis (2014 m. Aviacijos gairių 116, 117 ir 118 punktai)

- (265) Pasak bendrovės GEASAR, šis reikalavimas taip pat įvykdytas, nes Olbijos oro uostas patenka į gairių 118 punkte nurodytą kategoriją, t. y. jis yra vienas iš oro uostų, nepajėgių padengti savo veiklos išlaidų. Konkrečiau, Olbijos oro uostas priskiriamas prie d papunktyje nurodytos kategorijos oro uostų, „kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių“. 2013 m. komercinio keleivinio transporto keleivių buvo 1 950 615.

5.3.2.3. Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas (2014 m. Aviacijos gairių 120 punktas)

- (266) Bendrovė GEASAR mano, kad nebuvo jokių kitų politikos ar pagalbos priemonių, kuriomis būtų mažiau iškraipoma konkurencija ir galima pasiekti tą patį tikslą, t. y. užtikrinti susisiekimą oro transportu su šiaurės vakarų Sardinija – tuo metu susisiekimas buvo užtikrinamas iš esmės tik vasaros sezoną, ir taip padėti skatinti plėtrą, nes ši tose vietovėse buvo lėta dėl atokumo ir izoliuotumo. Visa gauta pagalba buvo naudojama komerciniams eismo srautams palaikyti ir plėtoti, užtikrinant gerą susisiekimą tarp valstybių narių.

5.3.2.4. Skatinamojo poveikio buvimas (2014 m. Aviacijos gairių 124 punktas)

- (267) Bendrovė GEASAR nurodo, kad visa pagal Įstatymą Nr. 10/2010 jai suteikta pagalba bet kokių atveju buvo naudojama tik eismo srautams ir oro uosto veiklai skatinti, o tai laikoma suderinama su siekiamais visuotinės svarbos tikslais. Be valstybės įsikišimo tie tikslai nebūtų pasiekti, o Olbijos oro uosto veiklos mastas per metus būtų gerokai sumažėjęs.

5.3.2.5. Pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki būtino minimumo) (2014 m. Aviacijos gairių 125 punktas)

- (268) Šiuo klausimu oro uostą valdanti įmonė nurodo atitinkamą informaciją, kurią Komisija jau turi, ir pažymi, kad suteiktos viešosios lėšos skirtos atlyginti oro uostą valdančios įmonės sąnaudas, faktiškai patirtas dėl iniciatyvų, kuriomis įgyvendinamas Įstatymas Nr. 10/2010.

5.3.2.6. Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas (2014 m. Aviacijos gairių 131 punktas)

- (269) Bendrovė GEASAR teigia, kad jokia veiklos pagalba jokio poveikio konkurencijai nedaryta. Oro uostą valdanti įmonė tuo klausimu atkreipia dėmesį, kad dėl savo geografinės vietos Olbijos oro uostas yra izoliuotas, jo geografinė aprėptis ribota, jis neįtako kitų šalies ar Sąjungos oro uostų konkurencijos. Be to, dėl jam būdingų bruožų šis oro uostas nekonkuruoja su kitais Sardinijos oro uostais. Olbijos oro uostas nekonkuruoja ir su kitų rūšių transportu.
- (270) Galiausiai bendrovė GEASAR, ir vėl remdamasi 2014 m. Aviacijos gairėmis, pabrėžia, kad Olbijos oro uostas yra „atviras visiems potencialiems naudotojams ir <...> [nėra] skirtas vienam konkrečiam naudotojui“. Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau paminėta, bendrovė mano, kad visa pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteikta veiklos pagalba visiškai atitinka 2014 m. Aviacijos gairių 5.1.2 punkto kriterijus, todėl turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

5.4. BENDROVĖS SOGEAAL S.P.A. (ALGERO ORO UOSTĄ VALDANČIOS ĮMONĖS) PASTABOS**5.4.1. PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ**

- (271) Bendrovė SOGEAAL pabrėžia, kad tai, jog Algero oro uostas yra saloje, tokioje kaip Sardinija, reiškia, kad:

- a) negalima laikyti, kad Algero oro uosto veikla sutampa su kitų valstybių narių ar žemyninės Italijos dalies oro uostų veikla;
- b) Algero oro uostas nekonkuruoja su kitais salos oro uostais (visų pirma Kaljario Elmo Mario Mameli oro uostu ir Olbijos Kosta Smeraldos oro uostu). Negalima laikyti, kad šie trys Sardinijos oro uostai gali vienas kitą pakeisti, nes jie yra skirtingose pasiekiamumo zonose. Pagrindinės priežastys, dėl kurių jie negali vienas kito pakeisti, yra šios: salos topografija, tai, kad gyventojų esama tik tam tikrose vietovėse, ilgas atstumas tarp jų, tarp įvairių salos vietovių nėra greitųjų kelių jungčių.

- (272) Be to, eismo srautas Algero oro uoste nekonkuruoja su kitų rūšių transportu iš Sardinijos ir į ją. Vienintelė galimybė pasiekti Sardiniją yra oru arba jūra, bet kelionė jūra trunka ilgiau.

5.4.1.1. **Bendrovės SOGEAAL veikla Įstatymui Nr. 10/2010 įgyvendinti**

- (273) Bendrovė SOGEAAL regionui pateikė 2010 m. ir trejų metų laikotarpio (2011–2013 m.) veiksmų planą ir paraiškas dėl atitinkamo finansavimo. Regionas lėšų paskirstymą tiems laikotarpiams patvirtino 2010 m. gruodžio 6 d. Sprendimu Nr. 43/37 ir 2011 m. gruodžio 23 d. Sprendimu Nr. 52/117.
- (274) Bendrovė SOGEAAL laikėsi nuomonės, kad įgyvendindama 2010 m. įstatyme nustatytą 1, 2 ir 3 veiklą ji atsižvelgė į pelningumo perspektyvas, nustatytas ekonominiame ir finansiniame plane.

1 veikla

- (275) Paskelbusi apie savo ketinimą sudaryti sutartis dėl maršrutų plėtros pagal Įstatymą Nr. 10/2010 bendrovė SOGEAAL sudarė 2010–2013 m. galiojusius susitarimus su bendrovėmis „Ryanair“ ir „easyJet“; tais susitarimais oro vežėjai įsipareigojo užtikrinti tam tikro masto eismą, o tai padariusios jos iš bendrovės SOGEAAL turėtų gauti tam tikrą pinigų sumą, regiono vardu išmokamą kaip sėkmingo sandorio mokesčius.

2 veikla

- (276) Oro uostą valdanti įmonė savo interneto svetainėje paskelbė ketinanti pagal Įstatymą Nr. 10/2010 sudaryti rinkodaros ir reklamos sutartis. Bendrovė SOGEAAL rinkodaros ir reklamos sutartis sudarė su bendrovėmis AMS, „Meridiana“, „Alitalia“ ir „WizzAir“. Sutartys buvo grindžiamos būtina sąlyga, kad atitinkami oro vežėjai vykdytų tam tikrus skrydžius iš Algero oro uosto į šalies arba ES oro uostus ir iš tų oro uostų į Algero oro uostą. Tas reikalavimas buvo siejamas su reikalavimu, kad oro vežėjai reklamuotų Sardiniją kaip turistų lankytiną vietą.
- (277) Su turistų lankytina vieta susijusi rinkodaros ir reklamavimo veikla, kurią vežėjai vykdo naudodami sutartyje nustatytas išmokas, yra ši: i) įprastinė reklama (t. y. mieste, žiniasklaidos priemonėse, orlaivių žurnaluose ir kt.) ir ii) reklama internete, t. y. oro vežėjų svetainėse.

3 veikla

- (278) Bendrovė SOGEAAL regiono vardu trečiosioms šalims pavedė vykdyti kelias iniciatyvas Sardinijai, kaip lankytinai vietai, reklamuoti, įskaitant svetainės, kurioje būtų reklamuojamas turizmas Sardinijoje, sukūrimą, įprastines ir internetines reklamos kampanijas ir paskirties vietas reklamavimą turizmo agentūrų siūlomais kelionių paketais.

Finansų srautai

- (279) Išmokas už veiksmus, susijusius su 1, 2 ir 3 veikla, oro uostus valdančios įmonės oro vežėjams ir kitiems suinteresuotiems paslaugų teikėjams išmoka avansu. Bendrovė SOGEAAL regionui pateikė 2010–2012 m. įvykdytos veiklos ataskaitas ir nurodė faktiškai patirtas sąnaudas. Regionas turi atlyginti oro uostą valdančios įmonės avansu išmokėtas sumas.
- (280) Didžiausia regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtų lėšų dalis yra susijusi su 1 ir 2 veikla ir apima bendrovės SOGEAAL išmokas oro vežėjams, mokėtas kaip kompensacija pagal rinkodaros ir reklamos sutartis, kaip pateikta 12 lentelėje.

12 lentelė

Algero oro uosto išmokėtų finansų srautai

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	IŠ VISO
1 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
2 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
3 veikla	—	(...)	(...)	(...)

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	IŠ VISO
Bendra suma, oro uostą valdančios įmonės nurodyta regionui	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Teisė į išmokas pagal 2010 m. įstatymą	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Bendros išmokos pagal 2010 m. įstatymą, kompensuotos oro uostą valdančiai įmonei	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. Vertinimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (281) Bendrovė SOGEAAL nėra faktinė 1, 2 ir 3 veiklai skirtų lėšų gavėja. SOGEAAL teigia, kad sprendime pradėti tyrimą padaryta klaida, nes bendrovė SOGEAAL nurodyta kaip viena iš valstybės pagalbos, teiktos pagal Įstatymą Nr. 10/2010, gavėjų.
- (282) Bendrovei SOGEAAL pagalba nesuteikta ekonominio pranašumo: regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skirtas išmokas oro uostus valdančios įmonės tiesiog perdavė galutiniams pagalbos gavėjams, t. y. oro vežėjams, vykdančiams skrydžius nagrinėjamuosiuose oro uostuose. Tai pasakytina ir apie Sardinijos, kaip turizmui tinkamos vietos, reklamą, oro uostus valdančių įmonių užsąskaitą kitose bendrovėse.
- (283) Pasak bendrovės SOGEAAL, pagal Įstatymą Nr. 10/2010 mokėta kompensacija nėra valstybės pagalba. Trys iš keturių Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų, kuriomis remiantis nustatoma, ar esama valstybės pagalbos, neįvykdytos. 1, 2 ir 3 veikla nebuvo daroma poveikio prekybai ir nebuvo iškraipoma konkurencija: pati Algero oro uosto buvimo vieta lemia tai, kad oro uostas veikia tik vietos mastu ir nekonkuruoja su kitais šalies ar Europos oro uostais. Valdyti (nors ir iš dalies) Algero oro uostą bendrovei SOGEAAL paskirta 1989 m., taigi gerokai iki 2000 m. gruodžio 12 d., kai buvo priimtas sprendimas *Aéroport de Paris*, kuriuo nustatyta, kad valstybės pagalbos taisyklės taikomos ir oro uostų veiklai.
- (284) 1, 2 ir 3 veikla nesuteikiama ekonominio pranašumo. Bendrovė SOGEAAL mano, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteiktos lėšos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą: regiono išmokėtas sumas, susijusias su visų trijų rūšių veikla, sudaro kompensacija už trečiųjų šalių teiktas paslaugas ir faktiškai patirtas sąnaudas. Bendrovė SOGEAAL taip pat atkreipia dėmesį, kad oro vežėjams (2 veikla) ir paslaugų teikėjams (3 veikla) mokėta kompensacija atitinka esamas rinkos kainas.
- (285) Dėl regiono pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skirto finansavimo regionas per vidutinės trukmės laikotarpį gavo finansinės grąžos. Regiono gauta suma, t. y. padidėjusios mokesčių pajamos, gali būti laikoma didesne nei regionui finansuojant nagrinėjamąją veiklą jo patirtos sąnaudos. Bendrovės SFIRS suteiktos paskolos taip pat buvo išmokėtos rinkos sąlygomis.
- (286) Bendrovė SOGEAAL daro išvadą, kad išmokos pagal Įstatymą Nr. 10/2010 nėra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

5.4.1.3. Suderinamumo pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą vertinimas

- (287) Bendrovė SOGEAAL taip pat teigia, kad bet kuriuo atveju išmokos pagal Įstatymą Nr. 10/2010 yra suderinamos su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Suderinamumas turi būti vertinamas pagal 2005 m. Aviacijos gairių 79 punktą ⁽⁹²⁾:
- pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės taikant Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;
 - šiuo finansavimu siekta sumažinti oro susisiekimo priklausymą nuo sezono ir atitinkamai juo skatinta pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba pagal naujus tvarkaraščius ir jis nebuvo skirtas oro vežėjams, turintiems vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;

⁽⁹²⁾ Šį konkretų kriterijų Komisija nagrinėjo sprendimo pradėti tyrimą 133 ir tolesniuose punktuose.

- c) finansavimą gavusiems oro vežėjams subsidijuojamas maršrutas buvo pelningas;
 - d) pagal Įstatymą Nr. 10/2010 vykdytos iniciatyvos buvo tinkamai reklamuojamos įvairiems oro vežėjams, suinteresuotiems teikti savo paslaugas;
 - e) sutartyse nustatyta nuobaudų, skiriamų oro vežėjui nevykdant kurių nors savo išpareigojimų oro uostui, sistema.
- (288) Bendrovė SOGEAAL atkreipia dėmesį, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 oro vežėjams išmokėtos subsidijos apima kiek ilgesnį laikotarpį (ne trejų, bet ketverių metų) ir yra didesnio intensyvumo, negu leidžiama 2005 m. Aviacijos gairėmis, bet priduria, kad ne visų su oro vežėjais sudarytų sutarčių trukmė buvo tokia, kokia nustatyta Įstatyme Nr. 10/2010; svarbiausia, bendrovė pabrėžia, kad gairėmis leidžiama nukrypti nuo intensyvumo kriterijaus, kai regionams reikia pagalbos ir jų padėtis ekonominiu požiūriu nepalanki, kaip Sardinijos.
- (289) Nagrinėjamoji veikla yra tinkama Sąjungos interesus atitinkančios plėtros tikslams skatinti ir ja nedaroma poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui. Šiuo atžvilgiu bendrovė SOGEAAL nurodo 2012 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento rezoliuciją dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje, o joje pabrėžiama ES regioninių oro uostų svarba.
- (290) Bendrovė SOGEAAL mano, kad vertinant nagrinėjamųjų priemonių suderinamumą su vidaus rinka reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad Algero oro uostui tenka pagrindinė funkcija užtikrinti sala esančio regiono, t. y. Sardinijos, teritorinį tęstinumą.

5.4.1.4. **Vertinimas pagal Sutarties 106 straipsnį**

- (291) Bendrovė SOGEAAL atkreipia dėmesį, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtos sumos nėra valstybės pagalba remiantis sprendimo „Altmark“ kriterijais ir, net jeigu ir būtų valstybės pagalba, būtų suderinamos pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį.

Sprendimo „Altmark“ kriterijų laikymasis

- (292) Vertindama pirmąją sprendimo „Altmark“ sąlygą bendrovė SOGEAAL nurodo, kad nagrinėjamoji veikla yra regiono platesnės geografijos ir transporto politikos dalis, kuria siekiama užtikrinti būtinas visus metus galimo susisiekimo oro transportu tarp salos ir kitų Sąjungos vietų jungtis.
- (293) Pasak bendrovės SOGEAAL, antroji ir trečioji sprendimo „Altmark“ sąlygos įvykdytos: parametrai, pagal kuriuos apskaičiuota kompensacija, buvo iš anksto apibrėžti objektyviai ir skaidriai, taip pat nekyla rizika, kad bus sumokėta per didelė kompensacija, nes bendrovei SOGEAAL tik iš dalies atlygintos patirtos sąnaudos.
- (294) Nagrinėjamasias sąnaudas patyrė privačios gerai valdomos įmonės, taigi ketvirta sprendimo „Altmark“ sąlyga įvykdyta.

Suderinamumo pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį vertinimas

- (295) Bendrovė SOGEAAL mano, kad šis suderinamumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į 2005 m. Sprendimą dėl VESP, taip pat, *mutatis mutandis*, į 2011 m. Bendrąsias nuostatas dėl VESP.
- (296) Bendrovė SOGEAAL atkreipia dėmesį, kad 2005 m. Sprendimo dėl VESP 2 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyta riba neviršyta, nes viešojo išmoka buvo apie 4 mln. EUR per metus, o bendrovės SOGEAAL apyvarta neviršijo 100 mln. EUR. 2005 m. Sprendimo dėl VESP 4, 5 ir 6 straipsniuose nustatytos sąlygos taip pat įvykdytos.
- (297) Kalbant apie galimybę taikyti 2011 m. Bendrąsias gaires dėl VESP, bendrovė SOGEAAL nurodo, kad:
- a) kompensacija buvo skirta už tikrą ir tinkamai apibrėžtą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą;
 - b) vienu ar keliais oficialiais aktais atitinkamos įmonės buvo įpareigosotos teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas;
 - c) kompensacijos suma neviršija sumos, reikalingos viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo grynosioms išlaidoms padengti, įskaitant nuosaikų pelną.

5.4.2. PASTABOS DĖL 2014 M. AVIACIJOS GAIRIŲ TAIKYMO NAGRINĖJAMOSIOMS PRIEMONĖMS

- (298) Bendrovė SOGEAAL nurodo, kad tariama nagrinėjamoji pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. ir kad 2014 m. Aviacijos gairių 8.6 skirsnyje aiškiai nurodyta data, nuo kurios turi būti taikomi jose nustatyti suderinamumo kriterijai. Todėl Komisija visoms byloms dėl veiklos pagalbos oro uostams (nagrinėjamiems pranešimams, neteisėtai pagalba, apie kurią nepranešta) privalo taikyti gairių 172 punkte išdėstytus principus, net jeigu pagalba suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. Gairių 5 skirsnyje taip pat nustatyti iki 2014 m. balandžio 4 d. išmokėtos veiklos pagalbos suderinamumo kriterijai. Kita vertus, 2014 m. Aviacijos gairės netaikomos investicinei ir veiklos pradžios pagalbai, iki 2014 m. balandžio 4 d. suteiktai pažeidžiant Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Komisija tokios rūšies pagalbai privalo taikyti „taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu“ (gairių 173 ir 174 punktai).
- (299) Bendrovė SOGEAAL nurodo savo pastabas, Komisijai pateiktas 2013 m. liepos 29 d. siekiant įrodyti, kad ji negavo valstybės pagalbos. Tačiau, jeigu Komisija vis tiek padarytų išvadą, kad pagal Įstatymą Nr. 10/2010 išmokėtos viešosios lėšos laikomos veiklos pagalba, o bendrovė SOGEAAL yra faktinė tos pagalbos gavėja, oro uostą valdanti įmonė laikytųsi nuomonės, kad suteikta pagalba atitinka 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytus kriterijus.
- (300) Bendrovė SOGEAAL atkreipia dėmesį, kad pagal gairių 137 punktą „[i]ki pereinamojo laikotarpio pradžios suteikta pagalba“, įskaitant iki 2014 m. balandžio 4 d. išmokėtą pagalbą, „gali būti pripažinta suderinama“ pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą „visų nepadengtų veiklos išlaidų atžvilgiu“. Dar viena sąlyga, kurią įvykdžius tokia pagalba yra suderinama, yra ši:
- „įvykdytos 5.1.2 skirsnyje nustatytos sąlygos, išskyrus 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ir 134 punktus“;
 - visų pirma, atsižvelgiama į „konkurencijos iškraipymus“.
- (301) Bendrovė SOGEAAL mano, kad visos 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytos suderinamumo sąlygos yra įvykdytos, ir atkreipia dėmesį, kad, vykstant procedūrai dėl Algero oro uostui suteiktos pagalbos (SA.23098SA.23098 – *Aeroporto di Alghero*), 2014 m. gegužės 8 d. ji jau pateikė pastabas dėl 2014 m. Aviacijos gairių suderinamumo.

5.4.2.1. **Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas (2014 m. Aviacijos gairių 113 ir 114 punktai)**

- (302) Bendrovė SOGEAAL atkreipia dėmesį, kad bet kokia pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteikta veiklos pagalba tikrai padėta „siekti bendros svarbos tikslo“. Tai patvirtinama ir tikslais „didinti tam tikros bendruomenės ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą“ – regionas ketino to siekti priimdamas Įstatymą Nr. 10/2010. Iš tikrųjų, skirta viešąja išmoka siekta skatinti skrydžių jungtis tarp salos ir likusios Sąjungos dalies bei mažinti jų priklausomumą nuo sezono, dėl jų tapo galima išvengti „oro susisiekiimo trikdžių ir nenutraukti susisiekiimo“ (113 punktas).
- (303) Bendrovė SOGEAAL teigia, kad Įstatymu Nr. 10/2010 tikrai padėta „didin[ti] Sąjungos piliečių judumą ir gerin[ti] susisiekimą su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje“ (113 punkto a papunktis).
- (304) Ta pati oro uostą valdanti įmonė priduria, kad Įstatymu Nr. 10/2010 padedama „skatin[ti] regioninę plėtrą“ (113 punkto c papunktis); tai visų pirma pasakytina apie Algero oro uosto pasiekiamumo zoną, t. y. šiaurės vakarų Sardiniją, kurios plėtra gerokai lėtesnė.

5.4.2.2. **Valstybės kišimosi poreikis (2014 m. Aviacijos gairių 116, 117 ir 118 punktai)**

- (305) Pasak bendrovės SOGEAAL, šis reikalavimas taip pat įvykdytas, nes Algero oro uostas patenka į gairių 118 punkte nurodytą kategoriją, t. y. jis yra vienas iš oro uostų, nepajėgių padengti savo veiklos išlaidų. Konkrečiau, Algero oro uostas priskiriamas prie d papunktyje nurodytos kategorijos oro uostų, „kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių“.

5.4.2.3. Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas (2014 m. Aviacijos gairių 120 punktas)

- (306) Bendrovė SOGEAAL mano, kad nebuvo jokių kitų politikos ar pagalbos priemonių, kuriomis būtų mažiau iškraipoma konkurencija ir galima pasiekti tą patį tikslą, t. y. užtikrinti susisiekimą oro transportu su šiaurės vakarų Sardinija – tuo metu susisiekimas buvo užtikrinamas iš esmės tik vasaros sezoną, ir taip padėti skatinti plėtrą, nes ši tose vietovėse buvo lėta dėl atokumo ir izoliuotumo. Visa gauta pagalba buvo naudojama komerciniams eismo srautams palaikyti ir plėtoti, užtikrinant geras jungtis tarp valstybių narių.

5.4.2.4. Skatinamojo poveikio buvimas (2014 m. Aviacijos gairių 124 punktas)

- (307) Bendrovė SOGEAAL nurodo, kad visa pagal Įstatymą Nr. 10/2010 jai suteikta pagalba bet kokių atveju buvo naudojama tik eismo srautams ir oro uosto veiklai skatinti, o tai laikoma suderinama su siekiamais visuotinės svarbos tikslais. Be valstybės įsikišimo tie tikslai nebūtų pasiekti, o Aljero oro uosto veiklos mastas per metus būtų gerokai sumažėjęs.

5.4.2.5. Pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki būtino minimumo) (2014 m. Aviacijos gairių 125 punktas)

- (308) Šiuo klausimu oro uostą valdanti įmonė nurodo atitinkamą informaciją, kurią Komisija jau turi, ir pažymi, kad suteiktos viešosios lėšos skirtos atlyginti oro uostą valdančios įmonės sąnaudas, faktiškai patirtas dėl iniciatyvų, kuriomis įgyvendinamas Įstatymas Nr. 10/2010.

5.4.2.6. Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas (2014 m. Aviacijos gairių 131 punktas)

- (309) Bendrovė SOGEAAL teigia, kad jokia veiklos pagalba jokio poveikio konkurencijai nedaryta. Oro uostą valdanti įmonė tuo klausimu atkreipia dėmesį, kad dėl savo geografinės vietos Aljero oro uostas yra izoliuotas, jo geografinė aprėptis ribota, jis neįtako kitų šalių ar Sąjungos oro uostų konkurencijos. Be to, dėl jam būdingų bruožų šis oro uostas nekonkuruoja su kitais Sardinijos oro uostais. Aljero oro uostas nekonkuruoja ir su kitų rūšių transportu.
- (310) Galiausiai bendrovė SOGEAAL ir vėl remdamasi 2014 m. Aviacijos gairėmis pabrėžia, kad Aljero oro uostas yra „atviras visiems potencialiems naudotojams ir <...> [nėra] skirtas vienam konkrečiam naudotojui“. Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau paminėta, bendrovė mano, kad visa pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteikta veiklos pagalba visiškai atitinka 2014 m. Aviacijos gairių 5.1.2 punkto kriterijus, todėl turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

5.5. BENDROVĖS SOGAER (KALJARIO ORO UOSTĄ VALDANČIOS ĮMONĖS) PASTABOS**5.5.1. PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ**

- (311) Bendrovė SOGAER nesutinka su Komisijos taikomu metodu, kai Komisija sprendimo „Altmark“ principą taiko bendrovei SOGAER, užuot jį taikiusi vežėjams: regionas niekada neprašė, kad bendrovė SOGAER teiktų kokias nors visuotinės svarbos paslaugas. Bendrovė SOGAER mano, kad regionas negalėjo pateikti jokio dokumento, kuriame būtų aiškiai aprašyti oro uostų nustatyti viešųjų paslaugų įpareigojimai, nes tie tariami įpareigojimai niekada nelaikyti įpareigojimais.

5.5.1.1. Klaidingas pagalbos gavėjų nustatymas

- (312) Bendrovė SOGAER nesutinka su Komisijos išvada, kad bendrovė SOGAER yra pagal Įstatymą Nr. 10/2010 suteiktos valstybės pagalbos gavėja. Bendrovė SOGAER laikosi nuomonės, kad nagrinėjamoji pagalbos schema nėra veiklos pagalba bendrovei SOGAER arba kompensacija bendrovei SOGAER už paslaugą, kurios prašė regionas, būtent atrinkti oro vežėjus, galinčius užtikrinti nustatytą metinį skrydžių dažnį strateginiais maršrutais iš Kaljario oro uosto ir į jį ir keivių skaičių.
- (313) Bendrovė SOGAER tvirtina, kad pagal tą schemą regionas skiria kompensaciją, kuri tiesiog pervedama per bendrovę SOGAER, nes taip nustatyta plane, dėl kurio sprendimą priėmė ir kurį finansavo regionas, ir mokama oro vežėjams už tai, kad jie imasi vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba plėtoja esamus maršrutus iš Sardinijos ir į ją. Jeigu skrydžiai naujais maršrutais nebūtų pradėti vykdyti arba esami maršrutai nebūtų išplėsti, bendrovė SOGAER negautų jokios išmokos už suteiktą paslaugą.

- (314) Bendrovė SOGAER atkreipia dėmesį į jai nustatytą prievolę vykdyti apskaitą: regionas bendrovei SOGAER lėšas, kurias ši avansu sumokėjo oro vežėjams, kompensuoja tik regionui gavus bendrovės SOGAER ataskaitas, o iš ataskaitų turi matyti, kad oro vežėjai gavo visas regiono skirtas išmokas. Todėl bendrovė SOGAER teigia, kad ji nėra šios pagalbos gavėja ir kad neteisinga kalbėti apie finansinę paramą, regiono skirtą bendrovei SOGAER. Bendrovė SOGAER nežino jokio ankstesnio atvejo, kai Komisija būtų nustačiusi, kad šalis yra valstybės pagalbos gavėja, kai jos funkcija yra tik trečiosioms šalims perduoti gautus valstybės išteklius. Paslaugą, už kurią regionas mokėjo kompensaciją, teikė oro vežėjas, o ne oro uostą valdanti įmonė. Bendrovė SOGAER priduria, kad bendrovės SFIRS avansu išmokėta išmoka nėra valstybės pagalba. Tai buvo rinkos sąlygomis suteikta paskola su palūkanomis.

5.5.1.2. *Finansų srautai*

- (315) Oro uostą valdanti įmonė išmokas už 2 ir 3 veiklą oro vežėjams ir kitiems susijusiems paslaugų teikėjams išmoka avansu. Bendrovė SOGEAAL regionui pateikė 2010–2012 m. įvykdytos veiklos ataskaitas, iš jų matyti faktiškai patirtos sąnaudos. Regionas vėliau turėjo atlyginti oro uostą valdančios įmonės avansu išmokėtas sumas. 13 lentelėje pateikti atitinkami finansiniai srautai.

13 lentelė

Algero oro uosto išmokėtų finansų srautai

(EUR)

	2010 m.	2011 m.	2012 m.	IŠ VISO
1 ir 2 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
3 veikla	(...)	(...)	(...)	(...)
Bendra oro vežėjams išmokėta suma	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Bendra suma, oro uostą valdančios įmonės nurodyta regionui	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Teisė į išmokas pagal 2010 m. įstatymą	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Bendros išmokos pagal 2010 m. įstatymą, kompensuotos oro uostą valdančiai įmonei	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. *Priemonių gavėjai*

- (316) Bendrovė SOGAER laikosi nuomonės, kad faktiniai su visų trijų rūšių veikla, nustatyta pagal Įstatymą Nr. 10/2010, susijusių priemonių gavėjai yra salos turizmo sektorius ir netiesiogiai pats regionas, didėjant turizmo mastui gaunantis didesnes mokesčių pajamas.
- (317) Regionas subsidijas joms skyrė nustatęs sąlygą, kad oro uostai gautas lėšas privalo perduoti jų gavėjams, taigi oro uostų negalima laikyti faktiniais gavėjais. Tas pat pasakytina apie abi pagrindines Kaljario oro uoste veiklą vykdančias pigių skrydžių bendroves – „Ryanair“ ir „easyJet“; jos abi yra užsienio bendrovės, gavusios regiono, siekiančio regioninių tikslų, paramą.

5.5.1.4. *Valstybės pagalbos nebuvimas*

- (318) Bendrovė SOGAER analizuoja, ar priemonė yra susijusi su valstybės pagalba, ir visų pirma svarsto klausimą, ar atliktomis išmokomis suteiktas konkurencinis pranašumas. Bendrovė tvirtina, kad regiono skirta kompensacija nėra karto nebuvo padengta daugiau nei tam tikra papildomų sąnaudų, kurių vežėjai patyrė pradėję vykdyti skrydžius naujais maršrutais ar išplėtę esamus maršrutus, dalis. Bendrovė pavyzdžiu nurodo bendrovę „Ryanair“, jai per bendrovę SOGAER regiono išmokėta kompensacija padengta apie dešimtadalį apskaičiuotų sąnaudų, patiriamų vykdančiam skrydžius prašomais maršrutais.

- (319) Bendrovė SOGAER pabrėžia, kad nustatyta tvarka gaunamas visoms šalims naudingas sprendimas: keleiviai gali atskristi į salą ir iš jos išskristi mokėdami konkurencinę kainą, o regionas iš turizmo gauna papildomų pajamų. Naudos iš to gauna ir regiono turizmo bei apgyvendinimo paslaugų sektorius, oro vežėjai ir oro uostai. Bendrovė SOGAER galiausiai nesutinka su Komisijos taikomu metodu, kuriuo, atrodytų, siekiama sugriauti šį savaiminį ciklą.
- (320) Bendrovė SOGAER visus vežėjus visada rinkosi savo svetainėje paskelbusi kvietimą. Galimybę vykdyti veiklą Kaljario oro uoste vienodomis sąlygomis turėjo visi tuo suinteresuoti vežėjai. Bendrovė SOGAER tvirtina, kad jeigu vieniems oro vežėjams dėl jų taikomo tam tikro verslo modelio pavyksta gauti didesnę pelną nei kitiems oro vežėjams, to negalima laikyti oro uostą valdančios įmonės ar regiono suteikta valstybės pagalba. Ir vežėjams dėl to negalima taikyti nuobaudų.
- (321) Apibendrinant galima teigti, kad bendrovė SOGAER laikosi nuomonės, jog valstybės pagalbos neteikta, nes i) vežėjams nesuteikta nederamo pranašumo, o tai būtina sąlyga; ii) privataus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo principo laikomasi, nes regiono išdas gauna pajamų, didesnių nei išlaidos, patiriamos pagal Įstatymo Nr. 10/2010 3 straipsnį; ir iii) pagalba skiriama salos turizmo ir apgyvendinimo sektoriui, o jo mastas ne toks, kad tai turėtų poveikį Sąjungos vidaus prekybai.

5.5.1.5. *Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (VESP)*

- (322) Bendrovė SOGAER laikosi nuomonės, kad Komisijos atlikta analizė, kuria siekta nustatyti, ar pranašumas atrankusis, yra pernelyg griežta. Komisija tvirtina, kad Įstatyme Nr. 10/2010 nurodyti ne konkretūs maršrutai, bet bendras tikslas plėtoti susisiekimą oro transportu. Komisija tvirtina, kad tai neatitinka pirmojo sprendimo „Altmark“ kriterijaus – aiškiai nustatyti reikalavimus, kuriuos pagalbą gaunanti įmonė turi įvykdyti, kad galėtų gauti kompensaciją už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą.
- (323) Bendrovės SOGAER nuomone, iš regiono teisės akto formuluotės buvo aišku, kad kompensacija skiriama tik oro vežėjams, kurie imasi vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba plečia esamus maršrutus. Bendrovė SOGAER mano, kad ta pareiga yra pakankamai tiksliai nustatyta ir gali būti laikoma tikslu.
- (324) Komisijos požiūris į parametrų, pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija, apibrėžimą taip pat griežtas. Bendrovė SOGAER tvirtina, kad vežėjams mokamos kompensacijos dydis buvo apskaičiuotas pagal griežtesnius nei regiono nustatyti kriterijai ir to turėtų pakakti, kad antrasis sprendimo „Altmark“ kriterijus būtų tenkinamas.
- (325) Kalbant apie trečiąjį ir ketvirtąjį sprendimo „Altmark“ kriterijus, bendrovė SOGAER teigia 2003 m. *Oficialiajame Europos Sąjungos leidinyje* paskelbusi konkretų pranešimą, o tų pačių metų birželio ir rugpjūčio mėn. įdėjusi skelbimą į pagrindinį Europos dienraštį. Neatsiliepė nė vienas vežėjas, taigi bendrovė SOGAER savo svetainėje ėmė nuolat apie tai skelbti. Bendrovė SOGAER visada vengė už prašomas teikti paslaugas bet kokia forma sumokėti per didelę kompensaciją, net tada, kai atsirado tik vienas susidomėjęs oro vežėjas ir bendrovės SOGAER derybinė pozicija buvo silpnesnė.
- (326) Bendrovė SOGAER nežino jokie teisės akto, kuriuo regionas oro uostus valdančioms įmonėms būtų nustatęs užduotį vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimą. Todėl Komisijos pastangos nustatyti, ar oro uostus valdančioms įmonėms skirtos kompensacijos dydis buvo proporcingas, pasmerkto nesėkmei.

5.5.1.6. *Privataus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo principas ir 2014 m. Aviacijos gairės*

- (327) Bendrovė SOGAER teigia, kad jos veiksmas pigių skrydžių bendrovių, visų pirma bendrovės „Ryanair“, atžvilgiu, yra tokie, kokių imtųsi privačiai valdomi oro uostai. Šiam tvirtinimui pagrįsti ji nurodo bendrovės „Ryanair“ vardu veikiančios konsultacinės įmonės pateiktą 2013 m. birželio 28 d. ataskaitą.
- (328) Ataskaitoje nurodyta, kad daug 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytų suderinamumo kriterijų iš esmės įvykdyti šiuo nagrinėjamoju atveju: i) bendrovė SOGAER pagalbą arba kompensaciją, skiriamą už tai, kad imamasi vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba išplečiami esami maršrutai, valdė regiono vardu; ii) kompensacija padengta apie dešimtadalį vidutinių veiklos sąnaudų; ir iii) visi oro vežėjai, kuriems buvo naudinga vertinamoji veikla, turėjo galiojančią veiklos licenciją. Todėl SOGAER mano, kad, jeigu gairės būtų aiškinamos dėmesį sutelkiant į esmę, o ne į formalumus, būtų galima daryti išvadą, kad nagrinėjamoji pagalba yra suderinama.

5.5.2. PASTABOS DĖL 2014 M. AVIACIJOS GAIRIŲ TAIKYMO NAGRINĖJAMOSIOMS PRIEMONĖMS

- (329) Bendrovė SOGAER atkreipia dėmesį, kad Kaljario oro uostui turėtų būti taikoma Aviacijos gairių 137 punkte nustatyta išimtis, nors oro uoste daugiau nei trys milijonai keleivių. Antraip Kaljario oro uostas būtų vertinamas kitaip nei kiti du Sardinijos oro uostai, kurių veikla yra vertinama.
- (330) Bendrovė SOGAER pabrėžia, kad nagrinėjamoji pagalba padėjo didinti Sąjungos piliečių judumą iš Kaljario oro uosto ir į jį, dėl to gerokai padaugėjo Sąjungos vidaus skrydžių į salos sostinę ir iš jos.
- (331) Būtinybės regionui išsikišti klausimu bendrovė SOGAER teigia, kad be regiono išmokų, kuriomis kompensuota tai, ką bendrovė SOGAER pervedė oro vežėjams ir kitiems paslaugų teikėjams, bendrovės SOGAER ataskaitose būtų nurodytas nuostolis. Nebuvo jokio kito konkurenciją mažiau iškraipiančio būdo siekti tikslo pagerinti susisiekimą tarp regiono ir kitų Sąjungos vietų.
- (332) Bendrovė SOGAER pabrėžia, kad regionas visada teikė tik minimalią pagalbą ir mokėjo tik už tai, ką oro uostą valdanti įmonė tinkamai įtraukė į ataskaitas.
- (333) Neigiamo poveikio konkurencijai ir Sąjungos vidaus prekybai prevencijos klausimu bendrovė SOGAER atkreipia dėmesį, kad schema galėjo būti taikoma visiems kitiems regiono oro uostams, net jeigu jie ir konkuruoja tarpusavyje, taigi buvo galima padengti atitinkamą veiklos sąnaudų ir pajamų skirtumą.
- (334) Galiausiai bendrovė SOGAER tvirtina, kad jeigu Komisija laikytusi nuomonės, kad vertinamoji schema yra veiklos pagalba bendrovei SOGAER, pagalba bet kuriuo atveju turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka, nes atitinka Aviacijos gairių 5.1.2 punkte nustatytus kriterijus ir sąlygas.

6. ITALIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

6.1. ITALIJOS PASTABOS DĖL BENDROVĖS „RYANAIR“ PASTABŲ

- (335) Regioninės valdžios institucijos nesutinka su bendrovės „Ryanair“ teiginiais, kad oro uostai, palaikydami komercinius ryšius su oro vežėjais, veikė laikydamiesi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo ir siekė padidinti keleivių skaičių, taigi ir pajamas. Iš tikrųjų, oro uostus valdančios įmonės veikė tik kaip tarpininkės, tiesiog pervedusios išteklius oro vežėjams.
- (336) Pasak regiono, šiuo atveju rinkos ekonomikos investuotojas buvo regionas, vertinęs investicijas pagal jų teigiamą ekonominį poveikį teritorijai.
- (337) Italija pateikė Italijos nacionalinės civilinės aviacijos institucijos⁽⁹³⁾ raštą, jame teigiama, kad galimybė regioniniams oro uostams reklamuotis pigių skrydžių bendrovių svetainėse būtų naudinga turizmo ir komercijos sektoriams, nes regioniniai oro uostai negauna naudos iš konsoliduotų rinkos pozicijų ir užtikrinto pagrindinių oro uostų matomumo laipsnio.
- (338) Nei Italija, nei ENAC nesutinka su bendrovės „Ryanair“ teiginiu, kad Sardinijoje susiklosčiusią padėtį lemė netinkamos taisyklės dėl maršrutų, kuriais skrydžiai turi būti vykdomi vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, ir tai, kaip Italijos valdžios institucijos užtikrino tų išpareigojimų vykdymą. Italija atkreipia dėmesį, jog teritorinio tęstinumo tikslas yra užtikrinti, kad visi piliečiai vienodomis sąlygomis, vertinant pagal kokybę ir kainą, galėtų keliauti po šalies ir Sąjungos teritoriją. Viešųjų paslaugų išpareigojimais, galimi pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, nustatyti taip, kad bet kuris Sąjungos vežėjas gali su jų sąlygomis sutikti be finansinės kompensacijos. Jeigu nė vienas vežėjas nesutinka teikti paslaugos, rengiamas Europos masto konkursas ir nustatoma finansinė kompensacija. Šiuo atžvilgiu Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad tiesioginius komercinius ryšius su vežėjais turi palaikyti oro uostai; bet valstybės pasirinkimas teritorinį tęstinumą užtikrinti viešųjų paslaugų išpareigojimais yra visai kitas dalykas.

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

6.2. ITALIJOS PASTABOS DĖL BENDROVĖS „EASYJET“ PASTABŲ

- (339) Italija pateikė pastabas dėl bendrovės „easyJet“ ir jos vardu veikiančios konsultacinės įmonės pastabų. Italija nesutinka nei su konsultacinės įmonės ataskaitoje „Ekonominis bendrovės „easyJet“ ir Olbijos oro uosto susitarimų vertinimas siekiant nustatyti, ar laikytasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo“ taikytu metodu, nei su joje padarytomis išvadomis.
- (340) Italija bendrovės „easyJet“ teiginius atmeta dėl trijų priežasčių:
- Italija mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas Olbijos oro uostui neturėtų būti taikomas, nes oro uostą valdanti įmonė GEASAR yra privati veiklos vykdytoja, tai nėra viešojo sektoriaus subjektas pagal Sąjungos valstybės pagalbos taisykles. Todėl jos pasirinkimas ir veiksmas yra paremti rinkos kriterijais, išskyrus atvejus, kai rinktis tam tikrus dalykus *ad hoc* nurodoma viešaisiais reglamentais;
 - tačiau šiuo atveju Italija, priešingai nei konsultacinė įmonė, teigia, kad nagrinėjamas rinkodaros sutartis bendrovė GEASAR pasirašė ne siekdama tarimo, bet nesamo pelningumo, bet tik dėl to, kad jų buvo reikalaujama ir jos buvo nustatytos konkrečiu viešuoju dokumentu. Įstatymu Nr. 10/2010 konkrečiai siekiama skatinti susisiekimą oro transportu oro vežėjams skiriant išmokas. Įstatymą Nr. 10/2010 panaikinus, ta veikla nebetęsima;
 - trečia, Italijos nuomone, išmokos, kurias regionas oro uostus valdančioms įmonėms mokėjo nagrinėjamosios veiklos sąnaudoms padengti, buvo tik pervedamos per oro uostą valdančią įmonę, visą sumą perduodančią faktiniam gavėjui, *id est*, atitinkamam oro vežėjui.
- (341) Jeigu konsultacinės įmonės teiginiai būtų patvirtinti, Italija manytų, kad konsultacinės įmonės skaičiavimai yra klaidingi. Konsultacinės įmonės ataskaita yra pagrįsta duomenimis, pateiktais bendrovės GEASAR nuo 2004 m. rengiamose finansinėse ataskaitose, – jose nurodytos pajamos iš oro uosto srautų, taip pat pateikti pagrindiniai ekonominiai duomenys, esantys atitinkamų metų veiklos rezultatu, bet nepateikta analitinių apskaitos duomenų, būtinų siekiant pelningumo analizę atlikti tiksliai. Todėl konsultacinė įmonė per gerai įvertino pajamas, gautas dėl sutarčių, visų pirma su oro susisiekimu nesusijusias pajamas. Italijai nagrinėjamųjų rinkodaros sutarčių balansas neigiamas, o ne teigiamas, priešingai, nei įvertino konsultacinė įmonė. Tai taikoma ir su bendrove „easyJet“ pasirašytoms rinkodaros sutartims, taip pat su visais kitais atitinkamais oro vežėjais pasirašytoms sutartims. Tu, pasak Italijos, patvirtinama mintis, kad tie susitarimai buvo pasirašyti tiesiogiai vykdamas Įstatymą Nr. 10/2010.
- (342) Galiausiai Italija nesutinka su tuo, kad konsultacinei įmonei atliekant analizę įtrauktos bendrovės GEASAR su atitinkamais oro vežėjais pasirašytos antžeminių paslaugų sutartys. Antžeminių paslaugų sutartys yra tipinės sutartys, dėl kurių vedamos derybos ir kurios vykdomos remiantis verslo motyvais bei yra susijusios su paslaugų teikimu už oro vežėjo mokamą piniginių atlygį. Jos nesusijusios su Įstatymu Nr. 10/2010 ir su pagal tą įstatymą vykdoma veikla. Tose sutartyse nustatytas atlygis yra pagrįstas oro uostą valdančios įmonės įprastine verslo praktika, taikoma nustatant visus tarifus ir nuolaidas dėl kiekio ar kitų veiksnių. Iš tikrųjų, tos sutartys tebegaliojo ir panaikinus Įstatymą Nr. 10/2010, ir buvo taikomos panašios ar net mažesnės kainos nei ankstesniais metais.

7. PAGALBOS ĮVERTINIMAS

7.1. SPRENDIMO PRIĖMIMAS IR APRĖPTIS

- (343) Pirmiausia reikia vertinti, ar lėšos, kurias oro uostus valdančios įmonės 2010–2013 m. skyrė oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai vykdyti pagal Įstatymą Nr. 10/2010, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.
- (344) Kaip dėstoma 2 skirsnyje, sprendime pradėti tyrimą nurodyta, kad, kadangi Komisija byloje Nr. SA.23098 tyrė galimą neteisėtą pagalbą, suteiktą Aljero oro uostą valdančios įmonės⁽⁹⁴⁾, ši byla aprėpia tik toje byloje nenagrinėtas pagalbos priemones⁽⁹⁵⁾.
- (345) Nors byloje Nr. SA.23098 nagrinėtos ne visos bendrovės SOGEAAL pagal sutartis mokėtos išmokos, joje nagrinėta didžioji dauguma tų išmokų. Be to, ne visais atvejais paprasta aiškiai jas atskirti, nes bendrovės

⁽⁹⁴⁾ 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei „Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.“ ir įvairiems Aljero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams (OL L 250, 2015 9 25, p. 38).

⁽⁹⁵⁾ Žr. 51–54 konstatuojamąsias dalis.

SOGEAAL ir atitinkamo oro vežėjo finansiniai ryšiai atitinkamą laikotarpį gali būti nustatomi pagal įvairias sutartis ir tik kelios iš jų buvo nagrinėtos byloje Nr. SA.23098. Todėl Komisija mano, kad būtų tinkama į šį tyrimą neįtraukti jokių sutarčių, bendrovės SOGEAAL su oro vežėjais sudarytų pagal vertinamąją schemą ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Be to, sprendimas pradėti tyrimą neapėmė potencialios pagalbos, oro uostus valdančių įmonių suteiktos 3 veiklą vykdančioms paslaugų teikėjams, išskyrus oro vežėjus. Todėl Komisija negali laikyti kokios nors pozicijos tuo aspektu. Antras vertintinas klausimas yra tai, ar oro uostus valdančios įmonės iš regiono gavo pagalbą.

7.2. PAGALBOS BUVIMAS

- (347) Remiantis Sutarties 107 straipsnio 1 dalimi „<...> valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (348) Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl norint nustatyti, kad nagrinėjamosios priemonės yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, priemonės turi atitikti visas toliau išdėstytas sąlygas. T. y. priemonės turi:
- a) būti teikiamos valstybės arba iš valstybės išteklių;
 - b) būti skiriamos palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą;
 - c) iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją;
 - d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (349) Komisija atkreipia dėmesį, kad priemonės, apie kurias pranešta, yra pagalbos schema pagal Reglamento (ES) 2015/1589 1 straipsnio d punktą. Remiantis šio sprendimo 2 skirsnyje apibūdinta teisine sistema, be jau aprašytų priemonių nereikalaujant jokių papildomų įgyvendinimo priemonių, individuali pagalba gali būti skiriama Įstatyme Nr. 10/2010 bendrai ir abstrakčiai (t. y. nenurodant jokių konkrečių bendrovių) apibrėžtomis įmonėms (pvz., oro vežėjams).

7.2.1. FINANSAVIMAS, KURĮ ORO UOSTUS VALDANČIOS ĮMONĖS 2010–2013 M. SKYRĖ ORO VEŽĖJŲ BENDROVĖMS 1 IR 2 VEIKLAI (PAGAL ĮSTATYMĄ Nr. 10/2010) VYKDYTI. VALSTYBĖS PAGALBOS ORO VEŽĖJAMS BUVIMAS

- (350) Šiame poskyryje bus vertinama, ar finansavimas, kurį regionas pagal Įstatymą Nr. 10/2010 per Sardinijos oro uostus valdančias įmones skyrė oro vežėjų bendrovėms, yra valstybės pagalba oro vežėjų bendrovėms.

7.2.1.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

- (351) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik tuomet, kai pagalbą gauna įmonė. Teisingumo Teismo praktikoje nusistovėjusi įmonių, kaip bet kokio juridinio statuso ar nuosavybės ir bet kokių būdu finansuojamų subjektų, vykdančių ekonominę veiklą, apibrėžtis ⁽⁹⁷⁾. Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu rinkoje, yra ekonominė veikla ⁽⁹⁸⁾.
- (352) Oro vežėjai rinkoje teikia reguliariojo oro susisiekimą, t. y. keleivių vežimą, paslaugas. Tos paslaugos atitinka paslaugas, nustatytas kaip paslaugos, teiktinos vykdant 1 veiklą (žr. 44 konstatuojamąją dalį), jas sudaro komerciniai skrydžiai ir keleivių vežimas oro transportu. Akivaizdu, kad tai ekonominė veikla.

⁽⁹⁶⁾ Kalbant apie schemos įgyvendinimą, Komisija atkreipia dėmesį, kad jau byloje Nr. SA.23098 vykdant oficialų tyrimą Italija nurodė, jog sprendimas sudaryti komercinius SOGEAAL ir oro vežėjų susitarimus buvo priimtas dalyvaujant regionui, nes šis buvo kontroliuojantysis bendrovės SOGEAAL akcininkas (žr. visų pirma 383 konstatuojamąją dalį).

⁽⁹⁷⁾ Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 2.1 dalį ir susijusių teismų praktiką, visų pirma 2000 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Pavlov ir kt.*, sujungtos bylos C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 ir C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija/Italija*, 118/85, EU:C:1987:283, 7 punktą; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija/Italija*, C-35/96, EU:C:1998:303, 36 punktą; 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Pavlov ir kiti*, EU:C:2000:428, 75 punktą.

- (353) AMS, pati nesanti oro vežėja, bet gavusi su 2 veikla susijusį finansavimą, yra 100 % bendrovės „Ryanair“ patronuojamoji įmonė. Todėl galima daryti prielaidą, kad „Ryanair“ turėjo lemiamos įtakos AMS veiksmams. Šiuo atveju, taikant valstybės pagalbos taisykles ir remiantis Komisijos praktika⁽⁹⁹⁾, bendrovės AMS ir „Ryanair“ laikomos viena įmone pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį. Kad būtų paprasčiau, bendrovė AMS, su bendrove „Ryanair“ esanti viena įmone, bus taip pat laikoma oro vežėju.
- (354) Todėl regiono skirtas lėšas per oro uostus valdančias įmones gavusios oro vežėjų bendrovės vykdo ekonominę veiklą ir yra laikomos įmonėmis pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

7.2.1.2. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (355) Valstybės pagalba vadinamas visas pranašumas, kurį per valstybės išteklius suteikia pati valstybė arba bet kuri kita tarpinė institucija, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus. Pagal Sutarties 107 straipsnį vietos valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai.
- (356) Schema atsirado priėmus regioninį įstatymą ir yra finansuojama iš regiono išteklių. Taikant Sutarties 107 straipsnį, regioninės valdžios institucijų ištekliai yra valstybės ištekliai, o tokių institucijų sprendimai turėtų būti laikomi priskirtiniais valstybei⁽¹⁰⁰⁾. Taigi, remiantis valstybės pagalbos teise, schema iš esmės yra priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybės išteklių.
- (357) Tas pat pasakytina apie finansų, oro uostus valdančių įmonių pervedamų oro vežėjams, srautus.
- (358) Oro vežėjai regiono finansavimą gavo per Sardinijos oro uostus valdančias įmones, finansavimas buvo skirtas naujiems maršrutams steigti, skrydžių esamais maršrutais dažniui didinti arba skrydžius tais maršrutais vykdyti ilgesnį laikotarpį, kaip nurodyta visų pirma 8 lentelėje, taip pat rinkodaros paslaugoms teikti.
- (359) Oro uostus valdančių įmonių veiksmus lėmė regionas, priėmęs Įstatymą Nr. 10/2010, ir veiklos planai, kuriuos, prieš juos įgyvendinant, turėjo patvirtinti regionas. Įstatymu Nr. 10/2010 nustatyta tvarka yra tokia: regionas viešąsias lėšas turi pervesti oro uostus valdančioms įmonėms, o šios tas lėšas turi pervesti oro uostus valdančioms įmonėms pagal išsamius regiono patvirtintų veiklos planų nurodymus. Veiklos planus rengė ir siūlė pirmiausia oro uostus valdančios įmonės, bet regionas planus peržiūrėjo, tvirtino ir priėmė sprendimus dėl pagal juos oro uostą valdančiai įmonei skiriamo finansavimo. Patvirtindamas išsamius veiklos planus regionas tiksliai nustatė, kaip kiekviena oro uostą valdanti įmonė turėtų iš regiono gautą finansavimą paskirstyti oro vežėjams. Kaip dėstoma 2.7.3 skirsnyje, įdiegtu stebėsenos procesu (jam vykstant nustatoma, kada oro uostus valdančioms įmonėms turi būti skirta paskutinė išmoka) taip pat užtikrinta, kad tie šipareigojimai būtų vykdomi.
- (360) Todėl oro uostus valdančias įmones galima laikyti regiono ir oro vežėjų tarpininkėmis. Jos taikė pagalbos schemą – visą iš regiono gautą finansavimą pervedė oro vežėjams. Taigi jos veikė pagal patvirtintus veiklos planus ir laikydamosi regiono nurodymų.
- (361) Atsižvelgiant į tai, oro uostus valdančių įmonių išmokos oro vežėjams 1 ir 2 veiklai finansuoti finansuojamos iš valstybės išteklių (tiek, kiek oro uostus valdančios įmonės lėšas tai veiklai finansuoti gavo iš regiono⁽¹⁰¹⁾) ir yra priskirtinos valstybei.

⁽⁹⁹⁾ Tuo klausimu žr. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Ryanair*, *Airport Marketing Services* ir *Transavia* (OL L 201, 2015 7 30, p. 109), visų pirma 290 konstatuojamąją dalį. Taip pat žr. dar nepaskelbtą Komisijos sprendimą dėl Altenburgo oro uosto.

⁽¹⁰⁰⁾ 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimas *Région Nord-Pas-de-Calais/Komisija*, sujungtos bylos T-267/08 ir T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Tai, kad oro uostus valdančios įmonės priemonėms finansuoti skyrė nedidelę savo pačių lėšų dalį, nėra susiję su jų savo nuožiūra priimtais sprendimais, bet reiškia tai, kad regionas *ex post* sumažino viešojo finansavimo, pervedamo oro uostus valdančioms įmonėms, dydį, nors šios jau buvo prisiėmusios atitinkamas oro vežėjų finansavimo sąnaudas. Žr. 2.7 skirsnį ir visų pirma 83, 86 ir 89 konstatuojamąsias dalis.

7.2.1.3. *Ekonominis pranašumas*

- (362) Kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės įsikišimo. Svarbu ne valstybės įsikišimo priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei. Kaskart, kai viešojo sektoriaus institucija įmonei skiria finansavimą, kuriuo padengiamos jos sąnaudos, kurias ta įmonė paprastai turėtų padengti pati, tai įmonei suteikiamas ekonominis pranašumas.
- (363) Tačiau jokio pranašumo nesuteikiama, jeigu finansavimą galima laikyti kompensacija už viešąją paslaugą pagal sprendime „Altmark“ nustatytus kriterijus. Be to, pranašumo nesuteikiama, kai valstybės narės veiksmai atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą.
- (364) Pirmiausia reikia nagrinėti finansavimo, regiono skirto oro vežėjams 1 ir 2 veiklai vykdyti, pobūdį, ir tai, kiek finansuojama oro vežėjų veikla arba, kitaip sakant, jie atleidžiami nuo sąnaudų, kurias paprastai turėtų prisiimti.
- (365) Kalbant apie 1 veiklą, regionas reikalauja, kad oro uostus valdančios įmonės su oro vežėjais sudarytų susitarimus, kuriais oro vežėjams būtų numatytos finansinės paskatos oro eismo srautams didinti (būtent ne sezono laikotarpiais). Oro vežėjai turi užtikrinti tam tikrus srautus; jie gauna finansinę kompensaciją, jeigu įvykdo joms nustatytus tikslus, o jei tų tikslų neįvykdo, joms taikomos sankcijos. Atitinkamos išmokos mokamos pagal finansavimo schemą, t. y. regionas oro vežėjams per oro uostus valdančias įmones perveda lėšas, kad kompensuotų dalį sąnaudų, tų oro vežėjų patirtų vykdant skrydžius tam tikrais maršrutais.
- (366) Kalbant apie 2 veiklą, regionas oro vežėjams per oro uostus valdančias įmones skiria išmokas už atitinkamų oro vežėjų teikiamas rinkodaros paslaugas. Tų išmokų negalima laikyti tikru atlygiu už rinkodaros paslaugas, bet kartu jos atitinka išmokas oro vežėjams už jų veiklos intensyvumą regione. Kaip bus matyti iš 368 ir tolesnių konstatuojamųjų dalių, schema parengta taip, kad oro vežėjų teikiamomis su 2 veikla susijusiomis rinkodaros paslaugomis siekiama pirmiausia skatinti tų pačių oro vežėjų teikiamas susisiekimo oro transportu su Sardinija paslaugas.
- (367) Italija pranešimo dokumentuose⁽¹⁰²⁾ pabrėžė, kad pagal schemą regiono finansuotus su 2 veikla susijusius rinkodaros veiksmus turi vykdyti oro vežėjai, jais siekiama didinti keleivių skaičių įgyvendinant schemą nustatytais ar išplėtais maršrutais⁽¹⁰³⁾.
- (368) Tai, kad su 2 veikla susijusias rinkodaros paslaugas teikia oro vežėjai, o ne kokios nors kitos rūšies bendrovės, galinčios teikti tokias paslaugas, jau savaime yra veiksnys, natūraliai lemiantis tai, kad tomis rinkodaros paslaugomis pirmiausia reklamuojamos pačių oro vežėjų teikiamos susisiekimo oro transportu paslaugos. Iš tikrųjų, oro vežėjai dažnai reklamuoja regionus ir miestus, visų pirma savo svetainėse, jeigu vykdo skrydžius į tuos regionus ir teritorijas; tai jie daro siekdami pritraukti potencialių klientų, kurie, norėdami nuvykti į tas vietas, naudotųsi tų oro vežėjų paslaugomis. Be to, oro vežėjų svetainėse tam tikrų regionų ir miestų reklama dažnai būna savaime susijusi su tų oro vežėjų į tą regioną vykdomų skrydžių reklama arba bent su teikiama informacija apie tai, kad esama tokių skrydžių, ir tų skrydžių detalėmis. Pavyzdžiui, kalbant apie bendrovę „Ryanair“, esančia vienu iš Europos oro vežėjų, savo svetainėse labiausiai išplėtojusių regionų ir miestų reklamavimą, tinklalapiuose, skirtuose regionams ir paskirties vietoms reklamuoti, gana sistemingai teikiama ir informacija apie bendrovės „Ryanair“ vykdomus skrydžius į tuos regionus ar paskirties vietas⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Be to, Įstatymo Nr. 10/2010 įgyvendinimo akte, kuriame apibrėžta tai, kas turi būti nustatyta oro uostų veiklos planuose⁽¹⁰⁵⁾, nustatyta, kad su 2 veikla susiję rinkodaros veiksmai turi būti vykdomi „tada, kai nustatomi nauji maršrutai arba esamų skrydžių vykdymo laikotarpis pratęsiamas“⁽¹⁰⁶⁾. Ta nuostata nustatomas aiškus su 2 veikla

⁽¹⁰²⁾ Dokumentas „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“ Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, Italija jį pateikė 2011 11 30.

⁽¹⁰³⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (paryškinta šiame tekste), p. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Pavyzdžiui, bendrovės „Ryanair“ tinklalapis, skirtas Milanui (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, jame lankytasi 2016 m. liepos 6 d.).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione Nr. 29/36, 2010 m. liepos 29 d.

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

susijusių teiktinų rinkodaros paslaugų ir naujų maršrutų nustatymo ar skrydžių esamais maršrutais išplėtimo ryšys. Tai reiškia, kad veiklos planuose siūlytinomis rinkodaros paslaugomis turėtų būti reklamuojamos naujos arba išplėtos susisiekimo oro transportu paslaugos, siekiant paskatinti daugiau keleivių naudotis tomis paslaugomis. Kaip minėta 367 konstatuojamojoje dalyje, šį aiškinimą aiškiai patvirtino ir Italija.

- (370) Be to, būtų nesuvokiama, kad nagrinėjamasias rinkodaros paslaugas – jas turi vykdyti būtinai oro vežėjai – teiktų kiti vežėjai, ne tie, kurie nustato naujus maršrutus ar išplečia jau teikiamas susisiekimo oro transportu paslaugas, su kuriomis rinkodaros paslaugas ir reikia sieti. Oro vežėjas vargu ar turi paskatų reklamuoti konkurentų paslaugas, net ir už atlygį.
- (371) Reklamuoti savo paskirties vietas yra įprastinės oro vežėjo veiklos dalis. Paskirties vietos ir regionai, į kuriuos vykdomi skrydžiai, yra viena iš jų susisiekimo paslaugų ypatybių, kurias oro vežėjai reklamuoja kartu su įvairiais kitais aspektais (kelionės lėktuvu kaina, orlaivyje siūlomais patogumais, skrydžio metu teikiamomis paslaugomis, patikimumu, bilietų lankstumu, dažnai lėktuvais keliaujantiems keleiviams skirtomis programomis ir kt.).
- (372) Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau dėstyta, galima daryti išvadą, kad su 2 veikla susijusiomis regiono išmokomis oro vežėjams subsidijuojamos rinkodaros sąnaudos, kurias oro vežėjai, vykdydami skrydžius, turėtų paprastai patys prisiimti. Be to, kadangi tos išmokos yra susijusios su naujų maršrutų nustatymu arba skrydžių esamais maršrutais išplėtimu, oro vežėjams jos veikia kaip finansinė paskata intensyvinti oro eismo į Sardiniją srautus. Tuo atžvilgiu jos panašios į su 1 veikla susijusias išmokas, skiriasi tik tai, kad jos siejamos su konkrečiu oro vežėjų teikiamą susisiekimo oro transportu paslaugų aspektu – tų paslaugų reklamavimu.
- (373) Be to, kaip Italija pabrėžė pranešime ⁽¹⁰⁷⁾, pagal tą schemą regiono finansuojami su 2 veikla susiję rinkodaros veiksmai turi būti įtraukti į tuos pačius veiklos planus, į kuriuos įtraukta ir 1 veikla ⁽¹⁰⁸⁾. Tuo nustatomas papildomas naujų maršrutų nustatymo arba esamų maršrutų išplėtimo (tai 1 veiklos tikslas) ir vykdančią 2 veiklą sudarytinų rinkodaros susitarimų ryšys. Taigi patvirtinama išvada, kad su 1 ir 2 veikla susijusios regiono išmokos oro vežėjams, mokėtos per oro uostus valdančias įmones, yra panašaus pobūdžio: tai iš esmės finansinės paskatos, kuriomis subsidijuojama tam tikra oro vežėjų sąnaudų dalis, o tie oro vežėjai už tai vykdo daugiau skrydžių į Sardiniją ir iš jos.
- (374) Be to, taikant schemą, tuo, kad aiškiai atskiriamos rinkodaros paslaugos, teiktinos vykdančią 2 veiklą, t. y. oro vežėjų teiktinos paslaugos, ir rinkodaros paslaugos, teiktinos vykdančią 3 veiklą, t. y. kitų rūšių bendrovių teiktinos paslaugos, patvirtinama išvada, kad vykdančią 2 veiklą teikiamų paslaugų tikslas skiriasi nuo vykdančią 3 veiklą teikiamų paslaugų tikslo, ir tai būtinai yra susiję su faktu, kad paslaugų teikėjai vykdo susisiekimo oro transportu veiklą. Logiškai vertinant, vargu ar tuo siekiama ko nors kito nei didinti suinteresuotų oro vežėjų oro eismo srautus iš Sardinijos ir į ją.
- (375) Tai patvirtina Komisijos atlikta susitarimų, kuriuos oro uostus valdančios įmonės ir oro vežėjai sudarė pagal tą schemą, apžvalga. Pavyzdžiui, bendrovės „easyJet“ susitarimuose oro uosto paslaugos tiesiogiai siejamos su rinkodaros paslaugomis. Susitarimo su Olbijos oro uostą valdančia įmone 3 punkte nurodyta, kad vežėjas ketina vykdyti daugiau skrydžių iš Olbijos oro uosto ir į jį ir kad, siekdamas plėsti tokią su skrydžiais susijusią veiklą, vežėjas parengė rinkodaros ir reklamos programą paskirties vietoms reklamuoti ir tranzitiniam oro eismo srautams didinti, visų pirma aprėpiant tarptautines rinkas.
- (376) Išnagrinėjus įvairius rinkodaros susitarimus, kuriuos oro uostus valdančios įmonės ir oro vežėjai sudarė pagal tą schemą, matyti, kad rinkodaros paslaugos tiesiogiai siejamos su tų oro vežėjų vykdomais skrydžiais. Todėl rinkodaros paslaugos yra tiesiogiai skirtos keliautojams, kurie potencialiai galėtų naudotis rinkodaros susitarimuose nurodytomis oro vežėjų paslaugomis.

⁽¹⁰⁷⁾ Dokumentas „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“ Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, Italija jį pateikė 2011 m. lapkričio 30 d.

⁽¹⁰⁸⁾ „Definizione, attraverso gli **stessi** „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (paryškinta šiame tekste), p. 7.

- (377) Apibendrinant galima sakyti, kad per oro uostus valdančias įmones oro vežėjams skirtos regiono išmokos, susijusios su 1 ir 2 veikla, turi būti laikomos subsidijomis oro vežėjams už tai, kad jie vykdytų daugiau skrydžių į Sardiniją ir iš jos.
- (378) Dar reikia analizuoti, ar per oro uostus valdančias įmones oro vežėjams skirtos regiono išmokos, kuriomis siekta didinti skrydžių į Sardiniją skaičių, yra kompensacija už viešųjų paslaugų išpareigojimo vykdymą pagal sprendimo „Altmark“ kriterijus ir ar jos atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.
- (379) Pirmasis sprendimo „Altmark“ kriterijus yra tai, kad valstybės pagalbą gaunančiai bendrovei turi būti iš tikrųjų patikėta vykdyti viešųjų paslaugų išpareigojimus ir kad šie išpareigojimai būtų aiškiai apibrėžti. Kaip nurodyta 2014 m. Aviacijos gairių 70 punkte, „[o]ro susisiekimo paslaugų sektoriuje pareigos teikti viešąsias paslaugas gali būti nustatomos tik laikantis Reglamento (EB) Nr. 1008/2008. Visų pirma, tokios pareigos gali būti nustatomos tik tam tikram maršrutui ar maršrutų grupei, o ne bendram maršrutui, kuriuo skraidoma iš tam tikro oro uosto, miesto arba regiono. Be to, pareigos teikti viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu gali būti nustatomos tik tuo atveju, kai reikia patenkinti susisiekimo poreikius, kurių negalima tinkamai patenkinti vykdant skrydžius esamu oro maršrutu arba užtikrinant susisiekimą kitų rūšių transporto priemonėmis“ (išnašos praleistos). Iš tikrųjų, Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė oro transporto sektoriuje riboti valstybių narių paprastai turimą plačią veiksmų laisvę tam tikrą veiklą laikyti VESP ir Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 nustatė tam tikras sąlygas. Tačiau maršrutams, kurie Sardinijoje pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 laikomi su viešųjų paslaugų išpareigojimais susijusiais maršrutais ⁽¹⁰⁹⁾, Įstatymas Nr. 10/2010 akivaizdžiai netaikomas, nes aišku, kad tuo įstatymu nustatyta sistema, taikoma greta pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 nustatytos viešųjų paslaugų išpareigojimų sistemos. Todėl oro uostus valdančių įmonių oro vežėjams pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skiriamo finansavimo negalima laikyti oro vežėjams mokama kompensacija už tikrą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą. Vadinas, viena iš keturių kartu taikytinų sprendimo „Altmark“ sąlygų – pirmoji – neįvykdyta.
- (380) Kalbant apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, pirmiausia reikėtų atkreipti dėmesį, kad Italija tuo principu nesirėmė ⁽¹¹⁰⁾. Taip pat nesama jokių požymių, kad nustatydamas tą schemą regionas veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojas; iš tikrųjų, aišku, kad regionas siekė viešosios politikos tikslų, visų pirma – stiprinti regiono ekonomiką pritraukiant daugiau turistų srautų, o ne siekti pelno sau, oro uosto savininkui.
- (381) Antra, regionas finansavimą oro vežėjams teikia per įvairias oro uostus valdančias įmones ir remiasi regionine schema, taikoma keliems oro uostams. Regiono negalima laikyti oro uostą valdančia įmone, ypač atsižvelgiant į tai, kad regionas kontroliuoja tik vieną iš atitinkamų oro uostus valdančių įmonių. Taigi, šiuo atveju negalima taikyti 2014 m. Aviacijos gairių 61–66 punktuose pateiktos *ex ante* laipsniško pelningumo analizės. Taikant tą metodą, siekiant įvertinti, ar su oro vežėju sudarydama susitarimą oro uostą valdanti įmonė veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančios veiklos vykdytojas, kuris remiasi pelningumo perspektyvomis, reikėtų vertinti, ar buvo galima tikėtis, kad sudarius tuos susitarimus papildomai didės oro uosto pelningumas, ir ar jie yra bendros strategijos, kurią įgyvendinant ilgalaikėje perspektyvoje bus gaunamas pelnas, dalis. Tačiau šiuo atveju šis metodas netaikytinas, nes vertinamos priemonės yra schema, viešojo sektoriaus institucijos nustatyta įgyvendinant viešąją politiką ir taikoma keliems oro uostams, o ne pavienis oro uosto ir oro vežėjo susitarimas.
- (382) Skirdamas oro vežėjams finansavimą 1 ir 2 veiklai vykdyti regionas negalėjo tikėtis jokios grąžos, o pelno siekiantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančios veiklos vykdytojas panašiomis aplinkybėmis būtų galvojęs apie tokią grąžą. Buvo tikimasi, kad dėl finansavimo padaugės keleivių, į Sardiniją atvykstančių oro transportu, tačiau dėl to regionui nedidėja dividendai, kapitalo prieaugis ar kokios nors kitos formos pelnas. Italija nenurodė jokio pelningumo elemento, kuris, skyrus nagrinėjamą finansavimą, atsirastų regionui. Pagrindinis oro eismo srautų padidėjimo poveikis – regione skatinama ekonomikos plėtra, ypač tam tikrų sektorių – turizmo, mažmeninės prekybos, restoranų ir kt. – lygmeniu, o tai palanku viso regiono ekonomikos plėtrai ir užimtumui. Tačiau, remiantis nusistovėjusia teismų praktika ⁽¹¹¹⁾, į tokią „viešosios politikos naudą“ pelno siekiantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančios veiklos vykdytojas neatsižvelgtų, taigi į tai neatsižvelgiama ir taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

⁽¹⁰⁹⁾ Nuo 2000 m. pagal Sąjungos oro transporto taisykles viešųjų paslaugų išpareigojimą reikalaujama vykdyti vidaus maršrutuose tarp Sardinijos oro uostų ir žemyninėje Italijos dalyje esančių oro uostų.

⁽¹¹⁰⁾ 2012 m. birželio 5 d. Teisingumo Teismo Sprendimo *Komisija/EDF*, C-124/10, EU:C:2012:318, 82 punktą.

⁽¹¹¹⁾ Žr. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija/EDF*, C-124/10, EU:C:2012:318, 79 punktą.

- (383) Dėl tų pačių priežasčių šiuo atveju netinka lyginimas, aprašytas 2014 m. Aviacijos gairių 54–60 punktuose.
- (384) Kad ir kaip būtų, Italija nepateikė jokio verslo plano, *ex ante* pelningumo analizės ar vidaus dokumentų, iš kurių būtų aiškiai matyti, kad prieš skiriant viešąjį finansavimą atlikta analizė parodė, jog regionas, teikdamas nagrinėjamąjį finansavimą, gali tikėtis finansinės grąžos, tokios į kurią atsižvelgtų rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Regionas neatliko ir 2014 m. Aviacijos gairių 54–60 punktuose nurodyto vertinimo. Ir visų pirma Italija nepateikė oro uosto mokesčių, neįtraukiant jokios oro vežėjui suteiktos naudos (pavyzdžiui, su rinkodara susijusios paramos, nuolaidų ar kitokių paskatų), taikomų lyginamuosiuose oro uostuose (tokių oro uostų skaičius turi būti pakankamas), kuriuos valdančios įmonės veikia kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai, palyginimo.
- (385) Tuo patvirtinama, kad su oro vežėjais susiję regiono veiksmai nebuvo veiksmai, kurių imtūsi pelningumo perspektyvų siekiantis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas.
- (386) Be to, nors to reikalauta Įstatymo Nr. 10/2010 nuostatomis, nebuvo surengta jokio konkurso oro vežėjams atrinkti ir jų veiklos planams finansuoti. Oro uostus valdančios įmonės savo atitinkamose svetainėse paskelbė pranešimus ir pasirinko geriausius pasiūlymus, o tai reiškia, kad oro vežėjams skiriant finansinę paramą nebuvo rengiamas atviras ir skaidrus konkursas. Be to, kaip jau aiškinta, schema jau iš pat pradžių sumanyta kaip viešųjų lėšų skyrimo oro vežėjams priemonė, ir šis finansavimas nėra nei kompensacija už tikrų viešųjų paslaugų išsipareigojimų vykdymą, nei atlygis už produktus ar paslaugas, kurių regionui iš tikrųjų reikia. Vadinasi, net jeigu oro vežėjams atrinkti būtų surengtas tinkamas konkursas, tuo nebūtų galima paneigti pranašumo.
- (387) Šiomis aplinkybėmis taip pat nėra galimybių įvertinti pavienių finansinių oro uostus valdančių įmonių ir oro vežėjų ryšių, atsirandančių taikant schemą taip, kaip tai nustatyta 2014 m. Aviacijos gairių 53–66 punktuose. Tuose punktuose pateikta rekomendacijų, kaip nustatyti, ar oro uosto nustatytos kainos, susijusios su valstybės ištekiais, atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Tačiau šiuo atveju aišku, kad oro uostus valdančios įmonės, su oro vežėjais sudarydamos įvairius susitarimus, neveikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai. Jos vykdė veiksmus pagal regiono parengtą pagalbos schemą, kuria siekta didinti oro eismo srautus (tai būtų naudinga visai teritorijai).
- (388) Atsižvelgdama į visa tai, Komisija daro išvadą, kad finansavimu, kurį per oro uostus valdančias įmones oro vežėjams skyrė regionas 1 ir 2 veiklai finansuoti pagal schemą, atitinkamiems oro vežėjams ekonominis pranašumas suteiktas.

7.2.1.4. **Atrankumas**

- (389) Šiuo atveju negalima laikyti, kad regiono finansuojama schema yra bendrojo taikymo schema. Komisija iš tikrųjų laikosi nuomonės, kad schema parengta ir įgyvendinta išskirtinai tik tam tikrų įmonių ar veiklos sektorių, būtent oro vežėjų, kuriems regionas pagal tikrinamąją schemą per oro uostus valdančias įmones skyrė finansavimą, naudai⁽¹¹²⁾. Šių susitarimų nesudarę skrydžius į Sardiniją vykdančios oro vežėjai iš regiono tokios pat finansinės paramos negavo, o jeigu ir gavo, tai ne Įstatymo Nr. 10/2010 sąlygomis. Kadangi atitinkami ekonominio pranašumo gavėjai yra tik kelios konkrečios konkrečiau (oro transporto) įmonės, priemonės yra atrankiosios.

7.2.1.5. **Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai**

- (390) Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprinama įmonės padėtis, palyginti su kitomis įmonėmis, su ja konkuruojančiomis Sąjungos vidaus prekybos srityje, laikoma, kad ta pagalba daromas poveikis Sąjungos vidaus prekybai. Remiantis nuolatine teismų praktika, konkurenciją iškraipiančia priemonė laikoma jau tada, kai pagalbos gavėjas konkuruoja su kitomis įmonėmis konkurencingose rinkose.
- (391) Kompensacija, oro vežėjų bendrovėms mokama per oro uostus valdančias įmones, toms oro vežėjų bendrovėms suteikiama ekonominis pranašumas ir juo gali būti stiprinama padėtis rinkoje. Oro transporto sektoriui būdinga didelė įvairių valstybių narių oro uostus valdančių įmonių konkurencija, ypač nuo 1993 m. sausio 1 d. po

⁽¹¹²⁾ Šiuo klausimu žr. 2016 m. birželio 30 d. Sprendimą *Belgija/Komisija*, C-270/15, EU:C:2016:489, visų pirma jo 50 punktą.

trečiojo oro transporto liberalizavimo etapo (įsigaliojus trečiajam oro transporto dokumentų rinkiniui). Tai reiškia, kad priemonėmis daromas neigiamas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija oro transporto sektoriuje.

- (392) Todėl oro vežėjams 2010–2013 m. per oro uostus valdančias įmones sutektu finansavimu 1 ir 2 veiklai vykdyti (pagal Įstatymą Nr. 10/2010) iškraipoma arba gali būti iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.2.1.6. Išvada

- (393) Komisija daro išvadą, kad finansavimas, kurį regionas per oro uostus valdančias įmones skyrė oro vežėjams 1 ir 2 veiklai finansuoti, yra valstybės pagalba oro vežėjų bendrovėms pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

7.2.2. VALSTYBĖS PAGALBOS ORO UOSTUS VALDANČIOMS ĮMONĖMS BUVIMAS

- (394) Šiame poskyryje vertinama, ar finansavimas, kurį regionas pagal Įstatymą Nr. 10/2010 skyrė per Sardinijos oro uostus valdančias įmones, yra valstybės pagalba tiems oro uostams. Komisija dabar vertins, ar laikytasi kriterijaus, pagal kurį nustatoma tai, ar esama ekonominio pranašumo.

- (395) Kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės įsikišimo. Svarbu ne valstybės įsikišimo priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei. Laikoma, kad įmonei yra suteiktas pranašumas, jeigu jos finansinė padėtis pagerėja dėl valstybės įsikišimo.

- (396) Kaip aiškinama 7.2.1 skirsnyje, pagal Įstatymą Nr. 10/2010 oro uostus valdančios įmonės visas iš regiono gautas lėšas skyrė finansinėms paskatomis, kuriomis siekta plėsti susisiekimo oro transportu paslaugas, taip pat rinkodaros susitarimams – šiuos oro uostai bendrai finansavo iš savo išteklių, finansuoti. Todėl oro uostus valdančios įmonės buvo tarpininkės, joms neliko iš regiono gautų lėšų. Vadinasi, jų negalima laikyti tiesioginėmis įgyvendinant pagalbos schemą teiktos pagalbos gavėjomis.

- (397) Tačiau, kadangi finansinėmis paskatomis ir rinkodaros išmokomis oro vežėjams buvo siekta padidinti oro eismo srautus ir tie srautai buvo padidinti, būtina vertinti, ar dėl tų padidėjusių oro eismo srautų atitinkamiems oro uostams buvo suteiktas netiesioginis pranašumas.

- (398) Neseniai priimtame pranešime dėl valstybės pagalbos sąvokos ⁽¹¹³⁾ Komisija nurodė, kad „[t]okį netiesioginį pranašumą reikėtų skirti nuo grynai antrinio ekonominio poveikio, kuris yra būdingas beveik visoms valstybės pagalbos priemonėms (nes, pvz., padidėja produkcija). Todėl numatomą priemonės poveikį reikėtų vertinti *ex ante* požiūriu. Netiesioginis pranašumas yra tada, jeigu priemonė parengta taip, kad jos antrinis poveikis būtų nukreiptas į įmones ar įmonių grupes, kurias galima nustatyti. Kaip pavyzdį galima paminėti atvejį, kai tiesioginė pagalba *de facto* arba *de jure* suteikiama tik su sąlyga, jei bus perkamos tik tam tikrų įmonių (pvz., tik tam tikrose vietovėse įsisteigusių įmonių) gaminamos prekės ar teikiamos paslaugos.“

- (399) Pranešimo išnašoje ⁽¹¹⁴⁾, pateiktoje minėtoje pastraipoje, nurodyta: „[k]ita vertus, vien antrinis ekonominis poveikis, pasireiškiantis našumo padidėjimu (kuris nesudaro netiesioginės pagalbos), būna tada, kai pagalba tiesiog nukreipiama per įmonę (pvz., finansinį tarpininką), kuri ją visą perduoda pagalbos gavėjui“.

- (400) Šiuo atveju vertinama veikla nesiekta Sardinijos oro uostams daryti antrinio poveikio. Veikla veikiau siekta suteikti naudos didžiulei regiono įmonių, visų pirma įmonių, teikiančių paslaugas turistams, grupei.

⁽¹¹³⁾ Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos, paskelbto 2016 m. gegužės 19 d., 116 punktą, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf.

⁽¹¹⁴⁾ 181 išnaša.

- (401) Kaip jau nustatyta, schemos tikslas – nukreipti viešąsias lėšas keliems oro vežėjams ir kitiems paslaugų teikėjams, kad būtų pradėta vykdyti skrydžius naujais maršrutais (arba didinamas skrydžių dažnis), taip pat kad Sardinija būtų reklamuojama kaip oro transportu pasiekiamas turistams patraukli vieta. Įstatymu Nr. 10/2010 regiono nustatyta tvarka (kaip dėstoma 2.7.2 skirsnyje) yra tokia: regionas atitinkamas viešąsias lėšas perveda oro uostus valdančioms įmonėms, o šios tas lėšas perveda trečiosioms šalims pagal išsamius regiono patvirtintų veiklos planų nurodymus. Kaip dėstoma 2.7.3 skirsnyje, įdiegtu stebėsenos procesu (jam vykstant nustatoma, kada oro uostus valdančioms įmonėms turi būti skirta paskutinė išmoka) taip pat užtikrinta, kad tie išpareigojimai būtų vykdomi.
- (402) Todėl Komisija daro išvadą, kad pagalba nukreipiama per oro uostus valdančias įmones, o šios visą pagalbą perduoda oro vežėjams, ir šie yra vieninteliai pagalbos, teikiamos įgyvendinant schemą, gavėjai. Oro uostus valdančios įmonės turėtų būti laikomos *de jure* (dėl Įstatymo Nr. 10/2010 nuostatų) ir *de facto* (dėl Komisijos vertinamų faktinių finansinių srautų) tarpininkėmis, per kurias oro vežėjams buvo perduotos viešosios lėšos.
- (403) Komisija atkreipia dėmesį, kad oro uostus valdančioms įmonėms galėjo būti naudingas oro eismo srautų padidėjimas, kurį lėmė pagal tą schemą oro vežėjams suteikta pagalba. Tačiau toks poveikis panašus į teigiamą poveikį kitų sektorių, kuriuose pajamos susijusios su oro transporto keleivių skaičiumi, visų pirma turizmo (automobilių nuoma, viešbučiai, restoranai, aprūpinimas maistu, degalais, mažmeninė prekyba ir kt.), ekonominės veiklos vykdytojams. Tuose sektoriuose labai svarbu į Sardinijos oro uostus atvykstančių ir iš jų išvykstančių keleivių skaičius. Todėl Komisija mano, kad schema nebuvo parengta taip, kad pagal ją oro uostus valdančioms įmonėms būtų daromas antrinis poveikis, veikiausiai ja buvo siekiama naudoti daugeliui su turizmu susijusių Sardinijos sektorių.
- (404) Be to, priemonių poveikis oro uostams natūraliai būdingas atsižvelgiant į schemos pobūdį ir tikslą – didinti eismo srautus į Sardiniją, oro vežėjams teikiant tinkamas paskatas. Tai, kad oro vežėjai iš visus tris Sardinijos oro uostus valdančių įmonių perka oro uosto paslaugas, yra natūraliai būdinga atsižvelgiant į schemos ypatybes ir negali būti atskirta nuo schemos, nes schemos esmė yra oro vežėjams teikti paskatų oro eismo srautams didinti. Taigi tai nėra papildoma ir atskira prekių ar paslaugų įsigijimo sąlyga, kurią regionas, rengdamas schemą, įtraukė siekdamas papildomo poveikio, ne vien pagrindinio schemos poveikio, kurio tikėjosi, t. y. didinti oro eismo srautus į Sardiniją.
- (405) Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad 1, 2 ir 3 veikla oro uostus valdančioms įmonėms netiesioginio pranašumo nesuteikta. Kadangi viena iš kartu taikytinų sąlygų, pagal kurias nustatoma, ar esama valstybės pagalbos, neįvykdyta, Komisija daro išvadą, kad 1 ir 2 veikla nėra valstybės pagalba.
- (406) Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių daroma išvada, kad oro uostus valdančios įmonės negavo valstybės pagalbos pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

7.3. PAGALBOS ORO VEŽĖJAMS TEISĖTUMAS

- (407) Komisijai apie priemones pranešta 2011 m. lapkričio 30 d. Tačiau Italija schemą įgyvendino Komisijai jos dar patvirtinus. Finansavimą pagal Įstatymą Nr. 10/2010 regionas 2010–2013 m. skyrė oro uostus valdančioms įmonėms, o oro uostus valdančios įmonės jį pervedė oro vežėjams ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Be to, šiai schemai netaikomas bendrosios išimties reglamentas. Visų pirma, Sprendimas dėl VESP yra netaikytinas, nes oro vežėjų finansavimą pagal schemą negalima laikyti kompensacija už tikrą oro uostus valdančioms įmonėms pavestą teikti VESP ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Vadinas, Italija nesilaikė Sutarties 108 straipsniu prisiimtų išpareigojimų, todėl oro vežėjų finansavimas pagal schemą laikomas neteisėtu pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.

⁽¹¹⁵⁾ Žr. 6 lentelę, pateiktą 2.8.1 skirsnyje.

⁽¹¹⁶⁾ Žr. 379 konstatuojamąją dalį.

7.4. PAGALBOS ORO VEŽĖJAMS SUDERINAMUMAS

- (410) Prievolė įrodyti pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, nukrypstant nuo Sutarties 107 straipsnio 1 dalies, iš esmės tenka su pagalba susijusiai valstybei narei. Italija atkreipia dėmesį ⁽¹¹⁷⁾, kad Įstatymas Nr. 10/2010 nebuvo sumanytas kaip schema naujiems maršrutams remti ir kad schema neatitinka visų suderinamumo kriterijų, taikytinų vertinant veiklos pradžios pagalbą, kaip apibrėžta 2005 m. Aviacijos gairių 79 straipsnyje. Italija vis dėlto teigia, kad Komisija šiuo atveju turėtų taikyti 2005 m. Aviacijos gairių 81 punktą, o jame teigiama, kad „Komisija gali atskirai nagrinėti ir tokius pagalbos ar pagalbos sistemos atvejus, kurie atitinka ne visus pirmiau minėtus kriterijus, [bet dėl kurių] galiausiai susidarytų panaši situacija“ ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. GALIOJANTI TEISINĖ SISTEMA

- (411) Kadangi veiklos negalima laikyti kompensacija oro vežėjams už tikros VESP teikimą, šiuo atveju negalima taikyti ir pagal Sutarties 106 straipsnio 2 dalį taikytinų Bendrųjų gairių dėl VESP.
- (412) Kalbant apie veiklos pradžios pagalbą, 2014 m. Aviacijos gairėse nustatyta tai: „veiklos pradžios pagalbos oro uostams klausimu reikia pažymėti, kad Komisija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms veiklos pradžios pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą po 2014 m. balandžio 4 d. – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo Komisija neteisėtai veiklos pradžios pagalbai oro transporto bendrovėms taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta veiklos pradžios pagalba skirta oro transporto bendrovėms iki 2014 m. balandžio 4 d.“ ⁽¹¹⁹⁾.
- (413) 2005 m. Aviacijos gairėse nustatyta, kad „<...> pagalbos <...> veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį [dabar – Sutarties 108 straipsnio 3 dalį], suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje“ ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Regioninis finansavimas buvo teikiamas nuo 2010 iki 2013 m., 2014 m. Aviacijos gairių dar nepaskelbus. Todėl finansinei kompensacijai, kurią oro uostus valdančios bendrovės 2010–2013 m. pervedė oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai finansuoti (pagal Įstatymą Nr. 10/2010), Komisija taikys 2005 m. Aviacijos gaires.

7.4.2. FINANSINĖS KOMPENSACIJOS, KURIAŲ ORO UOSTUS VALDANČIOS BENDROVĖS 2010–2013 M. SKYRĖ ORO VEŽĖJŲ BENDROVĖMS 1 IR 2 VEIKLAI FINANSUOTI (PAGAL ĮSTATYMĄ Nr. 10/2010), SUDERINAMUMO VERTINIMAS

- (415) Atsižvelgiant į tai, kad turi būti įvykdytos visos veiklos pradžios pagalbos suderinamumo sąlygos, nurodytos 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkte, tam, kad būtų konstatuotas oro vežėjui suteiktos pagalbos nesuderinamumas, reikėtų tik įrodyti, kad neįvykdyta viena iš šių sąlygų. Vis dėlto Komisija, vertindama šiame skirsnyje nagrinėjamos pagalbos priemonės suderinamumą su vidaus rinka, išnagrinės kelis 2005 m. Aviacijos gairėse nustatytus kriterijus.
- (416) 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkto d dalimi reikalaujama, kad atitinkama priemonė būtų gyvybinga ilguoju laikotarpiu ir pagalba būtų laipsniškai mažinama: „ilgainiui maršrutas turi išsilaikyti pats, t. y. turi be viešojo finansavimo padengti bent jau savo sąnaudas. Todėl pagalba turi būti laipsniškai mažėjanti ir teikiama apibrėžtą laikotarpį.“ Pagal Įstatymą Nr. 10/2010 nustatyta veikla niekada nesiekta užtikrinti ilgalaikio konkrečių maršrutų gyvybingumo, ir nė viena Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytos sistemos nuostata neužtikrinama, kad pagalbos suma per 2010–2013 m. laikotarpį mažėtų ⁽¹²¹⁾. Nesama jokių požymių, kad tie maršrutai oro vežėjams taptų pelningi be viešojo finansavimo.

⁽¹¹⁷⁾ Sardinių regiono 2015 m. gegužės 18 d. pateiktos medžiagos 10 punktas, p. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Italijos 2015 m. gegužės 18 d. medžiaga (nuorodos Nr. 4812), pateikta atsakant į Komisijos prašymą, p. 12–13.

⁽¹¹⁹⁾ 2014 m. Aviacijos gairių 174 punktas.

⁽¹²⁰⁾ 2005 m. Aviacijos gairių 85 punktas.

⁽¹²¹⁾ Žr. 69 konstatuojamojoje dalyje pateiktą 5 lentelę.

- (417) 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkto e dalimi taip pat nustatytas papildomų išlaidų, susijusių su naujo maršruto atidarymu, kriterijus: „[p]agalbos suma turi būti neatsiejama nuo pradedant veiklą patirtų papildomų išlaidų, kurios susijusios su nauju maršrutu pradėtomis teikti paslaugomis arba pradėtais vykdyti reisais ir kurių veiklos vykdytojas nebūtų patyręs vykdydamas įprastą veiklą“. Regioninis finansavimas nesusijęs su konkrečiomis veiklos pradžios sąnaudomis, o pagal Įstatymą Nr. 10/2010 nustatytoje sistemoje nėra jokios nuostatos, kuria būtų užtikrinta, kad pagalbos suma nebūtų didesnė už tokias sąnaudas. Italija taip ir nepateikė kokių nors įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad finansavimas, regiono skirtas 1 ir 2 veiklai finansuoti, buvo apskaičiuotas pagal oro vežėjų veiklos pradžios sąnaudas arba būtų ne didesnis nei tokios sąnaudos. Finansuodamas oro uostus valdančias įmones regionas ketino plėtoti oro eismą, nustatant naujus maršrutus, didinant skrydžių esamais maršrutais dažnį ir mažinant esamų maršrutų priklausomumą nuo sezono; jis taip pat ketino gerinti regiono plėtrą ir turizmą – tam oro vežėjai turėjo imtis rinkodaros veiksmų. Taigi, regionas niekada neketino oro vežėjams kompensuoti papildomų veiklos pradžios sąnaudų. Todėl šis kriterijus netenkinamas.
- (418) Be to, 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkto f papunktyje nustatytos intensyvumo ir trukmės sąlygos: „[p]er vienus metus skiriamos pagalbos suma negali viršyti 50 % tų metų tinkamų finansuoti sąnaudų sumos, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % tinkamų finansuoti sąnaudų“. Italija nė karto nepaminėjo sąvokos „tinkamos finansuoti sąnaudos“, kaip aiškinama gairėse, taip pat nenurodė tokių sąnaudų ribų. Oro uostus valdančios įmonės regionui pateikė veiklos planus, bet juose nurodė bendrą priemonių įgyvendinimo sąnaudų sumą. O regionas priėmė sprendimą dėl kiekvienai oro uostą valdančiai įmonei per metus skirtos sumos, bet ta suma nebuvo tik 50 % per vienus metus patirtų sąnaudų. Nėra jokių įrodymų, kad regiono išlaidos 1 ir 2 veiklai buvo dvigubai didesnės nei pagalbos suma. Todėl šis kriterijus netenkinamas.
- (419) 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkto h dalimi taip pat nustatytas nediskriminuojančio pagalbos skyrimo kriterijus: „kiekviena viešoji institucija, numatanti bendrovei (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas. Šiame pranešime turi būti pateiktas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai. Turi būti laikomasi taisyklių ir principų, susijusių su viešaisiais pirkimais ir koncesijomis, kai jie yra taikytini.“ Nei regionas, nei oro uostus valdančios įmonės nesurengė tinkamų konkursų, atitinkančių viešųjų pirkimų taisykles, kad atrinktų oro vežėjus, atsakingus už 1 ir 2 veiklos įgyvendinimą. Iš Italijos gautame pranešime paminėta, kad regionas turėtų tvirtinti oro uostus valdančių įmonių rengiamą konkursą suinteresuotiems vežėjams atrinkti. Komisijai nepranešta apie kokį nors oro uostus valdančių įmonių organizuotą konkursą ir, pasak Italijos, oro vežėjai atrinkti pagal patraukliausius komercinius pasiūlymus, oro uostus valdančioms įmonėms pateiktus jų svetainėse įdėjus skelbimus. Todėl šis kriterijus netenkinamas.
- (420) Taigi, Komisija mano, kad 2005 m. Aviacijos gairių 81 punktas šiuo atveju negali būti taikomas, nes netenkinami keli 79 punkto kriterijai. Atitiktis tiems kriterijams labai svarbi, kad veiklos pradžios pagalbą būtų galima laikyti suderinama. Kadangi 79 punkto suderinamumo kriterijai netenkinami, pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

7.4.3. IŠVADA

- (421) Finansinė kompensacija, kurią oro uostus valdančios bendrovės 2010–2013 m. skyrė oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 vykdyti, negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, nes 2005 m. Aviacijos gairių 79 punkte nustatyti suderinamumo kriterijai netenkinami. Todėl valstybės pagalba, kurią oro vežėjams suteikė regionas, yra neteisėta valstybės pagalba, nesuderinama su vidaus rinka.

8. IŠIEŠKOJIMAS

- (422) Vadovaujantis Sutartimi ir nusistovėjusia Teismo praktika, Komisija yra kompetentinga reikalauti, kad atitinkama valstybė narė nutrauktų arba pakeistų pagalbą, jeigu yra nustatoma, kad ta pagalba nesuderinama su vidaus rinka⁽¹²²⁾. Be to, Teismas nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės prievolė nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Žr. 1973 m. liepos 12 d. Sprendimo *Komisija/Vokietija*, 70/72, EU:C:1973:87, 13 punktą.

⁽¹²³⁾ Žr. 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Ispanija/Komisija*, sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, EU:C:1994:325, 75 punktą.

- (423) Šiuo atžvilgiu Teismas yra nustatęs, kad šis tikslas būna pasiektas, jei gavėjas grąžina neteisėtą pagalbą ir taip praranda savo konkurentų atžvilgiu rinkoje turėtą pranašumą ir yra atkuriamas iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka teismų praktiką, nustatyta, kad „jeigu, esant neteisėtai pagalbai, priimami neigiami sprendimai, Komisija priima sprendimą, kad suinteresuotoji valstybė narė imtųsi visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš pagalbos gavėjo“ .
- (425) Todėl, atsižvelgiant į tai, kad aptariamoms priemonėms buvo įgyvendinamos, pažeidžiant Sutarties 108 straipsnį, ir yra laikomos neteisėta ir nesuderinama pagalba, siekiant atkurti tą padėtį, kuri buvo rinkoje prieš pagalbą suteikiant, pagalbą reikia išieškoti. Išieškoma suma turi būti už laikotarpį nuo tada, kai pagalbos gavėjas įgijo pranašumą, t. y. nuo tada, kai pagalba buvo suteikta gavėjui, iki veiksmingo jos išieškojimo, o išieškotinoms sumoms turi būti skaičiuojamos palūkanos iki jų veiksmingo išieškojimo.
- (426) Kalbant apie išieškotinas sumas, Komisija vertins sumas, kurias regionas 2010–2013 m. faktiškai perdavė bendrovėms GEASAR ir SOGAER, kad šios jas pervestų oro vežėjams 1 ir 2 veiklai įgyvendinti. Kaip nurodyta 89 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 6 lentelėje, oro uostus valdančios įmonės praktiškai skyrė daugiau lėšų, nei gavo iš regiono: regionams oro uostus valdančioms įmonėms skyrė per mažas kompensacijas, nes joms teko mokėti palūkanas nuo iš anksto gautų sumų ⁽¹²⁵⁾, o 2014 m. regiono išmokos Kaljario ir Olbijos oro uostus valdančioms įmonėms dar nepervestos. Šie nustatyti duomenys apibendrinti 14 lentelėje.

14 lentelė

Oro vežėjams 1 ir 2 veiklai vykdyti faktiškai išmokėtų sumų ir iš regiono gauto ir bendrovių GEASAR bei SOGAER pervesto finansavimo skirtumas

(EUR)

	Regiono nustatyta išmoka (A)	Oro uostus valdančių įmonių iš regiono faktiškai gauta grynoji suma (B)	Bendra oro uostus valdančių įmonių oro vežėjams 1 ir 2 priemonėms įgyvendinti išmokėta suma (C)	B ir C skirtumas
Kaljario oro uostas	19 250 617	13 607 197	19 018 170	– 5 410 973
Olbijos oro uostas	13 742 651	9 341 744	12 683 623	– 3 341 879
IŠ VISO	32 993 268	22 948 941	31 701 793	– 8 752 852

- (427) 15 lentelėje pateikta išsami informacija apie metines bendrovių GEASAR ir SOGAER išmokas oro vežėjams 2010–2013 m. Italija Komisijai nurodė kiekvienos išmokos datą.

⁽¹²⁴⁾ Žr. 1999 m. birželio 17 d. Sprendimo *Belgija/Komisija*, C-75/97, EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktus.

⁽¹²⁵⁾ Žr. 2.7.4 skirsnį.

Išmokos, kurias oro vežėjai gavo iš Olbijos ir Kaljario oro uostus valdančių įmonių

(EUR)

	RYANAIR/AMS								IŠ VISO
	2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 3 6	(...)	2013 6 24	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 4 12	(...)	2013 6 24	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 5 2	(...)	2013 6 24	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 6 7	(...)	2013 8 13	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 7 17	(...)	2013 9 6	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 8 2	(...)	2013 9 6	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 10 18	(...)	2012 9 14	(...)	2013 10 18	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 10 18	(...)	2012 10 2	(...)	2013 11 11	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 11 3	(...)	2012 11 6	(...)	2013 12 9	
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 12 6	(...)	2012 12 5	(...)	2014 1 15	
	(...)	2010 8 11	(...)	2012 1 4	(...)	2013 1 7	(...)	2013 8 13	
	(...)	2010 8 11	(...)	2012 1 31	(...)	2013 2 5	(...)	2013 5 14	
	(...)	2010 10 7	(...)	2011 7 22	(...)	2012 7 17	(...)	2013 5 14	
	(...)	2011 2 10	(...)	2012 7 17	(...)	2013 6 24	(...)	2013 7 2	
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 12	(...)	2013 7 2	(...)	2013 8 13	
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 26	(...)	2012 3 12	(...)	2013 9 6	
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 26	(...)	2012 4 17	(...)	2013 9 6	
	(...)	2011 7 12	(...)	2011 7 26	(...)	2012 5 8	(...)	2013 10 18	
	(...)	2011 7 12	(...)	2011 9 30	(...)	2012 7 10	(...)	2013 11 11	
	(...)	2011 7 26	(...)	2011 9 30	(...)	2012 9 6	(...)	2013 12 9	
(...)	2011 7 26	(...)	2011 9 30	(...)	2012 9 6	(...)	2014 1 15		

(EUR)

RYANAIR/AMS									IŠ VISO
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.			
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 11 4	(...)	2012 10 19	(...)	2013 8 13		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 11 14	(...)	2012 10 19	(...)	2014 2 13		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 12 13	(...)	2012 11 14	(...)	2014 3 13		
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 11 14	(...)	2014 9 3		
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 12 21	(...)	2014 2 13		
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2013 2 8	(...)	2014 3 13		
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 7 10	(...)	2014 9 3		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26	(...)	2013 7 2	(...)	2014 4 14		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26						
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26						
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26						
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26						
(...)	2011 7 26	(...)	2012 7 10						
(...)	2011 7 11	(...)	2011 7 11						
(...)	2010 4 2								
(...)	2010 4 2								
(...)	2010 7 6								
(...)	2010 7 6								
(...)	2010 7 6								
(...)	2010 8 30								
(...)	2010 8 30								
(...)	2010 8 30								

2017 10 18

LT

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

L 268/63

(EUR)

RYANAIR/AMS								IŠ VISO
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
	(...)	2010 10 5						
	(...)	2011 2 2						
	(...)	2011 2 2						
	(...)	2011 4 5						
	(...)	2011 4 5						
	(...)	2011 7 22						
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8–20 mln. EUR]

(EUR)

EASYJET								IŠ VISO
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2010 10 21	(...)	2012 8 17	(...)	2013 7 19 ir	(...)	2013 9 13 ir
	(...)	2010 10 21				2013 9 13		2014 5 2
	(...)	2011 5 30						
	(...)	2011 5 30						
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–10 mln. EUR]
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2010 10 29	(...)	2011 10 6	(...)	2012 11 16	(...)	2013 9 24
	(...)	2010 10 29	(...)	2012 4 6	(...)	2013 10 16		
	(...)	2011 8 17	(...)	2012 8 17	(...)	2013 9 24		
	(...)	2011 10 6						
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–10 mln. EUR]

(EUR)

AIR BERLIN							IŠ VISO		
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.			
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
KALJARIO ORO UOSTAS							(...)	2014 4 7	
							(...)	2014 5 13	
							(...)	2014 6 6	
	Iš viso						(...)		[0–1 mln. EUR]
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 1 11	(...)	2012 1 4	(...)	2013 2 6	(...)	2013 12 4 ir	
	(...)	2011 1 11				2013 3 12		2014 6 26	
	(...)	2011 7 1 ir 2011 7 12				2013 12 4 ir			
	(...)	2011 7 12 ir 2011 11 4							
	(...)	2011 11 4 ir 2012 1 4							
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[2–10 mln. EUR]

(EUR)

MERIDIANA							IŠ VISO		
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.			
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2015 4 1	(...)	2011 12 31	(...)	2013 5 30	(...)	2014 6 30	
	(...)	2015 4 1							
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–7 mln. EUR]

(EUR)

AIR ITALY

	2010 m.		2011 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 5 17, 2011 5 23 ir 2011 8 2	(...)	2011 5 23	
IŠ VISO	(...)	(...)	(...)		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

VUELING

	2013 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2014 2 5	
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2014 3 17	
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		

(EUR)

VOLOTEA

	2012 m.		2013 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2012 10 29 ir 2013 1 16 ir 2013 9 30	(...)	2013 7 15 ir 2013 9 30 ir 2014 1 29 ir 2014 1 30	(...)
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2015 4 23	(...)	2015 4 23	(...)
IŠ VISO	(...)	(...)	(...)		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

JET2.COM						IŠ VISO
2011 m.		2012 m.		2013 m.		
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 12 20	(...)	2013 1 16	(...)	2013 5 16 ir 2014 8 07
IŠ VISO	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

[0–1 mln. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC		
	2013 m.	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2013 10 15 ir 2013 12 6 ir 2014 2 3
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]	

(EUR)

NORWEGIAN									
	2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 4 19	(...)	2012 5 31	(...)	2013 12 31	(...)	2014 12 19	
	(...)	2011 4 19							
IŠ VISO	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0–1 mln. EUR]

(EUR)

NIKI		
	2012 m.	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2012 9 25
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012 m.	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2013 8 22
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012 m.	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2013 4 18
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]	

- (428) Visa abiejų oro uostų iš regiono gauta suma buvo panaudota 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti. Komisija iš Italijos negavo jokios informacijos apie pavienės kurios nors rūšies priemonės ar oro vežėjams papildomai skirtas regiono lėšas. Todėl Komisija siūlo lėšas skirstyti pagal kiekvieną priemonės rūšį ir oro vežėją pagal procentinę dalį, atimtą iš 16 lentelėje pateiktų sumų. Kaip parodyta 91 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 7 lentelėje, lėšos 1 ir 3 priemonėms (išmokėta oro vežėjams) ir 3 priemonei (išmokėta trečiųjų šalių paslaugų teikėjams) nurodytos kaip procentinė bendros sumos dalis.

16 lentelė

Finansų, bendrovių GEASAR ir SOGAER pervestų oro vežėjams ir trečiųjų šalių paslaugų teikėjams 1, 2 ir 3 veiklai finansuoti, srautai (EUR)

SOGAER – KALJARIO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2010 m.	(...)	(...)	4 657 311
2011 m.	(...)	(...)	4 977 946
2012 m.	(...)	(...)	4 869 410

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2013 m.	(...)	(...)	4 946 576
Iš viso	(...)	(...)	19 451 243 (100 %)

GEASAR – OLBİJA

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Veiklos finansavimas		
	1 ir 2 veikla	3 veikla	Iš viso (A)
2010 m.	(...)	(...)	3 972 223
2011 m.	(...)	(...)	2 945 500
2012 m.	(...)	(...)	3 029 160
2013 m.	(...)	(...)	3 795 935
Iš viso	(...)	(...)	13 742 818 (100 %)

- (429) Kiekvienai oro uostą valdančiai įmonei Komisija taiko procentinę visos oro uostus valdančių įmonių finansuojamos sumos dalį, tenkančią 1 ir 2 priemonėms; ta procentinė dalis skaičiuojama nuo grynosios sumos, kurią abu oro uostai faktiškai gavo iš regiono. Gautas rezultatas turėtų preliminariai būti tikroji gauto finansavimo, kurį skyrė regionas ir kuris panaudotas 1 ir 2 priemonėms finansuoti (žr. 17 lentelę), suma.

17 lentelė

Orientacinė iš regiono gauta suma, panaudota 1 ir 2 priemonėms finansuoti

(EUR)

	Regiono nustatyta išmoka (A)	Oro uostus valdančių įmonių iš regiono faktiškai gauta grynoji suma (B)	Oro uostus valdančių įmonių iš regiono faktiškai gauta grynoji suma, panaudota 1 ir 2 priemonėms finansuoti
Kaljario oro uostas	19 250 617	(...)	13 303 757-[...]
Olbijos oro uostas	13 742 651	(...)	8 621 496-[...]
IŠ VISO	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Kiekvienais metais gautų lėšų suskirstymas pagal oro uostus ir iš regiono gauto finansavimo, oro uostams skirto 1 ir 2 veiklai finansuoti, dalis pateikta toliau lentelėse.

18 lentelė

Kiekvienais metais gautų lėšų 1 ir 2 veiklai finansuoti suskirstymas pagal oro uostus valdančias įmones

SOGAER – KALJARIO ORO UOSTAS

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	1 ir 2 veiklos finansavimas	Veiklai finansuoti skirtų lėšų dalis, gauta iš regiono (%)
2010 m.	4 306 635	(...)	94,94
2011 m.	4 426 733	(...)	89,56

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	1 ir 2 veiklos finansavimas	Veiklai finansuoti skirtų lėšų dalis, gauta iš regiono (%)
2012 m.	4 570 389	(...)	96,27
2013 m.	0	(...)	0,00
Iš viso	13 303 757	19 018 170	

GEASAR – OLBIA

(EUR)

Ataskaitinis veiklos laikotarpis	Oro uostą valdančios įmonės faktiškai gauta grynoji suma (D)	1 ir 2 veiklos finansavimas	Veiklai finansuoti skirtų lėšų dalis, gauta iš regiono (%)
2010 m.	3 360 349	(...)	88,48
2011 m.	2 577 381	(...)	96,44
2012 m.	2 683 765	(...)	98,74
2013 m.	0	(...)	0,00
Iš viso	8 621 496	12 683 623	

- (431) Siekdama nustatyti sumas, kurias reikia išieškoti iš kiekvieno oro uosto ir kiekvienos oro vežėjų bendrovės, Komisija šias procentines dalis taikys kiekvienos oro uostą valdančios įmonės pagalbai gavusiems oro vežėjams skirtoms lėšos, nurodytoms 15 lentelėje. Orientacinės sumos, kurias Italija turi išieškoti iš įvairių oro vežėjų, pateiktos 19 lentelėje, jos nustatytos remiantis Komisijai pateikta informacija.

Orientacinės iš oro vežėjų išieškotinos sumos

(EUR)

RYANAIR/AMS									IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.				
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA		
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 3 6	(...)	2013 6 24		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 4 12	(...)	2013 6 24		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 7 22	(...)	2012 5 2	(...)	2013 6 24		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 6 7	(...)	2013 8 13		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 7 17	(...)	2013 9 6		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 9 26	(...)	2012 8 2	(...)	2013 9 6		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 10 18	(...)	2012 9 14	(...)	2013 10 18		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 10 18	(...)	2012 10 2	(...)	2013 11 11		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 11 3	(...)	2012 11 6	(...)	2013 12 9		
	(...)	2010 7 13	(...)	2011 12 6	(...)	2012 12 5	(...)	2014 1 15		
	(...)	2010 8 11	(...)	2012 1 4	(...)	2013 1 7	(...)	2013 8 13		
	(...)	2010 8 11	(...)	2012 1 31	(...)	2013 2 5	(...)	2013 5 14		
	(...)	2010 10 7	(...)	2011 7 22	(...)	2012 7 17	(...)	2013 5 14		
	(...)	2011 2 10	(...)	2012 7 17	(...)	2013 6 24	(...)	2013 7 2		
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 12	(...)	2013 7 2	(...)	2013 8 13		
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 26	(...)	2012 3 12	(...)	2013 9 6		
	(...)	2011 2 10	(...)	2011 7 26	(...)	2012 4 17	(...)	2013 9 6		
	(...)	2011 7 12	(...)	2011 7 26	(...)	2012 5 8	(...)	2013 10 18		
	(...)	2011 7 12	(...)	2011 9 30	(...)	2012 7 10	(...)	2013 11 11		
	(...)	2011 7 26	(...)	2011 9 30	(...)	2012 9 6	(...)	2013 12 9		
(...)	2011 7 26	(...)	2011 9 30	(...)	2012 9 6	(...)	2014 1 15			

(EUR)

RYANAIR/AMS									IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.				
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA			
(...)	2011 7 26	(...)	2011 11 4	(...)	2012 10 19	(...)	2013 8 13			
(...)	2011 7 26	(...)	2011 11 14	(...)	2012 10 19	(...)	2014 2 13			
(...)	2011 7 26	(...)	2011 12 13	(...)	2012 11 14	(...)	2014 3 13			
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 11 14	(...)	2014 9 3			
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 12 21	(...)	2014 2 13			
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2013 2 8	(...)	2014 3 13			
(...)	2011 7 26	(...)	2012 1 12	(...)	2012 7 10	(...)	2014 9 3			
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26	(...)	2013 7 2	(...)	2014 4 14			
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26							
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26							
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26							
(...)	2011 7 26	(...)	2011 7 26							
(...)	2011 7 26	(...)	2012 7 10							
(...)	2011 7 11	(...)	2011 7 11							
(...)	2010 4 2									
(...)	2010 4 2									
(...)	2010 7 6									
(...)	2010 7 6									
(...)	2010 7 6									
(...)	2010 8 30									
(...)	2010 8 30									
(...)	2010 8 30									

L 268/72

LT

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

2017 10 18

(EUR)

RYANAIR/AMS									IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.				
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA			
(...)	2010 10 5									
(...)	2011 2 2									
(...)	2011 2 2									
(...)	2011 4 5									
(...)	2011 4 5									
(...)	2011 7 22									
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8–20 mln. EUR]	[8–20 mln. EUR]	

(EUR)

EASYJET									IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.				
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA			
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2010 10 21	(...)	2012 8 17	(...)	2013 7 19 ir	(...)	2013 9 13 ir		
	(...)	2010 10 21				2013 9 13		2014 5 2		
	(...)	2011 5 30								
	(...)	2011 5 30								
Iš viso	(...)		(...)		(...)		(...)		[0–10 mln. EUR]	
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2010 10 29	(...)	2011 10 6	(...)	2012 11 16	(...)	2013 9 24		
	(...)	2010 10 29	(...)	2012 4 6	(...)	2013 10 16				
	(...)	2011 8 17	(...)	2012 8 17	(...)	2013 9 24				
	(...)	2011 10 6								
Iš viso	(...)		(...)		(...)		(...)		[0–10 mln. EUR]	

(EUR)

AIR BERLIN								IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.			
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA		
KALJARIO ORO UOSTAS						(...)	2014 4 7	[0–1 mln. EUR]	bus nustatyta vėliau
						(...)	2014 5 13		
						(...)	2014 6 6		
	Iš viso					(...)			
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 1 11	(...)	2012 1 4	(...)	2013 2 6	(...)	[2–10 mln. EUR]	[2–10 mln. EUR]
	(...)	2011 1 11				2013 3 12	2014 6 26		
	(...)	2011 7 1 ir 2011 7 12				2013 12 4 ir			
	(...)	2011 7 12 ir 2011 11 4							
	(...)	2011 11 4 ir 2012 1 4							
	Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		

(EUR)

MERIDIANA								IŠ VISO	BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.			
SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA		
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2015 4 1	(...)	2011 12 31	(...)	2013 5 30	(...)	[0–7 mln. EUR]	[0–7 mln. EUR]
	(...)	2015 4 1							
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)			

L 268/74

LT

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

2017 10 18

(EUR)

AIR ITALY					BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2010 m.		2011 m.		IŠ VISO	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 5 17, 2011 5 23 ir 2011 8 2	(...)	2011 5 23	(...)
IŠ VISO	(...)		(...)		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

VOLOTEA					BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2012 m.		2013 m.		IŠ VISO	
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2012 10 29 ir 2013 1 16 ir 2013 9 30	(...)	2013 7 15 ir 2013 9 30 ir 2014 1 29 ir 2014 1 30	[0–1 mln. EUR]
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2015 4 23	(...)	2015 4 23	[0–1 mln. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC				BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
		2013 m.		
	SUMA	MOKĖJIMO DATA		
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2013 10 15 ir 2013 12 6 ir 2014 2 3		
IŠ VISO		[0–1 mln. EUR]		bus nustatyta vėliau

(EUR)

VUELING		BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2013 m.		
	SUMA	MOKĖJIMO DATA
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2014 2 5
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2014 3 17
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]	

bus nustatyta vėliau

bus nustatyta vėliau

(EUR)

NORWEGIAN						BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA			
	2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 4 19	(...)	2012 5 31	(...)	2013 12 31	(...)	2014 12 19	(...)
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

JET2.COM						BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA	
	2011 m.		2012 m.		2013 m.		IŠ VISO
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2011 12 20	(...)	2013 1 16	(...)	2013 5 16 ir 2014 8 7	
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

NIKI			BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2012 m.			
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
OLBIJOS ORO UOSTAS	(...)	2012 9 25	
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

TOURPARADE			BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2012 m.			
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2013 8 22	
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			BENDRA IŠIEŠKOTINA SUMA
2012 m.			
	SUMA	MOKĖJIMO DATA	
KALJARIO ORO UOSTAS	(...)	2013 4 18	
IŠ VISO	[0–1 mln. EUR]		[0–1 mln. EUR]

- (432) Siekiant atsižvelgti į faktinį oro vežėjų gautą pranašumą, 19 lentelėje nurodytos sumos gali būti koreguojamos pagal Italijos pateiktus patvirtinamuosius įrodymus, visų pirma pagal tikslią visų išmokų datą.
- (433) Kaip aiškinama 353 konstatuojamojoje dalyje, šiam atvejui taikant valstybės pagalbos taisykles, bendrovės AMS ir „Ryanair“ laikomos viena įmone. Todėl „Ryanair“ ir AMS turėtų būti solidariai atsakingos už bendros jų gautos pagalbos sumos grąžinimą.
- (434) Be to, Italija prie pagalbos sumos turėtų pridėti palūkanas, skaičiuojamas nuo neteisėtos pagalbos išmokėjimo gavėjui dienos iki jos išieškojimo dienos⁽¹²⁶⁾, kaip nustatyta Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004⁽¹²⁷⁾ V skyriuje.

9. IŠVADA

9.1. FINANSAVIMAS, KURĮ ORO UOSTUS VALDANČIOS ĮMONĖS 2010–2013 M. SKYRĖ ORO VEŽĖJŲ BENDROVĖMS 1 IR 2 VEIKLAI (PAGAL ĮSTATYMĄ Nr. 10/2010) VYKDYTI. VALSTYBĖS PAGALBOS ORO VEŽĖJAMS BUVIMAS

- (435) Italija abiejuose oro uostuose veiklą vykdančioms oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 finansuoti 2010–2013 m. neteisėtai teikė pagalbą ir pažeidė Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.

⁽¹²⁶⁾ Žr. pirmiau cituoto Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 2 dalį.

⁽¹²⁷⁾ 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

- (436) Oro uostuose veiklą vykdančioms oro vežėjų bendrovėms 1 ir 2 veiklai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 finansuoti 2010–2013 m. teikta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka. Nesuderinama pagalba, teikta 1 ir 2 veiklai pagal Įstatymą Nr. 10/2010 finansuoti, iš Olbijos ir Kaljario oro uostuose veiklą vykdančių oro vežėjų bendrovių turi būti išieškota. Italija turėtų užtikrinti, jog būtų imtasi visų nacionalinių priemonių, kad pagalbos gavėjai jai grąžintų tai, dėl ko turėjo tą nederamą pranašumą.

9.2. FINANSINĖ KOMPENSACIJA, KURIĄ REGIONAS 2010–2013 M. SKYRĖ SARDINIJOS ORO UOSTUS VALDANČIOMS ĮMONĖMS 1, 2 IR 3 VEIKLAI (PAGAL ĮSTATYMĄ Nr. 10/2010) FINANSUOTI. ORO UOSTUS VALDANČIOMS ĮMONĖMS SUTEIKTOS VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

- (437) Komisija laikosi nuomonės, kad pagal Įstatymu Nr. 10/2010 nustatytą schemą 2010–2013 m. visoms trimis oro uostus valdančioms įmonėms – SOGEAAL, SOGAER ir GEASAR – valstybės pagalbos, kaip tai nustatyta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, nesuteikta,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Schema, kurią Italija nustatė 2010 m. balandžio 13 d. Sardinijos regioniniu įstatymu Nr. 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“, valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį įmonei SOGEAAL S.p.A., Kaljario Elmo oro uostą valdančiai įmonei SOGAER. S.p.A. ir Olbijos oro uostą valdančiai įmonei GEASAR S.p.A. nesuteikta.
2. Schema, kurią Italija nustatė Įstatymu Nr. 10/2010, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, suteikta bendrovėms „Ryanair“/AMS, „easyJet“, „Air Berlin“, „Meridiana“, „Alitalia“, „Air Italy“, „Volotea“, „Wizzair“, „Norwegian“, „JET2.COM“, „Niki“, „Tourparade“, „Germanwings“, „Air Baltic“ ir „Vueling“, tiek, kiek tai susiję su tų bendrovių skrydžiais, vykdomais Kaljario Elmo ir Olbijos oro uostuose.
3. 2 dalyje nurodytą valstybės pagalbą Italija suteikė pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.
4. 2 dalyje nurodyta valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

1. Italija turi iš pagalbos gavėjų išieškoti 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą valstybės pagalbą.
2. Atsižvelgiant į tai, kad taikant šį sprendimą „Ryanair“ ir AMS yra vienas ekonominis vienetas, jos yra solidariai atsakingos už bet kurios iš jų gautos valstybės pagalbos sugrąžinimą.
3. Išieškotinoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo tų sumų suteikimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio išieškojimo.
4. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir nuo susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Reglamentą (EB) Nr. 271/2008, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.
5. Italija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visus dar neįvykdytus 1 straipsnio 2 dalyje nurodytos pagalbos mokėjimus.

3 straipsnis

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

4 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Italija pateikia Komisijai tokią informaciją:
 - visų pagalbos gavėjų, kurie pagalbą gavo pagal 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą schemą, sąrašą ir bendrą kiekvieno iš jų pagal schemą gautos pagalbos sumą,
 - bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti išieškota iš kiekvieno gavėjo,
 - išsamų priemonių, kurių ėmėsi ar ketina imtis šiam sprendimui įvykdyti, apibūdinimą,
 - dokumentus, kuriais įrodoma, kad gavėjų paprašyta pagalbą grąžinti.
2. Italija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą taikant nacionalines priemones, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, kol bus išieškota visa 2 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu Italija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių ėmėsi arba ketina imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Italija taip pat pateikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjų jau išieškotas pagalbos sumas ir palūkanas.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2016 m. liepos 29 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė
