



Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

58 tomas

2015 m. liepos 30 d.

Turinys

II Ne teisėkūros procedūra priimami aktai

SPRENDIMAI

- ★ 2012 m. gruodžio 19 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1225 dėl bendrovės „SEA S.p.A.“ teikiamų kapitalo injekcijų bendrovei „SEA Handling S.p.A.“ (Byla SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)) (pranešta dokumentu Nr. C(2012) 9448) (Tekstas autentiškas tik italų kalba) ⁽¹⁾ 1
- ★ 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1226 dėl valstybės pagalbos Nr. SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms SNC-Lavalin, Ryanair ir Airport Marketing Services (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5080) (Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba) ⁽¹⁾ 48
- ★ 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (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 (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5085) (Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba) ⁽¹⁾ 109

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį.

Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1225

2012 m. gruodžio 19 d.

dėl bendrovės „SEA S.p.A.“ teikiamų kapitalo injekcijų bendrovei „SEA Handling S.p.A.“ (Byla SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06))

(pranešta dokumentu Nr. C(2012) 9448)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtų straipsnių nuostatas ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2006 m. liepos 13 d. raštu Komisija gavo skundą dėl suteiktos tariamos pagalbos bendrovei „SEA Handling S.p.A.“ (toliau – „SEA Handling“), kuri teikia antžemines paslaugas Milano Malpensos ir Milano Linatės oro uostuose. Šio skundo pradinis registracijos Nr. CP175/06.
- (2) 2006 m. spalio 6 d. rašte Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti paaiškinimų dėl šio skundo. 2006 m. gruodžio 21 d. rašte Italijos valdžios institucijos paprašė pratęsti atsakymo pateikimo terminą.
- (3) 2007 m. sausio 11 d. raštu Komisija pratęsė šį terminą. 2007 m. vasario 9 d. rašte Italijos valdžios institucijos pateikė prašytus paaiškinimus.
- (4) 2007 m. gegužės 30 d. rašte Komisija informavo skundo pateikėją, kad, nagrinėjamu atveju, ji neturėjo pakankamai informacijos, kad galėtų nuspręsti, ar priemonės atitiko Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 107 straipsnio 1 dalyje nurodytą kriterijų dėl valstybinių išteklių. Todėl pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽³⁾, 20 straipsnio 2 dalį nebuvo pakankamo pagrindo priimti sprendimą. 2007 m. liepos 2 d. rašte skundo pateikėjas pateikė papildomos informacijos. Susipažinusi su šia papildoma informacija Komisija nusprendė iš naujo peržiūrėti skundą.
- (5) 2008 m. kovo 3 d. rašte Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti 2002 m. kovo 26 d. sudaryto profesinių sąjungų susitarimo kopiją. 2008 m. balandžio 10 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė prašytą dokumentą.
- (6) 2008 m. lapkričio 20 d. raštu Italijos valdžios institucijos Komisijai pateikė profesinių sąjungų susitarimą, sudarytą 2008 m. birželio 13 d.

⁽¹⁾ OL L 1, 1994 1 3, p. 3.

⁽²⁾ OL C 184, 2008 7 22, p. 34.

⁽³⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisyklės (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

- (7) 2010 m. birželio 23 d. rašte Komisija pranešė Italijos valdžios institucijoms savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą ir paprašė Italijos valdžios institucijų per mėnesį jai pateikti tam tikrą reikiamą informaciją ir duomenis, kad būtų galima įvertinti nagrinėjamų priemonių suderinamumą.
- (8) 2010 m. liepos 19 d. rašte Italijos valdžios institucijos paprašė pratęsti numatytą terminą iki 2010 m. rugsėjo 20 d.; savo sutikimą Komisija išreiškė 2010 m. liepos 23 d. rašte.
- (9) 2010 m. rugsėjo 20 d. Italijos valdžios institucijos pateikė Milano savivaldybės pastabas dėl Komisijos sprendimo pradėti oficialaus tyrimo procedūrą.
- (10) Komisijos sprendimas pradėti oficialaus tyrimo procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁴⁾ (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo pateikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.
- (11) 2011 m. vasario 11 d. rašte „SEA Handling“ paprašė šį terminą pratęsti iki 2011 m. kovo 21 d., kad galėtų pateikti savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. 2011 m. vasario 23 d. raštu Komisija šį terminą pratęsė.
- (12) 2011 m. vasario 25 d. raštu [...] (*) paprašė terminą pratęsti iki 2011 m. kovo 25 d., kad galėtų pateikti savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (13) 2011 m. kovo 21 d. išsiųstu raštu „SEA Handling“ ir „SEA S.p.A.“ (toliau – SEA) Komisijai pateikė savo bendras pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (14) 2011 m. kovo 21 d. raštu, [...] Komisijai pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (15) 2011 m. balandžio 7 d. raštu Komisija perdavė trečiųjų suinteresuotųjų šalių pastabas Italijos valdžios institucijoms ir paprašė pastarųjų pateikti savo pastabas iki 2011 m. gegužės 16 d.
- (16) 2011 m. balandžio 18 d. rašte Italijos valdžios institucijos paprašė Komisijos terminą pratęsti iki 2011 m. birželio 2 d., kad galėtų pateikti savo pastabas dėl trečiųjų šalių pastabų. 2011 m. balandžio 28 d. raštu Komisija pratęsė šį Italijos valdžios institucijoms nustatytą terminą.
- (17) 2011 m. birželio 1 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas. Jos taip pat pateikė naujų argumentų, remdamosi konsultacinės bendrovės atliktu tyrimu.
- (18) 2011 m. liepos 11 d. rašte Komisija paragino Italijos valdžios institucijas pateikti informaciją, kurios buvo prašoma sprendimo pradėti procedūrą 5 dalyje, kurios nei Italijos valdžios institucijos, nei SEA dar nebuvo pateikusias.
- (19) 2011 m. liepos 28 d. rašte Italijos valdžios institucijos paprašė Komisijos terminą pratęsti iki 2011 m. spalio 15 d., kad galėtų pateikti prašomą informaciją. 2011 m. rugpjūčio 8 d. raštu Komisija pratęsė šį terminą iki 2011 m. rugsėjo 15 d.
- (20) 2011 m. rugpjūčio 26 d. raštu Italijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad pratęstą terminą laiko netinkamu, nes jis yra trumpesnis nei terminas, kurio buvo iš pradžių prašyta.
- (21) 2011 m. rugsėjo 15 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė atsakymą į Komisijos informacijos prašymą. 2011 m. spalio 18 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė anksčiau siųsto rašto 5 priede esančio dokumento vertimą į anglų kalbą.
- (22) 2011 m. spalio 21 d. raštu Italijos valdžios institucijos galutinai papildė ankstesnio rašto 12 priedą, persiųsdamos Milano savivaldybės pateiktą informaciją. 2011 m. lapkričio 7 d. raštu Italijos valdžios institucijos pateikė šių pastabų vertimą į anglų kalbą.
- (23) 2012 m. birželio 19 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Italijos valdžios institucijų susitikimas. Jam įvykus, 2012 m. liepos 2 d. ir 2012 m. liepos 10 d. raštuose Italijos valdžios institucijos pateikė naujų argumentų, pagrindžiančių jų pateiktą nagrinėjamų priemonių vertinimą. Italijos valdžios institucijų prašymu 2012 m. lapkričio 23 d. įvyko papildomas susitikimas su Komisijos tarnybomis. Italijos valdžios institucijos pateikė iš esmės tuos pačius argumentus, kaip ir ankstesniame susitikime.

⁽⁴⁾ OL C 29, 2011 1 29, p. 10.

(*) Šiai informacijai taikomi profesinės paslapties reikalavimai.

2. NAGRINĖJAMŲ PRIEMONIŲ SANTRAUKA

- (24) Šis sprendimas yra susijęs su kapitalo injekcijomis, kurias bendrovė SEA teikė savo kontroliuojamai bendrovei „SEA Handling“ 2001–2010 m. ir kurios iš esmės buvo skirtos „SEA Handling“ patirtiems veiklos nuostoliams padengti.

2.1. TARIAMAS PAGALBOS GAVĖJAS

- (25) Nagrinėjamų priemonių gavėjas yra bendrovė „SEA Handling“, kurią visiškai kontroliuoja bendrovė SEA. Bendrovė SEA valdo Milano oro uosto sistemą, kurią sudaro Linatės ir Malpensos oro uostai. Tai yra privati įmonė (akcinė bendrovė), kuri nagrinėjamu laikotarpiu beveik visiškai priklausė valdžios institucijoms: Milano savivaldybei (84,56 %), Milano provincijos administracijai (14,5 %) ir kitiems nedideliems valstybiniais ir privatiems akcininkams (0,88 %). 2011 m. gruodžio mėn. 29,75 % bendrovės SEA kapitalo buvo parduota privačiam fondui „F2i“ („Fondi italiani per le infrastrutture“).
- (26) Bendrovė SEA vykdo šių rūšių veiklą:
- a) bendrojo oro uostų valdymo: oro transporto paslaugų infrastruktūros realizavimo ir valdymo;
 - b) antžeminių paslaugų, susijusių su keleiviais, orlaiviais, bagažu ir prekėmis, teikimo;
 - c) susijusią veiklą: komercinę veiklą oro uosto viduje, įskaitant įvairių paslaugų pardavimą, bemuitį pardavimą, laikraščių kioskų, restoranų, reklamos, stovėjimo aikštelių valdymą, automobilių nuomą, ne aviacinei veiklai skirtos infrastruktūros, t. y. viešbučių ir logistikos veiklos, valdymą ir techninę priežiūrą. Šią veiklą SEA vykdo tiesiogiai arba per trečiąsias šalis, su kuriomis yra sudariusi konkrečias sutartis.
- (27) Bendrovė „SEA Handling“ įsteigta iš karto po to, kai įsigaliojo 1999 m. sausio 13 d. įstatymų galios dekretas Nr. 18/99⁽⁵⁾, kuriuo į Italijos teisinę sistemą perkelta Tarybos direktyva 96/67/EB⁽⁶⁾, kurioje nustatyta prievolė atskirti su šių paslaugų teikimu susijusią apskaitą⁽⁷⁾. Įsteigusi bendrovė „SEA Handling“, bendrovė SEA užtikrino visų nagrinėjamų veiklos rūšių apskaitos ir teisinį atskyrimą⁽⁸⁾. Be Malpensos ir Linatės oro uosto valdymo veiklos siaurąja prasme SEA teikia įvairias kitas antrines paslaugas, susijusias su oro transportu ir jį papildančias.
- (28) Bendrovė „SEA Handling“ veikia nuo 2002 m. birželio 1 d. Iki 2002 m. birželio 1 d. antžemines paslaugas Milano Linatės ir Milano Malpensos oro uostuose SEA⁽⁹⁾ teikė tiesiogiai.

2.2. NAGRINĖJAMOS PRIEMONĖS

- (29) Remiantis Komisijai pateikta informacija, bendrovė „SEA Handling“ nuo 2002 m. iš SEA gavo subsidijų kapitalo injekcijų forma, kurios pirmiausia buvo skirtos patirtiems veiklos nuostoliams padengti.
- (30) Bendrovės „SEA Handling“ nuostolių sumos⁽¹⁰⁾:
- 2002 m. „SEA Handling“ užregistravo 43 639 040,39 EUR bendrų nuostolių (2002 m. birželio 1 d. – 2002 m. gruodžio 31 d.);
 - 2003 m. „SEA Handling“ užregistravo 49 489 577,23 EUR bendrų nuostolių (2003 m. sausio 1 d. – 2003 m. gruodžio 31 d.),

⁽⁵⁾ 1999 m. vasario 4 d. Oficialusis leidinys Nr. 28.

⁽⁶⁾ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

⁽⁷⁾ Direktyvos 96/67/EB 4 straipsnyje numatyta, kad „Jeigu oro uosto valdančioji institucija, oro uosto naudotojas arba antžeminių paslaugų teikėjas oro uoste teikia antžemines paslaugas, antžeminių paslaugų sąskaitas pagal dabar galiojančius komercinių veiksmų būdus reikia visiškai atskirti nuo kitų jų veiklos sąskaitų. Valstybės narės paskirtas nepriklausomas tikrintojas turi patikrinti, ar tos sąskaitos buvo atskirtos. Tikrintojas taip pat patikrina, ar lėšos, kurias valdymo institucija gauna vykdydama oro uosto valdymo institucijos funkcijas, neskiriamos veiklai, kurią vykdydama ta valdymo institucija oro uoste teikia antžemines paslaugas“.

⁽⁸⁾ 2011 m. gruodžio 1 d. Komisija priėmė oro uostų darbo gerinimo paketą. Jame pateiktas pasiūlymas peržiūrėti antžeminių paslaugų taisykles ir pasiūlymai, skirti antžeminių paslaugų kokybei ir efektyvumui oro uostuose pagerinti. Pasiūlyme taip pat numatomas antžeminių paslaugų teisinis atskyrimas nuo oro uosto valdymo. Kita numatyta priemonė yra minimalų pagrindinių antžeminių paslaugų, neskiriamos didžiųjų oro uostų oro vežėjams ir kurioms taikomi apribojimai, – tai yra bagažo valdymo paslaugų, pagalbos perone, degalų ir tepalų tiekimo, krovinių ir pašto paslaugų, – teikėjų skaičių padidinti nuo dviejų iki trijų.

⁽⁹⁾ Bendrovė „SEA Handling“ S.r.l., egzistavusi prieš įsteigiant bendrovę „SEA Handling“, buvo įsteigta 1998 m., tačiau niekada nevykdė veiklos.

⁽¹⁰⁾ Kiekvienų metų gruodžio 31 d. balansas.

- 2004 m. „SEA Handling“ užregistravo 47 962 810 EUR bendrų nuostolių (2004 m. sausio 1 d. – 2004 m. gruodžio 31 d.),
 - 2005 m. „SEA Handling“ užregistravo 42 430 169,31 EUR bendrų nuostolių (2005 m. sausio 1 d. – 2005 m. gruodžio 31 d.),
 - 2006 m. „SEA Handling“ užregistravo 44 150 435 EUR bendrų nuostolių (2006 m. sausio 1 d. – 2006 m. gruodžio 31 d.),
 - 2007 m. „SEA Handling“ užregistravo 59 724 727 EUR bendrų nuostolių (2007 m. sausio 1 d. – 2007 m. gruodžio 31 d.),
 - 2008 m. „SEA Handling“ užregistravo 52 387 811 EUR bendrų nuostolių (2008 m. sausio 1 d. – 2008 m. gruodžio 31 d.),
 - 2009 m. „SEA Handling“ užregistravo 29,7 mln. EUR bendrų nuostolių (2009 m. sausio 1 d. – 2009 m. gruodžio 31 d.),
 - 2010 m. „SEA Handling“ užregistravo 13,4 mln. EUR bendrų nuostolių (2010 m. sausio 1 d. – 2010 m. gruodžio 31 d.).
- (31) Bendra nuostolių suma 2002–2010 m. sudarė 339,784 mln. EUR, todėl bendrovė SEA bendrovei „SEA Handling“ iš viso kapitalo injekcijų forma perėdė 359,644 mln. EUR; tai buvo atliekama keliais etapais kiekvienais metais. Pasiskirstymas ir lentelėje užregistruotos sumos atitinka Italijos valdžios institucijų pateiktą informaciją.

(tūkst. EUR)

Metai	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Kapitalo injekcijų sumos ⁽¹⁾	18 765 21 200	24 879 24 252	25 236 30 000	6 111 30 000 4 118	30 000 439 30 000	11 559 2 663 3 527 23 808	25 271	13 481 34 328	0	
Bendra suma per metus	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Iš viso										359 664

⁽¹⁾ Kapitalo injekcijos, kuriomis siekta subalansuoti veiklos nuostolius, nebūtinai buvo įvykdytos per tam tikrus metus. Pavyzdžiui, pirmąją kapitalo injekciją, įvykdyta 2003 m. ir sudariusia 24,879 mln. EUR, buvo iš dalies padengti nuostoliai, patirti 2002 m. Antrąją kapitalo injekciją, sudariusia 24,252 mln. EUR, buvo iš dalies padengti nuostoliai, patirti 2003 m.

2.3. VALDŽIOS INSTITUCIJŲ VAIDMUO SEA IR „SEA HANDLING“ VALDYME

- (32) Remiantis Komisijai pateikta informacija, 2002 m. kovo 26 d. Milano savivaldybės administracija, bendrovė SEA ir profesinės sąjungos pasirašė susitarimą, kuriame numatyta:

„Milano savivaldybės administracija... patvirtina, kad...

- bendrovės „SEA Handling“ kontrolinis akcijų paketas priklausys bendrovei SEA mažiausiai penkerius metus,
- bendrovė SEA yra įsipareigojusi pranešti apie galimą partnerių profesinėms sąjungoms ir kartu pateikti verslo planą bei įmonės struktūrą. Susitarimas, kurį bendrovė SEA pasirašys su profesinėmis sąjungomis, išgalios pateikus ir su profesinėmis sąjungomis aptarus minėtą planą,
- esant darbuotojų pertekliui, bus laikomasi sutartinio mobilumo plano ir netaikomos kolektyvinio atleidimo procedūros, o bendrovė SEA įsipareigos apmokėti tam tikrų darbuotojų persikvalifikavimo, persiorientavimo, skatinimo savanoriškai nutraukti darbo santykius ir išėjimo į pensiją išlaidas,
- į naują bendrovę pereinantiems darbuotojams bus užtikrinta įgytų teisių apsauga, ir jiems ateinantiems penkeriems metams bus suteikta užimtumo garantija,

- SEA ir galimi partneriai palaikys bendrovės sąnaudų ir pajamų balansą bei bendrą ekonominę sistemą, išlaikydami tokius pačius valdymo įgūdžius, toliau gerokai gerindami galimybes tinkamai konkuruoti vietos ir tarptautinėje rinkoje,
- bus kreipiamasi į kompetentingas ministerijas ir oro uosto institucijas, raginant priimti direktyvas, kuriomis būtų užtikrintas užimtumas vykstant antžeminių paslaugų veiklos atvėrimo konkurencijai procesams, taip pat siekiant laikytis saugumo ir patikimumo reikalavimų, kurie taikomi oro uostų valdymo organams ir turi būti taikomi specialistams, dirbantiems antžeminių paslaugų srityje.

Galiausiai savivaldybės administracija ir profesinės sąjungos stebės šio susitarimo turinį ir bėgant laikui tikrins, kaip vyksta atskirų etapų įgyvendinimas, tam skirtuose susitikimuose.“

- (33) Šie įsipareigojimai buvo patvirtinti vėlesniais susitarimais, kuriuose buvo dar kartą aiškiai išdėstytas šio susitarimo turinys. Komisija ypač remiasi SEA ir profesinių organizacijų susitarimo 2002 m. balandžio 4 d., 2002 m. gegužės 15 d. ir 2003 m. birželio 9 d. protokolais, kurių kopijos Komisijai buvo pateiktos.
- (34) Savivaldybės tarybos protokoluose taip pat nurodyti savivaldybės prisiimami įsipareigojimai, „įgytų teisių apsauga“ ir „užimtumo garantija artimiausius 5 metus“⁽¹¹⁾. Šie įsipareigojimai buvo iš naujo patvirtinti 2003 m. birželio 16 d. savivaldybės tarybos posėdyje, kurio protokolo kopija buvo pateikta Komisijai.
- (35) Be to, 2006 m. lapkričio 7 d. miesto tarybos nariai išreiškė susirūpinimą dėl krizės ir priėmė sprendimą bet koku būdu būtinai užtikrinti „SEA Handling“ ekonominį išlikimą:

„Bendrovės „SEA Handling S.p.A.“ patiriami sunkumai [...] negali kristi vien tik ant darbuotojų pečių... ...Esant tokiai situacijai, oro uosto bendrovės vadovas ir meras Moratti turi kuo greičiau atvykti į [Milano savivaldybės] transporto komisiją ir paaiškinti, kaip jie tikisi atnaujinti „SEA Handling S.p.A.“ vaidmenį oro navigacijos paslaugų rinkos srityje“⁽¹²⁾.

2.4. „SEA HANDLING“ EKONOMINĖS VEIKLOS REZULTATAI⁽¹³⁾

- (36) Tolesnėje schemoje pavaizduota veiklos sąnaudų ir bendrosios veiklos pelno maržos pokyčiai 2002–2010 m. Šie duomenys kartu su „SEA Handling“ apyvartos pokyčiais, taip pat bendrosios veiklos pelno maržos ir apyvartos ir darbo sąnaudų ir apyvartos santykių pokyčiais pateikti 1 lentelėje.

1 schema

Bendrovės ekonominiai pokyčiai

[...]

1 lentelė

Apyvartos ir darbo sąnaudų pokyčiai

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Apyvarta (mln. EUR)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Apyvartos pokyčiai (YoY)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Darbo sąnaudos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Darbo sąnaudų pokyčiai (YoY)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

⁽¹¹⁾ Susitarimą 2002 m. kovo 26 d. pasirašė profesinės sąjungos, „SEA S.p.A.“ ir Milano savivaldybė.

⁽¹²⁾ Milano savivaldybės tarybos nario Marco Cormio 2006 m. lapkričio 7 d. pranešimas spaudai; jo kopija buvo pateikta Komisijai.

⁽¹³⁾ Šio skirsnio lentelių ir schemų šaltiniai yra bendrovės SEA pateikti dokumentai.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kitos sąnaudos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kitų sąnaudų pokyčiai (YoY)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Bendroji veiklos pelno marža	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bendrosios veiklos pelno maržos pokyčiai (YoY)		[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Bendrosios veiklos pelno maržos ir apyvartos santykis	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %
Darbo sąnaudų ir apyvartos santykis	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %	[...] %

- (37) Pažymima, kad darbo sąnaudos 2002–2007 m. išliko stabilios ir, su nedideliais pokyčiais, sudarė apie 160 mln. EUR, o 2010 m. buvo užregistruotas didelis jų sumažėjimas iki vos 100 mln. EUR, tai yra maždaug 38 % per trejus metus. Kitų sąnaudų pokyčių tendencija taip pat yra panaši – tuo pačiu laikotarpiu jos sumažėjo 37 %.
- (38) Apyvarta 2002–2006 m. padidėjo 10 % Nuo 2008 m. didelį poveikį Malpensos oro uostui padarė labai sumažėjusios bendrovės „Alitalia“ paslaugos: 2007–2010 m. „Alitalia“ skrydžių skaičius sumažėjo 87 %, o pajamos, gautos bendrovei „Alitalia“ vykdant skrydžius, atitinkamai sumažėjo 72 %. Iš viso apyvarta tuo pačiu laikotarpiu sumažėjo 27 % – šį sumažėjimą kompensavo padidėjusios pajamos iš kitų oro linijų bendrovių.
- (39) Pastangos sumažinti darbo sąnaudas ir negaunamas pajamas, susijusias su 2008 m. vykusia „Alitalia“ maršrutų reorganizacija, siekiant išvengti perpildyto pagrindinio oro uosto, lėmė laipsnišką (neigiamos) bendrosios veiklos pelno maržos rodiklių gerėjimą nuo –42,5 mln. EUR 2007 m. iki –8,5 mln. EUR 2010 m.
- (40) Tolesnėje lentelėje pateikti darbuotojų skaičiai, išreikšto visos darbo dienos ekvivalentu (FTE), pokyčiai.

2 lentelė

Darbuotojų skaičiaus pokyčiai

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Iš viso FTE	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
Iš jų nuolatinių darbuotojų FTE	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
Iš jų laikinų darbuotojų FTE	150	172	363	338	465	515	208	40	40
Faktiškai dirbančiųjų FTE (iš viso FTE + viršvalandžiai – priverstinis nedarbas)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) Nuo 2003 m. pastebimas nuolatinis bendro visos darbo dienos ekvivalentų skaičiaus mažėjimas (2003–2010 m. jis sumažėjo 44 %), ypač nuolatinių darbuotojų FTE.
- (42) 2002–2007 m. gerokai išaugo terminuotų darbo sutarčių skaičius: nuo 150 iki 515 FTE. Vėliau šio tipo sutarčių mažėjo. Be to, sumažėjus „Alitalia“ skrydžių skaičiui sumažėjo apyvarta, o „SEA Handling“ itin stengėsi sumažinti darbo užmokestį. Šios pastangos lėmė, kad nagrinėjamu laikotarpiu sumažėjo viršvalandžių skaičius ir padaugėjo priverstinio nedarbo atvejų, taigi dar labiau sumažėjo dirbančiųjų FTE.

- (43) Tolesnėje lentelėje pavaizduotas darbuotojų produktyvumo pagerėjimas atsižvelgiant į vienam darbo vienetui tenkančių operacijų skaičių ir darbo sąnaudų pokyčius.

3 lentelė

Personalo produktyvumo pokyčiai

[...]

4 lentelė

Darbo sąnaudos

[...]

3. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA OFICIALAUS TYRIMO PROCEDŪRA

- (44) 2010 m. birželio 23 d. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad, remiantis skundo pateikėjo ir Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, 2002–2005 m. laikotarpiu suteiktos priemonės galėjo būti valstybės pagalba, ir išreiškė abejonių dėl šios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka. Todėl savo sprendime Komisija paprašė Italijos pateikti visus reikiamus dokumentus, informaciją ir duomenis iki artimiausio laikotarpio, kad būtų galima įvertinti priemonių suderinamumą. Komisija taip pat pabrėžė būtinybę išnagrinėti laikotarpį nuo 2005 m., apie kurio išlaidų sumą Komisijai iš pradžių nebuvo pranešta, ir visą laikotarpį 2002–2010 m., kad būtų galima patikrinti, ar tuo metu „SEA Handling“ gavo neteisėtą valstybės pagalbą nuostolių užskaitos forma ⁽¹⁴⁾.
- (45) Komisija priėjo prie išvados, kad tai buvo valstybės pagalba, nes atitiko kelias SESV 107 straipsnio 1 dalyje numatytas sąlygas.
- (46) Komisija, atsižvelgusi į tai, kad bendrovės SEA didžioji dalis kapitalo priklauso Milano savivaldybei ir provincijai, padarė preliminarų išvadą, kad lėšos, naudotos nuostoliams padengti, buvo skirtos valstybės. Ji taip pat pastebėjo, kad, 2002 m. gegužės 16 d. *Sprendime Prancūzija prieš Komisiją* ⁽¹⁵⁾, C-482/99, vadinamame „Stardust Marine“ (toliau – Sprendimas „Stardust Marine“), yra daug ženklų, rodžiusių, jog valdžios institucijos dalyvavo priemonėse, kurias bendrovė SEA taikė kontroliuojamai bendrovei „SEA Handling“.
- (47) Komisija taip pat laikė, kad nagrinėjamos priemonės buvo atrankinės, nes buvo susijusios tik su bendrove „SEA Handling“, ir teikė šiai ekonominį pranašumą, kurio nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis.
- (48) Siekdama nustatyti, ar bendrovė SEA, padengdama bendrovės „SEA Handling“ nuostolius, elgėsi kaip apdairus investuotojas, veikiantis įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija atsižvelgė į įvairius duomenis.
- (49) Komisija iš pradžių konstatavo, kad 2001 m. ⁽¹⁶⁾ priimtame verslo plane buvo numatyta, jog iki 2005 m. bus atkurtas bendrovės „SEA Handling“ pelningumas. Sprendimas tęsti veiklą antžeminių paslaugų sektoriuje po 2002 m. nepardavus bendrovės „SEA Handling“ iš karto po abiejų bendrovių atskyrimo buvo pagrįstas prognoze atkurti bendrovės pelningumą per trejus metus. Tačiau 2001 m. verslo plane nebuvo išsamios strategijos, pagal kurią bendrovė SEA galėtų užtikrinti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą, ir jame buvo pateikta visų rūšių bendrovės SEA veikla. Komisijai nebuvo pateiktas joks kitas tikslus verslo planas, susijęs tik su bendrove „SEA Handling“.
- (50) Komisija taip pat konstatavo, kad 2003–2005 m. bendrovės „SEA Handling“ progresas buvo ribotas arba rezultatai buvo neigiami nuo to momento, kai metiniai nuostoliai viršijo 40 mln. EUR, darbo sąnaudos išliko stabilios, bendrosios sąnaudos sumažėjo tik maždaug 3 %, pajamos sumažėjo tik 4,5 %, o darbo vieneto sąnaudos išaugo tik 7,6 %.
- (51) Komisija taip pat pažymėjo, jog Italijos valdžios institucijų teiginiai, kad bendrovės „SEA Handling“ nuostolių padengimas buvo nagrinėjamas kaip visos grupės, nepaaiškino, kodėl grupės lygmenyje buvo tikslingiau padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius užuot ją pardavus arba restruktūrizavus. Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad bendrovė „SEA Handling“ nuostolingai veikė gerokai per ilgai, kad būtų galima kalbėti apie „ribotą laikotarpį“, vadovaujantis 1991 m. kovo 21 d. ⁽¹⁷⁾ Teisingumo Teismo sprendimu, o neperiodiniai nuostolių padengimai nuo 2002 m. patvirtino, kad bendrovė SEA nesielgė kaip apdairus investuotojas.

⁽¹⁴⁾ Sprendimo 42 bei 102 punktai ir 5 antraštinė dalis.

⁽¹⁵⁾ 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397, 2002.

⁽¹⁶⁾ Dokumentas „2002–2006 m. „Gruppo SEA“ konsoliduotas verslo planas“, kurį pateikė Italijos valdžios institucijos.

⁽¹⁷⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 1991.

- (52) Komisija galiausiai priėjo prie nuomonės, kad [...] arba kiti operatoriai galėjo patekti į rinką, o įvaizdžio praradimas, apie kurį kalba Italijos valdžios institucijos, siekdamas pagrįsti bendrovės SEA atsakymą teikti antžemines paslaugas, nebuvo nustatytas ir buvo apibūdintas pernelyg neaiškiai, todėl galiausiai išipareigojimas teikti antžemines paslaugas nelėmė būtinybės bendrovei SEA teikti tokias paslaugas pačiai nuo tada, kai kiti tiekėjai pateikė konkrečią ir galiojančią alternatyvą.
- (53) Galiausiai Komisija laikėsi nuomonės, kad priemonės neabejotinai turėjo įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai ir konkurencijai. Įtaka prekybai neabejotina, atsižvelgiant į Direktyvos 96/67/EB tikslus, kuri reglamentuoja antžeminių paslaugų prieigą Bendrijos oro uostuose, kuriuose pasiekiami toje pačioje Direktyvoje nustatyti skrydžių skaičiai. Be to, nustatytas poveikis konkurencijai kadangi priemonės labai sustiprina bendrovės „SEA Handling“ poziciją, o tai turi neigiamos įtakos jos konkurentams.
- (54) Taigi šiame etape laikydamosi nuomonės, kad nuostolių padengimas buvo valstybės pagalba, Komisija taip pat išreiškė abejonių dėl nagrinėjamos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka. Komisijos komunikate „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“ (toliau – Bendrijos oro transporto gairės) ⁽¹⁸⁾ remiamasi Direktyva 96/67/EB, kurioje nustatyta, kad, peržengus dviejų milijonų keleivių ribą, antžeminių oro uosto paslaugų tiekimas turi būti finansuojamas savo lėšomis ir nepriklausyti nuo iš kitos oro uosto komercinės veiklos gaunamų pajamų ar valstybės lėšų, kurios jam yra skirtos kaip oro uostą ar bendros ekonominės svarbos paslaugos teikimą valdančiam subjektui ⁽¹⁹⁾. Taigi Komisija konstatavo, kad valdžios institucijų dotacijos tokiai veiklai prieštarauja Direktyvoje 96/67/EB nustatytiems tikslams ir todėl galėtų turėti neigiamos įtakos rinkos liberalizavimui.
- (55) Atitinkamai Komisija nusprendė pradėti oficialaus tyrimo procedūrą, kad išsklaidytų abejones dėl priemonių iki artimiausio laikotarpio priskyrimo prie valstybės pagalbos ir dėl jų suderinamumo su vidaus rinka.

4. ITALIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PASTABOS

Dėl nagrinėjamo laikotarpio

- (56) Italijos valdžios institucijų nuostaba dėl sprendimo pirmiausia susijusi su Komisijos vertintu mokėjimų laikotarpiu. Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad Komisijos pastabos yra susijusios su tolesniu laikotarpiu (2006–2008 m.) nei laikotarpis, dėl kurio pradėtas pirminis tyrimas ir kuriam atitinkamai taikyti joms pateikti prašymai paaiškinti, susiję su 2002–2005 m. laikotarpiu. Todėl savivaldybė paprašė Komisijos patikslinti procedūros metu nagrinėjamą laikotarpį ir pateikė Italijos valdžios institucijoms įprastą informacijos prašymą dėl tolesnio laikotarpio (nuo 2006 m.) ⁽²⁰⁾.

Dėl valdžios institucijų atsakomybės už nuostolių padengimo priemones

- (57) Pirmasis atsakomybės įrodymas, kurį nustatė Komisija, yra kai kurios ištraukos iš 2002 m. kovo 26 d. susitarimo, kurį parafavo Milano savivaldybė, bendrovė SEA ir profesinių sąjungų atstovai, iš 2002 m. balandžio 4 d. SEA ir šios srities profesinių sąjungų konfederacijų susitarimo, vėliau patvirtinto 2002 m. gegužės 15 d., protokolo ir galiausiai iš 2003 m. gegužės 9 d. bendrovių SEA, „SEA Handling“ ir šios srities profesinių sąjungų susitarimo protokolo, todėl Italijos valdžios institucijos prašo Komisijos iš naujo atsižvelgti į šių dokumentų įrodomąją galią.
- (58) Šiuo atžvilgiu Italijos valdžios institucijos teigia, kad tik objektyvios išvados, dėl kurių būtų galima nuspręsti, kad valstybė narė dalyvavo bendrovės SEA sprendime jį nustatydamą arba turėdamą jam įtakos – tuo požiūriu, kad bendrovė SEA būtų elgusis kitaip, jeigu būtų galėjusi spręsti savarankiškai – leistų pripažinti, kad už nagrinėjamas priemones atsako pati valstybė ⁽²¹⁾, vis dėlto taip nėra konkrečių Milano savivaldybės atvejų.
- (59) Savivaldybė, jokių būdu nedalyvavusi sudarant profesinių sąjungų susitarimus, pabrėžia, kad yra nesusijusi su bendrovės SEA priimtais išipareigojimais profesinių sąjungų atstovams nagrinėjamuose susitarimuose. Milano savivaldybė dalyvavo tik 2002 m. kovo 26 d. posėdyje ir tvirtina, gynusi darbuotojų interesus kaip daugumos akcininkė ir ypač kaip įstaiga, atsakinga už vietos bendruomenę. Todėl ji esą nepriėmė jokių išipareigojimų, bet „patvirtino“ bendrovės SEA verslo sprendimus dėl politinio plano su profesinėmis sąjungomis, visų pirma strategiją išsaugoti darbo vietas, sudarydama susitarimą padėti profesinėms sąjungoms stebėti, kad šie sprendimai būtų

⁽¹⁸⁾ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

⁽¹⁹⁾ Bendrijos oro transporto gairės, 70 dalis.

⁽²⁰⁾ Gavusi šias pastabas, 2011 m. liepos 11 d. rašte Komisija nurodė sprendimo 42 punktą, kuriame pabrėžiama, kad „Komisija laikosi nuomonės, kad svarbu išnagrinėti 2002–2010 m. laikotarpį, kad būtų galima patikrinti, ar tais metais bendrovė „SEA Handling“ gavo neteisėtą valstybės pagalbą nuostolių padengimo forma“. Todėl Komisija patvirtino, kad „nagrinėjamasis laikotarpis yra nuo 2002 m. iki artimiausio laikotarpio ir kad minėti informacijos prašymai vis dar galioja“.

⁽²¹⁾ 2008 m. birželio 26 d. Sprendimo SIC prieš Komisiją, T-442/03, 126 punktas.

įgyvendinti. Minėtas „susitarimas“, kurio turinys akivaizdžiai yra politinio ir socialinio pobūdžio, esą neturi teisinio reikšmingumo, kadangi vienintelė jo funkcija buvo užtikrinti profesinių sąjungų atstovus dėl bendrovės SEA išsipareigojimų rimtumo. Atsižvelgiant į Komisijai pateiktus dokumentus, nebūtų galima daryti išvados, kad Milano savivaldybės veiksmai buvo lemiami priimant sprendimą padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius ar, kad ji turėtų kokių nors tokio pobūdžio išsipareigojimų. Taigi bendrovė SEA komercinius sprendimus priėmė visiškai laisvai ir nepriklausomai.

- (60) Apskritai, 2002–2005 m. vykęs susirašinėjimas tarp bendrovės vadovybės ir kai kurių prieigos neturėjusių savivaldybės tarybos narių ir kai kurie vidiniai bendrovės SEA dokumentai, kuriuos buvo prašyta pateikti, visų pirma verslo planas, įrodo, kad administracija nesikišo į bendrovės SEA veiklą. Italijos valdžios institucijų teigimu, kiti įrodymai galėtų būti tai, kad SEA akivaizdžiai gynė savo nepriklausomumą nuo administracijos, pavyzdžiui, atsakyme į miesto tarybos nario pateiktą paklausimą.
- (61) Italijos valdžios institucijos taip pat pabrėžė, kad siekdama teisėtai prisiimti galiojančius ir vykdomus išsipareigojimus, savivaldybė būtų turėjusi veikti taip, kad jos kompetentingų organų oficialiuose dokumentuose būtų aiškiai nurodytas finansavimas.
- (62) Dėl antrojo atsakomybės įrodymo, kurį nustatė Komisija, t. y. ypatingas priklausomumo ryšys, kurį SEA administracija ir vadovai palaikė su Milano savivaldybe, Italijos valdžios institucijos ginčija Komisijos praktiką priskirti prie įrodymų teiginius, pateiktus laikraščio straipsniuose. Jos taip pat suformulavo šias pastabas.
- (63) Pirma, kalbant apie bendrovės SEA valdybos narių parašus ant atsistatydinimo pareiškimų blankų prieš pasibaigiant jų įgaliojimams, kurie buvo įteikti Milano merui, Italijos valdžios institucijos teigia, kad tai neįrodo, jog bendrovės SEA vadovai itin priklauso nuo savivaldybės. Jos nurodo, kaip 2006 m. vasario 24 d. visuotiniame akcininkų susirinkime pripažino valdybos pirmininkas, kad kalbama apie dažną praktiką, „naudojamą būtent siekiant leisti tam tikru metu atleisti vadovus, kurie kaltinami faktais, prilygstančiais neteisėtiems“. Pats pirmininkas atmetė minėtų pareiškimų panaudojimo galimybę tuo atveju, jeigu su valdybos priimtais sprendimais nesutiktų akcininkas, nes tik valdyba yra atsakinga už šiuos sprendimus. Italijos valdžios institucijos taip pat priduria, kad, kaip pabrėžė bendrovės valdybos pirmininkas minėtame susirinkime, „bet koku atveju, niekas niekada nedarė spaudimo remdamasis šiuo pareiškimu arba kitais dokumentais“ ir kad minėti pareiškimai turi „moralinę, bet ne teisinę vertę“. Be to, pasak savivaldybės atstovo bendrovės SEA visuotiniame akcininkų susirinkime, šie pareiškimai „yra visiškai netinkami įtakai valdybos narių veiksams daryti. Pastaruosius gali vertinti tik akcininkų susirinkimas: tik šis valdymo organas gali juos paskirti ir atšaukti, tik jam pavesta valdyti bendrovę“. Pasak Italijos valdžios institucijų, vienintelis minėtų pareiškimų poveikis būtų tas, kad akcininkų susirinkimui atšaukus vadovą, būtų panaikinta pastarojo teisė į žalos atlyginimą dėl paankstinto darbo santykių nutraukimo be pateisinamos priežasties.
- (64) Antra, dėl ypatingo priklausomumo ryšio tarp bendrovės SEA ir Milano savivaldybės Italijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad, kitaip nei teigia Komisija, Milano savivaldybės vykdoma kontrolė nėra tokia didelė, kad savivaldybė galėtų paskirti savo atstovus bendrovės valdyboje, ji gali tik pasiūlyti jų kandidatūrą, nes vadovaujantis Italijos civiliniame kodekse nustatyta bendrąja privatinė teise, taikoma akcinėms bendrovėms, paskyrimo galia priklauso akcininkų susirinkimui. Italijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad bendrovės SEA įstatuose pagal bendrojoje teisėje įprastas taisykles, kaip jau buvo daug kur nurodyta, valdybai suteikta galia išsirinkti vadovus, kuriuos turi patvirtinti akcininkų susirinkimas.
- (65) Be to, dėl atsakomybei už valstybės pagalbą būdingų įrodymų, visų pirma tų, kuriuos Teisingumo Teismas išvardijo byloje „Stardust Marine“, Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad reikėtų padaryti tokią pačią išvadą, jog valstybė nėra atsakinga už nagrinėjamas priemones. Šiuo konkrečiu atveju Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad bendrovė SEA jokia forma nebuvo įtraukta į viešojo administravimo struktūras nei vietiniame, nei šalies lygmenyje. Kalbėdamos apie papildomą įrodymą, tai yra įmonės veiklos pobūdį ir tos veiklos vykdymą rinkoje įprastomis konkurencijos sąlygomis su privačiais operatoriais, Italijos valdžios institucijos taip pat tvirtina, kad nagrinėjamu atveju bendrovė SEA esą vykdė bet kokią savo veiklą kaip įprastas privatus verslininkas. Anot jų, šiuo atveju ir bendrovės teisinis statusas neturėtų būti atsakomybės už valstybės pagalbą įrodymas, nes SEA yra bendrovė visais atžvilgiais veikianti pagal privatinę teisę. Galiausiai, kalbėdamos apie paskutinį įrodymą, kurį citavo Teismas, t. y. valdžios institucijų vykdytos apsaugos intensyvumą bendrovės valdyme, Italijos valdžios institucijos pažymi, kad nagrinėjamu atveju tai, jog nebuvo jokios įtakos iš savivaldybės pusės ir tai, jog bendrovė teigė esanti nepriklausoma nuo administracijos, įrodo, jog pastaroji nedalyvavo priimant akcininkų nutarimus.

Dėl privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikoje, kriterijaus taikymo

- (66) Italijos valdžios institucijos nori pabrėžti, kad taikant privataus investuotojo kriterijų, faktinės aplinkybės (ekonominiai duomenys ir kt.), informaciją apie kurias Komisija gavo vykstant pirminiam tyrimui, susijusios su tolesniu laikotarpiu nei tas, kurio metu buvo priimti sprendimai dėl ginčijamų veiksmų, gali būti naudojamos visur, kur reikia, siekiant įvertinti priemonių, jeigu jos laikomos pagalba, suderinamumą su Sutarties nuostatomis. Šiomis faktinėmis aplinkybėmis negalima naudotis, vertinant, ar finansavimas atitinka privataus investuotojo kriterijų. Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad visi Komisijos argumentai yra klaidingi dėl klaidingai taikyto privataus investuotojo kriterijaus, nes nagrinėjant buvo netiksliai įvertintos faktinės aplinkybės.
- (67) Kalbant apie kontekstą, į kurį tikslinga atsižvelgti, Italijos valdžios institucijos pirmiausia pastebi, jog Komisija nepaisė to, kad Europos Sąjungos antžeminių paslaugų rinkos liberalizavimo kontekste, priėmus Direktyvą 96/67/EB, perkeltą į Italijos teisę įstatyminiu dekretu Nr. 18/99, bendrovė SEA nusprendė neapsiriboti apskaitos atskyrimu, bet atskirti nagrinėjamas veiklos rūšis ir perkelti jas į naują juridinį vienetą. Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad toks atskyrimas buvo naudingas grupės strateginiams tikslams, ieškant pramoninio partnerio, kuris galėtų teikti antžemines paslaugas, ir nustatant priemones, skirtas antžeminiams paslaugoms efektyvinti Linatės ir Malpensos oro uostuose.
- (68) Apskritai, anot Italijos valdžios institucijų, prie liberalizacijos konteksto oro uostus valdančios bendrovės esą prisitaikė organizuodamos savo antžeminių paslaugų veiklą tik atsižvelgusios į įvairius galimus komercinius modelius: oro uostą valdanti įstaiga tiesiogiai neteikia antžeminių paslaugų (kaip, pvz., Londono oro uostuose, Kopenhagoje, Ispanijos oro uostuose, Dubline) – jas teikia trečiųjų šalių bendrovės, organizuojančios skrydžius keliuose tarptautiniuose oro uostuose (užsakomosios paslaugos), arba šias paslaugas tiesiogiai teikia oro uostą valdanti įstaiga, atlikusi apskaitos atskyrimą (kaip, pvz., Frankfurte, Vienoje) arba įkūrusi tam tikslui skirtą bendrovę (SEA, Paryžiuje) (tiesioginis valdymas). Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad abu modeliai turi privalumų ir trūkumų, kuriuos oro uostus valdančios įstaigos atidžiai išnagrinėjo, atsižvelgdamos į kiekvienos valstybės reglamentavimo kontekstą. Anot Italijos valdžios institucijų, vykdant užsakomąsias paslaugas lėšas galima sutelkti pagrindinėje veikloje ir nedelsiant gauti ekonominės naudos, kadangi antžeminių paslaugų veikla daugeliu atveju yra nuostolinga, išskyrus tuos atvejus, kai paslaugos teikiamos dideliu mastu (ir ne tik valdomuose oro uostuose). Kita vertus, išlaikydamos antžeminių paslaugų veiklą oro uostų valdymo įstaigos galėtų labiau kontroliuoti paslaugų kokybę, o tai, be reglamentavimo aspektų, turėtų netiesioginės teigiamos įtakos grupės veiklai, ypač vidutiniu ir ilgu laikotarpiu.
- (69) Todėl Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad antrasis modelis, kurį pasirinko bendrovė SEA, leidžia oro uostą valdančiai įstaigai išsaugoti oro uosto centro funkciją ir perkėlimo procesus, kontroliuoti teikiamų paslaugų kokybės lygį, numatyti antžemines paslaugas, pasirinkus oro uostus, kuriuose nėra kitų jas galinčių teikti operatorių, ir galiausiai išlaikyti didelę įtaką oro uosto saugos kontekste. Italijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad šio modelio pasirinkimas lemia dideles darbo sąnaudas, nes antžeminių paslaugų veikla vykdoma tiesiogiai. Institucijos pabrėžia, kad nagrinėjamo sektoriaus produktyvumo negalima matuoti vien tik finansiniu aspektu.
- (70) Anot Italijos valdžios institucijų, ši SEA grupės pasirinkta strategija yra visiškai racionali, nes suteikia galimybę vidaus rinkoje išlaikyti antžeminių paslaugų veiklą, siekiant tiek laipsniško produktyvumo susigrąžinimo, tiek paslaugų kokybės, ir naudą, kurią grupė gautų per vidutinį ir ilgą laikotarpį. Tuo pat metu atskyrusi veiklos rūšis ir perkėlus ją į atskirą bendrovę operacijoms vykdyti („SEA Handling“), bendrovė SEA galėjo pasinaudoti esamomis galimybėmis sudaryti sąjungas su kitais sektoriaus operatoriais, siekdama susigrąžinti pelningumą dėl sąveikų, susidarančių įsitraukus į tarptautinį tinklą ir įgyjant daugiau praktinių žinių.
- (71) Taigi bendrovė SEA ketino padengti kontroliuojamos bendrovės nuostolius, tikėdamasi naudos grupei, taip pat laipsniško bendrovės „SEA Handling“ ekonominės situacijos pagerėjimo ir jos pelningumo atkūrimo (iš pradžių numatyto per pirmuosius trejus veiklos metus, tai yra iki 2005 m.) – visa tai būtų buvę galima pasiekti naudojantis priemonėmis, numatytomis restruktūrizavimo politikos plane, kuriame taip pat buvo numatyta, jeigu įmanoma, įsigyti strateginį partnerį, kuris įsigytų reikšmingą bendrovės „SEA Handling“ mažumos akcijų paketą.
- (72) Kalbėdamos apie strateginių partnerių paiešką, Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad 2001 m. gegužės mėn. bendrovė SEA pradėjo konkurencinę procedūrą, skirtą rasti mažumos partnerį bendrovei „SEA Handling“, kuriai pasibaigus [...] pateiktas pasiūlymas buvo pats įdomiausias. Su pastarąja bendrove pradėtos derybos buvo beveik pasiekusios galutinio pasirašymo etapą, visų pirma dėl atkūrimo plano. Vėliau derybos buvo sustabdytos pirmiausia dėl skirtumų vertinant įmonę.

- (73) Italijos valdžios institucijos toliau pabrėžia, kad SEA grupės 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane numatytais priemonėmis buvo siekiama susigrąžinti darbo veiksnio našumą 20 % per tą patį laikotarpį. Jos tvirtina, kad tokios priemonės buvo laikomos tinkamomis ir pakankamomis, kad būtų patvirtintas pasirinktas verslo modelis. Nors nebuvo pasiektas tikslas atkurti pelningumą, ekonominiai rezultatai teikė vilčių ir bendrovė SEA patvirtino pasirinkto verslo modelio tinkamumą, atsižvelgiant į grupės ir jos akcininkų ekonominius interesus.
- (74) Anot Italijos valdžios institucijų, bendrovė „SEA Handling“ neatkūrė pelningumo per iš pradžių numatytą terminą dėl iš esmės pasikeitusio, palyginti su prognozėmis, rinkos scenarijaus, susidariusio dėl dviejų tarptautinių veiksmų, turėjusių reikšmingos įtakos skrydžių skaičiui tuo laikotarpiu (SARS ir karas Irake), ir su tuo susijusių ekonominių sunkumų, kilusių tarptautiniams vežėjams, kurie dėl labai išaugusios naftos kainos priverė operatorius peržiūrėti ir sumažinti kainas, daug agresyvesniame konkurenciniame scenarijuje nei tikėtasi.
- (75) Italijos valdžios institucijos prašo Komisijos iš naujo įvertinti savo prieštaravimą dėl bendrovės SEA sprendimo toliau dengti savo kontroliuojamos bendrovės nuostolius, nepaisant to, kad anot jos, ekonominė eiga jau pirmaisiais dvejais veiklos metais (2003 ir 2004 m.) rodė, kad atkurti pelningumą per trejus metus nebūtų buvę įmanoma. Anot Italijos valdžios institucijų, šis prieštaravimas pagrįstas pernelyg supaprastintu privataus investuotojo kriterijaus taikymu, atsižvelgiant tik į pelningumą per trumpą laikotarpį. Taip elgdama Komisija neatsižvelgė į tai, kad šiuo atveju gali būti reikšmingi kiti vertinimai, ne tik susiję su tiesioginiais finansiniais sraultais, atsiradusiais dėl investicijų, visų pirma atsižvelgiant į aplinkybę, kad pagrindinė bendrovė yra vertikaliai susijusi su kontroliuojama bendrove ir kad nemaža dalis jos veiklos priklauso nuo paslaugų, kurias teikia jos kontroliuojama bendrovė, kokybės. Komisija, atsižvelgdama tik į bendrovės nepelningumą pirmaisiais dvejais veiklos metais, visiškai neatsižvelgė į sektoriaus ypatumus, kai oro uostą valdanti įstaiga gali būti suinteresuota vykdyti (arba finansiškai remti) antžeminių paslaugų veiklą nepriklausomai nuo greito pelningumo.
- (76) Italijos valdžios institucijos taip pat pateikė priešingos padėties analizę, kurią sudarė išorinis ekspertas, norėdamas parodyti, kad hipotezės, pagrįstos bendrovės SEA pateiktu dokumentu „Bendrovės „SEA Handling“ 2003–2007 m. verslo plano pristatymas“ (toliau – 2003–2007 m. verslo planas), buvo realistiškos ir pagrįstos, ir kad bendrovei „SEA Handling“ didelį neigiamą poveikį turėjo keli nenumatyti įvykiai, lėmę didesnius nuostolius nei buvo galima pagrįstai numatyti priimant sprendimą padengti nuostolius. Iš šios analizės pirmaisia paašškėja, kad sumažėjęs skrydžių skaičius ir kainos turėjo didžiausią įtaką neigiamam skirtumui tarp užregistruotų rezultatų ir tų, kurie buvo numatyti verslo plane. Kitaip tariant, nors bendrovė „SEA Handling“ ir būtų pasiekusi savo tikslus sumažindama darbo vieneto sąnaudas, ji nebūtų pasiekusi verslo plane numatytų finansinių tikslų, nes negavo labai daug pajamų sumažėjus skrydžių skaičiui ir kainoms, palyginti su numatytu lygiu.
- (77) Komisija taip pat esą neteikė pakankamai svarbos sektoriaus ypatumams Italijoje, atsižvelgiant į Italijoje taikomą reglamentavimą. Tuo tikslu institucijos pirmiausia primena, kad, vadovaujantis įstatyminio dekreto Nr. 18/99 3 straipsnio 3 dalimi ir Laivybos kodekso 705 straipsnio 2 dalies d punktu, oro uostą valdanti įstaiga privalo užtikrinti, kad oro uoste būtų teikiamos būtinosios antžeminės paslaugos, kurios gali būti teikiamos tiesiogiai arba koordinuojant įmonių, teikiančių minėtas paslaugas trečiosioms šalims arba pagal saviteiką, veiklą. Be to, ypač kalbant apie Milano Linatės ir Malpensos oro uostus, 2001 m. rugsėjo 4 d. tarp ENAC (*Ente nazionale per l'aviazione civile* – Civilinės aviacijos nacionalinė įstaiga) ir bendrovės SEA sudaryto susitarimo 4 straipsnyje aiškiai pabrėžtas pastarosios įsipareigojimas užtikrinti antžemines paslaugas ir priemonių, įrankių ir įrenginių prieinamumą ir jų efektyvų veikimą, bei visa kita, kas reikalinga nuolatiniam, reguliariam ir efektyviam šių paslaugų teikimui.
- (78) Atsižvelgiant į šį reglamentą, Italijos valdžios institucijų teigimu, bendrovė SEA negalėjo ir negali paprasčiausiai atsisakyti antžeminių paslaugų arba paversti jas užsakomosiomis paslaugomis. NET jeigu ji nuspręstų taip pasielgti, turėtų bet kokių atveju užsitikrinti atitinkamomis sutartinėmis priemonėmis prisiimdama atitinkamus įsipareigojimus, kad paslaugos atitiks poreikius ir reikalavimus, nustatytus teisės aktų leidėjo arba kylančius iš oro uosto valdymo įgaliojime pateiktų prognozių. Oro uostą valdanti įstaiga liktų atsakinga valdžios institucijai dėl to, kad būtų reguliariai ir efektyviai teikiamos antžeminės paslaugos.
- (79) Be to, siekiant tinkamai taikyti privataus investuotojo kriterijų šiuo konkrečiu atveju, Italijos valdžios institucijos nori priminti, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką, privatus operatorius, kurio atžvilgiu reikia palyginti valstybinės įmonės elgesį, turi pasižymėti prilygstančiomis savybėmis ir dydžiu⁽²²⁾, ir kad investicijas, skirtas bendrovės „SEA Handling“ nuostoliams padengti, suplanavo ir įvykdė SEA grupė – susitarimo dėl Malpensos ir Linatės oro uostų valdymo akcininkė ir savininkė. Tai pirmiausia reiškia, kaip savo sprendime pabrėžė Komisija, kad bendrovės SEA veiksmai negali būti palyginti su „eilinio investuotojo, kuris įneša savo kapitalą tam, kad per daugiau ar mažiau

(22) Žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Alitalia*, T-296/97, 81 punktą.

trumpą laiką sulauktų investicijos grąžos“, nes juos reikėtų lyginti su „privачios kontroliuojančiosios bendrovės ar privачios įmonių grupės, kuri įgyvendina struktūrinę, globalinę arba sektorinę politiką, siekdama ilgalaikės investicijų grąžos, elgesiu“⁽²³⁾. Antra, taip pat reikėtų atsižvelgti į nagrinėjamo sektoriaus reglamentavimo ypatybes ir tokiaime kontekste įprastą ekonominių ryšių tarp pagrindinės bendrovės ir jos filialo veikimą⁽²⁴⁾.

- (80) Todėl Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad Komisija turėjo įvertinti nagrinėjamas priemones grupės atžvilgiu, tai yra išanalizuoti bendrovės SEA konsoliduotą balansą. Tokiu būdu būtų galėjusi konstatuoti, kad grupė užregistravo didelę bendrą naudą, „sugerdama“ visus antžeminių paslaugų sektoriaus nuostolius ir sukurdamą vertę akcininkams.
- (81) Be galimybės gauti netiesioginio materialinio pelno padengus bendrovės „SEA Handling“ nuostolius, yra ir kitų aspektų, pavyzdžiui: a) galimybė išnaudoti netiesioginius ekonominius privalumus per prekybinius ryšius su filialu; b) sunkumai, kurie kiltų organizuojant užsakomąsias paslaugas šalies lygiu, atsižvelgiant tiek į ekonominius įsipareigojimus, tiek į atsakomybę valdžios institucijai; c) išsaugotas grupės įvaizdis; d) susitarime ir įstatymuose numatytų įsipareigojimų valstybei laikymasis.
- (82) Todėl Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad, kalbant apie naudotojams suteiktų paslaugų kokybę, SEA grupė per trejų metų laikotarpį 2003–2005 m. pasiekė reikšmingų rezultatų. Šiuo atžvilgiu jos mini sutrumpėjusį laukimo laiką atsiimant atgabentą bagažą ir SEA valdomų oro uostų punktualumą.
- (83) Apibendrinant, Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad bendrovės SEA veiksmas nagrinėjamu atveju visiškai atitinka privачios verslo grupės veiksmus, kuri laikosi struktūrinės politikos ir yra labiau linkusi iš karto kompensuoti savo veiklos sektoriaus nuostolius, nes siekia atkurti ilgalaikį pelningumą ir atsižvelgia į kitus tiek finansinio, tiek nefinansinio pobūdžio interesus, bet koku atveju susijusius su ekonominiiais grupės interesais. Iš esmės, kitaip nei teigė Komisija, konkrečią pelningumo susigrąžinimo perspektyvą per pagrįstą laikotarpį įrodo nuolatinis ekonominis augimas, kurį bendrovė „SEA Handling“ užfiksavo per trejų metų laikotarpį 2003–2005 m. ir kuris vyko nepaisant to, kad nebuvo rastas strateginis mažumos partneris, o situacija rinkoje buvo sudėtinga.

Dėl suderinamumo

- (84) Kalbėdamas apie tai, ar įmonės atitinka reikalavimus, Italijos valdžios institucijos iš esmės teigė, kad: i) atsižvelgus į užregistruotus nuolatinis antžeminių paslaugų veiklos nuostolius ir prieš įsteigiant bendrovę „SEA Handling“, akivaizdu, kad įmonė patyrė sunkumų vos pradėjusi veikti; ii) bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimas pagrįstas restruktūrizavimo planu, kurį sudaro įvairūs dokumentai, susiję su 2003–2010 m. laikotarpiu, o planas skirtas atkurti antžeminių paslaugų veiklos pelningumą; iii) šie dokumentai išsamiai iliustruoja bendrovės SEA strategiją ir šiam tikslui numatytų priemonių įgyvendinimo laikotarpius.
- (85) Italijos valdžios institucijos ypač pabrėžė, kad 2002–2006 m. SEA grupės konsoliduotame verslo plane (toliau – „2002–2006 m. konsoliduotas verslo planas“) buvo nustatytos šios priemonės, skirtos atkurti antžeminių paslaugų veiklos našumą ir padidinti pajamas:
- skatinimo priemonės, siekiant sumažinti darbuotojų nebuvimo darbe rodiklį,
 - veiklos biurų kompiuterizavimas ir racionalizavimas,
 - leisti viršvalandžius,
 - Malpensos oro uosto A ir B sektorių integracija nuo 2002 m. sausio mėn.,
 - sudaryti naujų darbo sutarčių su lanksčiais darbo grafikai,
 - imtis priemonių, skirtų sumažinti personalo perkėlimo laikui.
- (86) Be to, Italijos valdžios institucijos teigia, kad viena svarbiausių restruktūrizavimo priemonių buvo mažumos akcininko pasirinkimas.

⁽²³⁾ Žr. 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *ALFA Romeo*, C-305/89, 20 punktą.

⁽²⁴⁾ Žr. 2003 m. liepos 3 d. Sprendimo *Chronopost*, sujungtos bylos C-83/01, C-93/01 ir C-94/01, 33–38 punktus.

- (87) Antra, anot Italijos valdžios institucijų, 2003–2007 m. verslo plane, paskirtame bendrovei „SEA Handling“, buvo pateikti svarbiausi veiksniai, kurių poveikis bendrovės veiklai buvo neigiamas, ypač darbo jėgos sąnaudos, pažeista organizacinė pusiausvyra ir nepakankamos technologinės inovacijos. Dokumente nurodytos pagrindinės būtinos priemonės, siekiant atkurti įmonės našumą: i) padidinti bendrovės rinkos dalį; ii) priemonės, skirtos technologinių inovacijų kiekiui padidinti; iii) priemonės, skirtos labiau prisitaikyti prie klientų poreikių; iv) iš naujo išanalizuoti išorinę didelių sąnaudų veiklą, atsižvelgiant į pagrindinę veiklą; v) sumažinti darbo jėgos sąnaudas; vi) atkurti pajamas iš papildomos veiklos, atsižvelgiant į antžemines paslaugas.
- (88) Trečia, Italijos valdžios institucijos pabrėžia, kad dokumente „Executive Summary – SEA grupės 2007–2012 m. strateginio plano gairės – 2007 m. gegužės 11 d.“ (toliau – 2007–2012 m. strateginis planas) pateiktas trijų etapų planas, skirtas iki 2011 m. atkurti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą. Antžeminių paslaugų veiklos pelningumo atkūrimo tikslas yra gana aiškiai pateiktas ir 2009–2016 m. grupės SEA strateginiame plane (toliau – 2009–2016 m. strateginis planas) bei 2011–2013 m. SEA verslo plane (toliau – 2011–2013 verslo planas).
- (89) Ketvirta, Italijos valdžios institucijos teigia, kad nebuvo nustatyta jokių konkurencijos iškraipymų, kadangi nagrinėjamos priemonės buvo būtinos siekiant rinkos liberalizavimo. Bet koku atveju, buvo imtasi priemonių siekiant užtikrinti, kad konkurencija nebūtų nepagrįstai iškreipta, visų pirma pamažu mažinant užimtumo lygius (sumažinimas 1 755 vienetais per 2003–2010 m. laikotarpį), mažinant rinkos dalį (visiškai sustabdyta visų rūšių veikla, išskyrus pagrindinę; sustabdyta ledo šalinimo veikla; nepavykę bandymai parduoti mažumos akcijas bendrovėje „SEA Handling“).
- (90) Galiausiai, Italija teigia, kad pagalba buvo aiškiai apribota iki būtino minimumo, atsižvelgiant į veiklos nuostolius, kuriuos patyrė įmonė, ir sumą, kurios būtinai reikėjo siekiant užtikrinti nuolatinę antžeminių paslaugų veiklą. Pagalba nelėmė įmonei didesnės rinkos dalies, dėl kurios būtų nukentėję konkurentai, nes nebuvo įgyvendintos investavimo priemonės, kurios nebuvo numatytos restruktūrizavimo planuose.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. SEA

- (91) SEA savo pastabose pabrėžia argumentus, kuriuos pateikė Italijos valdžios institucijos, patikslindama ir praplėsdama kai kuriuos aspektus.

Dėl Italijos valstybės atsakomybės už nuostolių padengimo priemones

- (92) Pirma, remiantis 2002 m. balandžio 4 d. profesinių sąjungų susitarimu, kuriame, anot Komisijos, aktyviai dalyvavo savivaldybė, bendrovė SEA nori išsamiau išnagrinėti nuorodą į sprendimą „Stardust Marine“, primindama, kad atsakomybės įrodinėjimo pareiga priklauso Komisijai, ir pareikšdama, kad šiuo atveju pateikta informacija yra ribota ne tik atsižvelgiant į jos kiekį, bet ir į turinį bei pagrįstumą. Tačiau yra esą priešingų įrodymų, daug labiau pagrįstų ir svaresnių, kuriais galima įrodyti, kad bendrovė SEA priimdama sprendimus, susijusius su bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimu, veikė autonomiškai.
- (93) SEA laikosi nuomonės, kad susitarimais su profesinėmis sąjungomis buvo siekta užtikrinti darbuotojus, kad bus apsaugotos jų turimos teisės ir bus įgyvendintos priemonės, siekiant išsaugoti užimtumą, atitinkančios SEA priimtą strategiją. Bendrovė pažymi, kad priimant SEA valdybos nutartis buvo nuspręsta reorganizuoti grupę visiškai neprisiiimant išipareigojimų per reorganizaciją nesumažinti darbuotojų skaičiaus atsižvelgiant į rinkos poreikius. Bendrovė SEA taip pat teigia, kad sprendimai sumažinti arba restruktūrizuoti, net ir pastaruoju laikotarpiu, visada būdavo pagrįsti tik ekonomine logika, o savivaldybė ar jos atstovaujamos politinės jėgos neturėjo svarbaus vaidmens.
- (94) Bendrovė SEA pažymi, kad socialinio pobūdžio susirūpinimas buvo ir yra, atsižvelgiant tiek į įstatyminių dekretų Nr. 18/99, kurio 14 straipsnyje kalbama apie „socialinę apsaugą“, tiek į Direktyvos 96/67/EB 24 punktą, kuriame pripažinta, kad valstybės „turi išsaugoti galią užtikrinti atitinkamą įmonių, teikiančių antžemines paslaugas, personalo socialinės apsaugos lygį“, tokiu būdu suteikiant joms teisę (18 straipsnis) imtis reikiamų priemonių, siekiant užtikrinti darbuotojų teisių apsaugą (laikantis Direktyvos nuostatų ir „kitų Bendrijos teisės nuostatų“). Anot bendrovės SEA, socialinio pobūdžio susirūpinimas buvo svarbus bendrovės SEA priimamuose verslo sprendimuose tik tiek, kiek buvo susijęs su pastariesiems taikomomis reguliavimo taisyklėmis.
- (95) Bendrovė SEA taip pat tvirtina, kad Komisija ignoravo kai kuriuos priešingus įrodymus, kuriuos pasiūlė Milano savivaldybė, tai yra 2002 m. kovo 26 d. profesinių sąjungų susitarimo vadinamųjų išipareigojimų netaikymą ir ribotą vadinamųjų išipareigojimų laikotarpį.

- (96) Kalbant apie savivaldybės kontrolę, į kurią atkreipė dėmesį Komisija, bendrovė SEA tvirtina, kad visiškai autonomiškai priima sprendimus ir laisvai atlieka valdymą, nepatirdama jokios Milano savivaldybės ar provincijos įtakos. Bendrovė patikslina, kad socialinis valdymas yra priskirtas tik vadovų kompetencijai, pašaliniai subjektai (pvz., valdantieji akcininkai) neturi galimybės vykdyti vadovų įgaliojimus ir funkcijas. Bendrovė SEA taip pat teigia, kad net jeigu susidarytų tokia absurdiška situacija, kad valstybinis daugumos akcininkas turėtų realios įtakos bendrovės SEA valdymo organų sprendimams, o tai būtų atsakomybės įrodymas, vadovaujantis sprendimu „Stardust Marine“, tai nebūtų institucinės sąsajos kriterijus, bet tikras kišimasis į ginčijamus sprendimus.
- (97) Anot bendrovės SEA, Komisija turėtų labiau atsižvelgti į priešingas pozicijas, susidariusias 2003 m. birželio 16 d. Milano savivaldybės tarybos posėdyje, kurio ataskaitoje aiškiai atsispindi bendrovės sprendimų priėmimo ir organizacijos autonomiškumas, viena vertus, kai savivaldybės tarybos nariai gauna bendrovės SEA atsakymą suteikti duomenis apie vykstančias derybas su profesinėmis sąjungomis, nes jie nėra vieši, kita vertus, atsižvelgiant į tai, kad buvo atmetas pasiūlymas, kuriuo siekta, kad savivaldybės vykdomoji institucija paprašytų bendrovės SEA pateikti verslo planą ir tolesnį verslo planą, šis prašymas ne tik kad būtų buvęs patvirtintas, bet ir nebūtų buvę būtinybės jį pateikti, jeigu Milano savivaldybė būtų konkrečiai turėjusi arba žinojusi turinti įtakos, kurią jai Komisija atrodo norinti priskirti.
- (98) Kalbant apie atsistatydinimo pareiškimų blankus, bendrovė SEA priduria prie teiginių, kuriuos suformulavo Milano savivaldybė, kad 2006 m. vasario 24 d. bendrovės SEA susirinkime jos Stebėtojų tarybos pirmininkas patvirtino, kad nė vieno šios tarybos nario nebuvo prašyta pasirašyti panašių dokumentų. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad visi atsakymai, suformuluoti minėtame susirinkime, dėl atsistatydinimo pareiškimų blankų yra tikri priešingi teiginio, kad egzistuoja ypatingo priklausomumo ryšiai su Milano savivaldybe, įrodymai. Bendrovė SEA taip pat pabrėžia, kad, kaip tvirtina pirmininkas tame pačiame susirinkime, valdyba nepriėmė akcininko prašymo paskirstyti 250–280 mln. EUR dividendus, nustatydamas 200 mln. EUR didžiausią galimą sumą, o tai rodo, jog priimdama skirtingus nei savivaldybė sprendimus ji nepatyrė minėtų atsistatydinimo raštų poveikio.
- (99) Bendrovė SEA galiausiai laikosi nuomonės, kad aplinkybė, jog kaltinimai dėl tariamo bendrovės SEA valdybos priklausomumo nuo savivaldybės (spaudoje pateikti kaltinimai) siekia 2006 m. ir nieko negali „įrodyti“ apie savivaldybės įtaką bendrovei SEA ankstesniu nei šie metai laikotarpiu. Daugiau nėra priežasčių, dėl kurių būtų galima įtarti minėtą įtaką, jei Komisija nepateiks rimtų ir susijusių įrodymų, atsižvelgiant ir į nuosekliai įvykių eigą.

Dėl privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikoje, kriterijaus taikymo

- (100) Bendrovė SEA primena, kad, pasak Teisingumo Teismo (sprendimas „ALFA Romeo“⁽²⁵⁾ ir sprendimas „ENI-Lanerossi“⁽²⁶⁾), kaip ir privatus laikinai sunkumus patiriančios įmonės akcininkas gali pagrįstai suteikti reikiamų lėšų, kad įmonė išsilaikytų, jeigu yra galimybė, kad per reorganizavimą ji galėtų vėl tapti pelninga; pagrindinė bendrovė gali lygiai taip pat nuspręsti padengti vienos iš savo kontroliuojamų įmonių nuostolius, vadovaudamasi kitais aspektais nei vien tik investicijų pelningumas per trumpą laikotarpį. Minėtame sprendime „ENI-Lanerossi“ Teismas nurodė, kad tokie aspektai, kaip tikimybė iš investicijų gauti netiesioginio materialaus pelno, galimybė perduoti kontroliuojamos įmonės veiklą geriausiomis sąlygomis, noras išsaugoti bendrą grupės įvaizdį arba siekis perorientuoti grupės veiklą, gali teisėtai pagrįsti privataus investuotojo, kuris siekia ilgalaikio pelningumo (ne tik finansinio), kapitalo injekcijas susijusiai įmonei, kuri yra nuostolingoje padėtyje.
- (101) Šiuo atveju, bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad bendrovės „SEA Handling“ nuostolių kompensavimas gali būti teisėtai pagrįstas, laikantis privataus investuotojo principo, ne tik tuo, kad yra strateginis planas ir restruktūrizavimo programa, numatanti geras pelningumo perspektyvas ilgalaikiu laikotarpiu, bet ir kitais ne vien finansinio investicijų pelningumo aspektais, susijusiais su ypatinga bendrovei SEA, kaip oro uostą valdančiai įstaigai, ir jos įvaizdžiui tenkančia atsakomybe bei ta aplinkybe, kad vidinis kompensavimas nė vienu metu nelėmė grupės konkretaus įsiskolinimo arba finansinių sunkumų, o grupė bet koku atveju pasiekė didelį grynąjį pelną.
- (102) Be to, bendrovė SEA tvirtina, kad jos investiciniai sprendimai nebūtinai rėmėsi siekiu gauti greitą pelną, kuris gali lemti mažumos akcininko, neturinčio kontrolės galios, arba kontroliuojančio akcininko, užsidegusio kuo didesnio pelno paieška vien tik iš antžeminių paslaugų veiklos, pasirinkimus (taip pat ir spekuliacinius), priešingai josios sprendimai rėmėsi platesniais siekiais, įkvėptais tikslo maksimaliai padidinti ilgalaikius bendrus grupės SEA rezultatus.

⁽²⁵⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją* („ALFA Romeo“), C-305/89, Rink. p. I-1603, 1991, 20 punktas.

⁽²⁶⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 1991, 21 punktas.

Dėl pagalbos konteksto

- (103) Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad Komisija negali neatsižvelgti į teisinį pagrindą, pagal kurį buvo įvykdytas nuostolių kompensavimas. Reglamentavimas, lėmęs bendrovės SEA konkurencinį spaudimą ir jos priimtus įsipareigojimus, turėjo įtakos tiek jos pramoniniams sprendimams, tiek rezultatams, gautiems įgyvendinus šiuos sprendimus. Nors ginčijamos priemonės buvo įgyvendintos, kai tik buvo perimta ir įgyvendinta nacionaliniu lygmeniu Direktyva 96/67/EB, siekiant liberalizuoti sektorių, bendrovė SEA vis dėlto pastebi, kad jau nuo 1996 m. leido savo oro uostuose vykdyti veiklą trečiosios šalies antžeminių paslaugų teikėjui („ATA Handling“).
- (104) Taip pat ji pastebi, kad Italija pasirinko visišką antžeminių paslaugų rinkos liberalizavimą ir numatė tik galimybę sektoriaus valdžios institucijai (ENAC) leisti laikinai apriboti paslaugų teikėjų skaičių esant pagrįstoms priežastims. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad ENAC, sektoriaus valdžios institucija, patvirtinusi net 246 tiekėjus, iš kurių 84 galėjo vykdyti veiklą Linatės ir Malpensos oro uostuose, kai kuriuose Italijos oro uostuose perpildė antžeminių paslaugų rinką. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad Italijos sprendimas tikrai padėjo daugeliui operatorių patekti į rinką, bet rinkos tendencija buvo sumažinti kiekviename oro uoste veikiančių antžeminių paslaugų teikėjų skaičių. Tai patvirtina ir naujusias ENAC priimtas reglamentavimas, kuris, pradėjus taikyti griežtesnius nei ankstesni reikalavimus tokių paslaugų teikėjų patvirtinimui, turėtų lemti atidesnę operatorių, turėsiančių užtikrinti kokybiškesnes ir saugesnes paslaugas, atranką. Bendrovė SEA taip pat pastebi, kad kitose Europos valstybėse priimti sprendimai pasuko priešinga kryptimi, siekiant išvengti, kad per didelis konkurencinis spaudimas neišbalansuotų tiekėjų ekonominių sąlygų, padidėjus spaudimui dėl kainų.
- (105) Besivystant konkurencinei aplinkai, bendrovė SEA tvirtina, kad sprendimas atskirti bendroves buvo pagrįstas jos strateginiu verslo modeliu, sukurtu tais metais, kai bendrovė valdė Malpensos oro uostą kaip centras, kuriam reikėjo kontroliuoti, stebėti ir valdyti antžemines paslaugas (vadovaujantis panašiu modeliu, koks taikomas Frankfurto ir Vienos oro uostuose).
- (106) Bendrovė SEA toliau tvirtina, kad analizuojant jos sprendimų ekonominę logiką reikia atsižvelgti į antžeminių paslaugų rinkos savybes. Pirma, bendrovė SEA tvirtina, kad antžeminių paslaugų veikla turi labai mažą pelno maržą, kuri dar labiau sumažėjo dėl rinkos liberalizavimo, ir, kad veikla buvo mažo pelningumo, o nevykdant jos ir nuostolinga. Operatoriai, kuriems lengviau gauti pelno maržas, nors ir nedideles, paprastai yra tie, kurie turi tinklą, įprastai tarptautinį, ir gali įmonės riziką paskirstyti keliuose veiklos vietose. Pavyzdžiui, veikiant keliuose oro uostuose galima kompensuoti įsipareigojimus, patiriamus tose valstybėse, kur teisės ir sutarčių nuostatos, susijusios su darbo jėga, yra griežtesnės, o valstybėse, kuriose taikomi lankstesni teisės aktai, patirti mažiau išlaidų. Operatoriai, kuriems pavyksta gauti teigiamą maržą pasauliniu lygmeniu, yra tie, kurie turi tarptautinį tinklą ir išnaudoja svarbias sąveikas pasirašę tarptautines ir išskirtines sutartis, vieną centralizuotą administraciją, taiko investicijų masto ekonomiką, turi mažesnes rinkos dalis, kurios neretai susijusios su vienu pagrindiniu operatoriumi arba tam tikromis darbo valandomis, ir masto ekonomiką, susijusią su galimybe aptarnauti vieną vežėją keliuose oro uostuose.
- (107) Anot SEA, rinka dėl to yra įvairiapusė pasiūlos atžvilgiu, nes tą pačią veiklą gali vykdyti subjektai, pasižymintys skirtingomis savybėmis savo pobūdžiu, pajėgumu, atsakomybe ir veiklos arealu: oro uosto valdymo įstaigos, įvykdžiusios apskaitos atskyrimą, oro uosto valdymo įstaigos, įvykdžiusios bendrovių atskyrimą, trečiųjų paslaugų tiekėjai (kurie savo ruožtu gali būti skirstomi į tiekėjus, turinčius šalies arba tarptautinį tinklą, ir vidutinius bei mažus tiekėjus) arba oro vežėjai, kurie patys tvarko antžemines paslaugas.
- (108) Todėl Komisija negali neatsižvelgti į antžeminių paslaugų rinkos veikimą bei bendrą vystymąsi ir nepalyginti bendrovės „SEA Handling“ vystymosi su operatorių, su kuriais ją tikrai galima palyginti, vystymusi. Atsižvelgiant į bendrą vystymąsi ir į tai, kad antžeminių paslaugų rinka yra toks sektorius, kur pelno marža yra labai maža, bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad, pradėjusi nuo tikrai nuostolingos padėties kalbant apie įmonės padalinio našumą ir stipriai išsiderinusi kalbant apie sąnaudų struktūrą, esant ypač sudėtingai rinkos situacijai ir bendrai ekonominei situacijai, pelningumo atkūrimas negalėjo būti nei stebuklingas, nei staigus, taip pat ir pradžioje numatytų terminų pailgėjimas buvo visiškai nestebinantis.
- (109) Todėl bendrovė SEA prieštariauja teiginiui, pagal kurį, atsižvelgiant į tai, jog nebuvo įmanoma padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolių per prognozuotus trejus metus, bendrovė SEA turėjo peržiūrėti savo strategiją ir atskirti savo antžemines paslaugas. Šiuo atžvilgiu, bendrovė SEA pabrėžia, kad jos sprendimai negalėjo būti persvarstomi kasmet, nes antžeminių paslaugų sektoriuje, kaip ir kituose oro uosto sektoriuose, planuojama daugeliui metų į priekį, o įvykdytų sprendimų tinkamumą galima teisingai įvertinti tik per ilgą laikotarpį.

- (110) Dėl bendrovės „SEA Handling“ ir kitų operatorių ekonominių rezultatų palyginimo bendrovė SEA mano, kad vienintelis operatorius, su kuriuo ją galima tikrai palyginti, yra [...], nes tai yra oro uostą valdanti įstaiga, užsiimanti antžeminių paslaugų veikla ir įvykdžiusi bendrovių atskyrimą. Šiuo požiūriu, bendrovė SEA pastebi, kad [...] per trejus metus 2004–2006 m. užregistravo nuostolių, priskirtinų jos vykdomai antžeminių paslaugų veiklai; be to, neigiami rezultatai, išsilaikę ir vėlesniais metais, atrodo nesikeis ir netolimoje ateityje.
- (111) Atsižvelgdama į savo verslo modelį (pagrindinis oro uostas arba centras), bendrovė SEA tvirtina būtinybę turėti operatorių, kuris galėtų teikti visas reikiamas antžemines paslaugas, atitinkančias aukštus kokybės standartus. Bendrovė SEA tvirtina, kad tik bendrovė „SEA Handling“ atitiko šiuos reikalavimus, nes kiti rinkoje esantys operatoriai neturėjo materialinių, ekonominių ir visų pirma personalo išteklių, kurių reikia siekiant užtikrinti visas reikiamas antžemines paslaugas pagal šį modelį.
- (112) Bendrovė SEA tvirtina, kad be savo interesų turi ir teisinių įsipareigojimų, nes nacionaliniuose teisės aktuose numatyta, kad oro uostą valdanti įstaiga yra atsakinga už sutrikimus, susijusius su antžeminių paslaugų teikimu.
- (113) Be to, visiškas rinkos liberalizavimas Italijoje lėmė didesnius oro uostą valdančios įstaigos įsipareigojimus, palyginti su iš dalies atvira rinka. Iš tikrųjų oro uostą valdanti įstaiga yra įsipareigojusi ir atsakinga kontrolės institucijoms, ji turi turėti specialiosios paskirties pajėgas, kad galėtų užtikrinti paslaugas avariniais ir nenumatytais atvejais. Ši įstaiga neturi jokių priemonių, kad galėtų įpareigoti naujus operatorius rūpintis šia „apsauga“, tačiau šie įsipareigojimai gali būti numatyti konkurso sąlygose vykdam operatoriaus atrankos konkurencinę procedūrą dalinai liberalizuotoje rinkoje.

Dėl bendrovės SEA veiksmų ekonominio racionalumo

- (114) Veiklos rūšių atskyrimo ir atitinkamo jų perkėlimo kontroliuojamai bendrovei „SEA Handling“ tikslas buvo laikytis Europos Sąjungos teisės ir kuo geriau prisitaikyti prie liberalizavimo, pasinaudojant per ilgalaikį laikotarpį jo teikiamomis plėtros galimybėmis. Anot bendrovės SEA, įvykdžius šį atskyrimą turėjo būti lengviau įgyvendinti reikiamą politiką, skirtą abiejų bendrovių efektyvumui ir našumui didinti, tuo pat metu išnaudojant esamas galimybes sudaryti sąjungas su išorės partneriais.
- (115) Bendrovė SEA taip pat tvirtina, kad antžeminių paslaugų veiklos perleidimas būtų padidinęs bendrovės SEA sąnaudas, nes šiai būtų tekęs įsipareigojimas teikti avarinių ir nenumatytų atvejų valdymo paslaugas. Apytiksliais skaičiavimais bendrovė SEA teigia, sutaupiusi 2003 m. 10,7 mln. EUR, o 2010 m. – 8,7 mln. EUR dėl vykdytos masto ekonomikos, suteikusios galimybę bendrovės „SEA Handling“ personalui naudoti ribines sąnaudas už apsaugos veiklą užuot dengus specializuotos grupės įsteigimo ir išlaikymo sąnaudas.
- (116) Bendrovė SEA primena, kad bendrovė „SEA Handling“ vos įsteigta turėjo labai sudėtingą sąnaudų struktūrą, kurią sudarė ypatingi įsipareigojimai ir tiksli užduotis pamažu susigrąžinti tvarią antžeminių paslaugų situaciją, o vėliau ir pelningumą. Todėl bendrovė SEA tvirtina pradėjusi nuo pat pradžių įgyvendinti intensyvią restruktūrizavimo ir sanavimo programą, turėdama tikslą rasti, jeigu įmanoma, ir strateginį partnerį, kuris galėtų prisidėti įgyvendinant šiuos tikslus.
- (117) Bendrovė SEA tvirtina 2001 m. gegužės mėn. pradėjusi konkurencinę procedūrą, skirtą rasti vienam ar keliems operatoriams, norintiems įsigyti bendrovės „SEA Handling“ kapitalo mažumos akcijų paketą – procedūrą, kurioje dalyvavo didžioji dalis pirminių sektoriaus operatorių. Išanalizavusi suinteresuotųjų bendrovių kvalifikaciją ir pasiūlymus, bendrovė SEA 2001 m. pradėjo derybas su [...], kuri pateikė įdomiausią partnerystės pasiūlymą. Nors derybos buvo išibėgėjusios ir buvo parengtas jungtinis planas bendrovei „SEA Handling“ atgaivinti, bendrovės SEA valdyba 2002 m. rugsėjo 10 d. posėdyje nusprendė, kad negali priimti šio operatoriaus pasiūlymo, kadangi laikė jį [...]. Bendrovė SEA pripažįsta, kad nepavykusios derybos turėjo įtakos tam, kad nebuvo įgyvendintas tikslas atkurti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą iki pradžioje numatyto termino, kadangi šiam tikslui pasiekti strateginis mažumos partneris buvo laikomas svarbia priemone.
- (118) Be to, bendrovė SEA tvirtina, kad 2008 m. balandžio mėn. pradėjo naują dalinio bendrovės „SEA Handling“ pardavimo procedūrą, kuri dar nėra užbaigta, nepaisant parodyto svarbaus tarptautinio operatoriaus pradinio susidomėjimo.
- (119) Bendrovė SEA pabrėžia, kad kuriant bendrovės „SEA Handling“ sanavimo programą pirmiausia buvo atsižvelgta į grupės pasirinktą oro uosto verslo modelį („centras“) ir orientuotasi į vidutinį ir ilgalaikį laikotarpį, per kurį būtų galima ekonomiškai sugrįžti prie finansinių įsipareigojimų, reikalaujamų užsiimant tokio tipo veikla, vykdymo. Bendrovė SEA taip pat atkreipia dėmesį, kad Direktyvoje 96/67/EB numatyta, kad tuo atveju, kai antžeminių paslaugų teikėjų skaičius yra ribojamas, jie turi būti atrenkami per tam skirtą procedūrą septyneriems metams, taip neakivaizdžiai pripažįstant, kad trumpesnis laikotarpis būtų per trumpas tinkamam organizaciniam planavimui ir su juo susijusiai ekonominei grąžai pasiekti.

- (120) Konkrečiai kalbant, programą sudarė darbo našumo atkūrimo ir laipsniško personalo sąnaudų mažinimo veiksmai. Šių tikslų būtų buvę pasiekta tiek kokybine prasme – keičiant antžeminių paslaugų teikimo tvarką, tiek kiekybine prasme – keičiant darbuotojų skaičių. Restruktūrizavimo planas pirmiausia rėmėsi 2002–2006 m. laikotarpio SEA grupės konsoliduotu verslo planu, kuriame buvo nustatyta strategija, tikslai ir priemonės, kurių reikėjo imtis norint atkurti antžeminių paslaugų pelningumą. Antra, 2003–2007 m. bendrovės „SEA Handling“ verslo plane, priimtame 2003 m. liepos 29 d., buvo numatyta restruktūrizavimo programa, skirta pagerinti šiam veiklos sektoriui svarbių paslaugų, struktūrų ir žmoniškųjų išteklių, efektyvumą. Bendrovė SEA tikėjosi atkurti teikiamų antžeminių paslaugų pelningumą per trejus metus, tai yra iki 2005 m. arba vėliausiai iki 2007 m.
- (121) Todėl bendrovė SEA prieštarauja Komisijos teiginiams, kuriais tvirtinama, kad grupės konsoliduotame verslo plane nėra išsamaus priemonių, kurių bendrovė SEA ketino imtis siekdama sanuoti bendrovę „SEA Handling“, aprašymo ir išsamaus bendrovės „SEA Handling“ verslo plano, tinkamai iliustruojančio bendrovės sanavimo strategiją ir laipsnišką jos įgyvendinimą.
- (122) Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad pagerėję pagrindiniai ekonominiai rodikliai 2003–2004 m. teikė daug vilčių ir įrodė, kad bendrovės SEA veiksmai buvo tinkami. Ji laikosi nuomonės, kad pelningumo atkūrimas iki 2005 m., numatytas 2003–2007 m. verslo plane, nepavyko dėl įvairių aplinkybių, kurios turėjo neigiamą poveikį ekonominei bendrovės „SEA Handling“ situacijai. Bendrovė SEA išvardija šias aplinkybes: SARS paplitimas 2002–2003 m.; karo Irake pradžia 2003 m. ir išaugusi pasaulinio terorizmo grėsmė; suintensyvėjęs spaudimas sumažinti antžeminių paslaugų kainas 2006 m., kuriam turėjo įtakos ir Malpensos oro uoste veiklą pradėję vykdyti nauji operatoriai, visų pirma „Aviapartner“, dėl to reikėjo peržiūrėti kai kurias sutartis, sumažinant kainą, tarp jų ir sutartį su „Alitalia“ (– 6 % vieneto kainos); sprendimas restruktūrizuoti oro linijų maršrutus siekiant išvengti perpildyto pagrindinio Milano Malpensos oro uosto, kurį „Alitalia“ priėmė 2007 m. ir kurio tikrasis poveikis pasireiškė nuo 2008 m. balandžio mėn.; Islandijos ugnikalnio Eyjafjallajökull pelenų debesis 2010 m.
- (123) Atsižvelgiant į bendrovės „SEA Handling“ ekonominės padėties pablogėjimą 2006–2007 m. ir „Alitalia“ restruktūrizavus maršrutus, bendrovė SEA turėjo nuspręsti, ar patvirtinti savo verslo modelį, o nusprendus teigiamai pritaikyti ir atnaujinti bendrovės „SEA Handling“ atgaivinimo planą. Bendrovė SEA galiausiai nusprendė 2007 m. sukurti inovatyvų modelį – savarankišką centrą arba virtualų centrą; tokiu būdu ji patvirtino strateginį sprendimą tęsti bendrovės „SEA Handling“ sanavimo ir restruktūrizavimo procesą, taip pat patvirtindama, kaip ir ankstesniame modelyje, antžeminių paslaugų veiklos svarbą, siekiant įgyvendinti pramoninius bendrovės planus. Sprendimas buvo pagrįstas jau pasiektais rezultatais darbo našumo ir personalo mažinimo srityje, ankstesne patirtimi, parodžiusia, kad pelningumo atkūrimas yra įmanomas, ir galiausiai tuo, kad bet koks kitas sprendimas, įskaitant ir užsakomąsias paslaugas, būtų turėjęs tą patį 2003 m. jau įvertintą nepageidaujamą poveikį.
- (124) Anot bendrovės SEA, nuostolių kompensavimo taikymas buvo vis dar pagrįstas, nes naudoti trečiuosius operatorius kai kurioms apsaugos veiklos rūšims vykdyti nebūtų buvę nei patogiu iš ekonominės pusės (atsižvelgiant į didesnes užsakomųjų paslaugų sąnaudas palyginti su tomis, kurios būtų teikiamos naudojantis viduje įgyvendinamomis sąveikomis), nei konkrečiai įmanoma praktikoje (atsižvelgiant į tai, kad nėra trečiųjų operatorių, galinčių pateikti globalų antžeminių paslaugų pasiūlymą, ir apskritai į menką paslaugų patikimumą ir kokybę, pademonstruotus Milano oro uostų operatorių daugybę kartų).
- (125) Dėl trečiųjų šalių pasiūlymų priimtino, bendrovė SEA pirmiausia teigia, kad nors kai kurie tretieji tiekėjai (pvz., „Aviapartner“) turi nuo 2006 m. sertifikatą teikti visas antžemines paslaugas Milano oro uostuose, tikroji situacija buvo visai kitokia. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad standartinė ENAC naudojama sertifikavimo procedūra yra netinkama, nes ji pagrįsta tik vertinimu, ar apskritai antžemines paslaugas teikianti bendrovė atitinka taikomus reikalavimus kaip grupė, o tai nėra susiję su realia galia, kurią bendrovė gali užtikrinti atskiruose oro uostuose. Bendrovė SEA taip pat laikosi nuomonės, kad, kaip oro uostą valdanti įstaiga, turėjo būti įtraukta į antžeminių paslaugų teikėjų sertifikavimo procedūrą, kad tiesiogiai nepatirtų trečiųjų operatorių veikimo sutrikimų ir neefektyvumo pasekmių, neturėdama įgaliojimų imtis sankcijų. Anot bendrovės SEA, 2011 m. sausio 19 d. naujame ENAC reglamente numatyta, kad oro uostą valdanti įstaiga pateiktų motyvuotą nuomonę dėl paslaugų teikėjo procedūrų ir standartų atitikimo.
- (126) Antra, bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad nė vienas trečiasis operatorius nebūtų galėjęs pasiūlyti visiškai visų paslaugų, nes jų verslo strategiją sudarė ir sudaro koncentravimasis į pelningiausias paslaugas.
- (127) Trečia, aktyvūs operatoriai būtų turėję skolų, kurios svarbios bendrovei „SEA Handling“, kuri dažnai būtų turėjusi imtis veiksmų avariniais atvejais, kad vykdytų veiklą tada, kai tų operatorių nėra, todėl galiausiai būtų kreipusis į teismą, kad atgautų dėl jų patirtas išlaidas.

- (128) Ketvirta, priešingai nei tvirtina Komisija, pagrindiniai dabartiniai konkurentai, vykdančys veiklą Milano oro uostuose, „ATA Handling“ ir „Aviapartner“, nepasiekė pelno. „ATA Handling“ 2003–2005 m. patyrė nuostolių kurie, anot bendrovės SEA, buvo didesni Milano oro uostuose. Kalbant apie „Aviapartner“, nepaisant pelno, pasiekto visame oro uostų tinkle, kuriame bendrovė vykdo savo veiklą, bendrovės SEA teigimu panašu, kad bendrovė užregistravo nuostolių, susijusių su veikla Milano oro uostuose.
- (129) Kalbant apie bendrovės „SEA Handling“ ekonominių rezultatų vertinimą, kuris galėjo kitaip paveikti sprendimą, bendrovė SEA pabrėžia, kad antžeminių paslaugų sektoriuje verslo sprendimų poveikį galima įvertinti tik per ilgą laikotarpį, todėl bendrovės SEA sprendimas pagrįstai negalėjo būti pakeistas vos po kelerių metų, visų pirma atsižvelgiant į teikiančius vilties rezultatus, gautus per pirmuosius trejus metus, kurių teigiamą poveikį pablogino tik vėlesni išoriniai su grupe SEA nesusiję įvykiai.
- (130) Atsižvelgiant į rezultatų apskaitą, bendrovė SEA pirmiausia pastebi, kad bendrovės „SEA Handling“ rezultatai buvo pasiekti nedotuojant antžeminių paslaugų veiklos, perleidžiant bendrovei „SEA Handling“ pagal tarifą apmokamą veiklą (o ne pagrįstą rinkos kainą), kuri yra akivaizdžiai pelningesnė, kaip įvyko kitų Europos operatorių atveju. Bendrovė SEA taip pat patikslina, kad bendrovė „SEA Handling“ yra vienintelis antžeminių paslaugų teikėjas Milano oro uostuose, kuris reguliariai moka oro uosto valdymo įstaigai bendro naudojimo turto mokestį, o bendrovės „SEA Handling“ apyvarta jau 2011 m. būtų buvusi pelninga, jei, kaip kiti operatoriai, vykdančys veiklą Milano oro uostuose, ji nebūtų mokėjusi oro uosto valdymo įstaigai šio mokesčio. Galiausiai bendrovė SEA patikslina, kad į antžeminių paslaugų veiklos balansą neįtrauktos pajamos iš centralizuotų infrastruktūrų valdymo, kaip yra su kitais lyginamais operatoriais. Bendrovei „SEA Handling“ priskyrus šią iš anksto nustatyto tarifo veiklą ji gautų maždaug 70 mln. EUR papildomų pajamų per metus. Bendrovė SEA pateikia pavyzdį – [...], kuri į savo antžeminių paslaugų balansą įtraukė pajamas iš „centralizuotų infrastruktūrų valdymo“, kurios nėra įtrauktos nei į antžeminių paslaugų baigtinį sąrašą, pateiktą Direktyvos 96/67/EB A priede, nei „IATA Standard Ground Handling Agreement“. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad imdamasi tokių veiksmų per 2005–2009 m. laikotarpį būtų gavusi nuo –9 mln. EUR iki + 8 mln. EUR bendrosios veiklos pelno maržos (palyginti su nuo –42,5 mln. EUR iki –23,2 mln. EUR faktiškai gauta), o veiklos nuostoliai būtų vidutiniškai sumažėję 100 %.
- (131) Bendrovė SEA tvirtina, kad tikrai būtų atkūrusi savo antžeminių paslaugų veiklos pelningumą iki 2012 m. nuolat vykdydama savo restruktūrizavimo planą, kuris pasirodė esąs apdairus ir atitinkantis veiksmus, kurių būtų buvę galima laukti iš privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikoje. Bendrovė SEA laikosi nuomonės, kad, pavyzdžiui, galės, atnaujinti strateginio partnerio paieškas antžeminėms paslaugoms teikti, kad galėtų plėsti savo veiklą šiame sektoriuje, net ir kituose nei Milano oro uostuose, taip pat galiausiai išplėsti savo veiklą ir pradėti teikti specializuotas paslaugas, kurių šiuo metu neteikia.
- (132) Bendrovė SEA pastebi, kad daugelis su ja dėl veiklos tipo lyginamų oro uosto valdymo įstaigų, net ir stambesnių kaip [...], aiškiai parodė nenorintys atsisakyti antžeminių paslaugų veiklos, nepaisant keleto finansų analitikų skatinimų, ir taip patvirtino šio verslo modelio teisėtumą.

5.2. [...]

- (133) Apskritai, [...] nurodo, kad antžeminių paslaugų sektorius yra pelningas, nepaisant mažų maržų. [...] pabrėžia, kad personalo sąnaudos yra didelė kiekvieno operatoriaus sąnaudų dalis, kuri dažniausiai sudaro 60–70 % apyvartos, todėl iš esmės būtina atidžiai stebėti operacijas, ypač remiantis planavimo sistemomis.
- (134) [...] laikosi nuomonės, kad sektoriuje veikia masto ekonomika, tai yra sąnaudos vienam keleiviui augant keleivių skaičiui sumažėja. Todėl [...] laikosi nuomonės, kad optimalus šių sąnaudų lygis bus pasiektas aptarnaujant 8–9 mln. keleivių per metus, ir kad bendrovė „SEA Handling“ gerokai viršijo šį lygį, nes per metus abiejuose oro uostuose aptarnauja maždaug 22 mln. keleivių, o jos rinkos dalis visą laiką viršija 70 %.
- (135) [...] pateikia „SAGAT Handling“ kaip pavyzdį pelningos rinkos bendrovės, kuri 2009 m. aptarnavo 2,5 mln. keleivių, o personalo sąnaudos sudarė 55 % jos apyvartos. Taip pat minėtinos bendrovės „Fraport Ground Services Austria“, „Swissport“ ir „Menies“.
- (136) [...] laikosi nuomonės, kad pagrindinė mažo bendrovės „SEA Handling“ pelningumo priežastis yra didelės personalo sąnaudos, kurios 2002–2008 m. visada sudarė daugiau nei 85 % apyvartos, o tai [...] yra per didelė priežastis. [...] dar labiau stebina tai, kiek bendrovė „SEA Handling“ atleido darbuotojų dėl darbo vietų mažinimo.

- (137) [...] nori atkreipti Komisijos dėmesį į tai, jog neįmanoma neatsižvelgti į tai, kad bendrovė „SEA Handling“ gavo kitų rūšių paramos. Pirmiausia [...] siūlo, kad stūmimo atgal, vilkimo, ledo nutirpdyimo ir keleivių nuvežimo autobusais prie tako paslaugas teiktų bendrovė SEA, o bendrovė „SEA Handling“ parduotų šias paslaugas savo klientams. [...] išreiškė abejonių dėl operacijų reguliarumo, nes bendrovės „SEA Handling“ apyvartoje trūksta skaidrumo.
- (138) Panašiai bendrovė SEA galėtų suteikti papildomą paramą bendrovei „SEA Handling“ leisdamą naudotis dalimi savo darbuotojų. Jei atsiskaitymas nebūtų teisingas, anot [...], gali būti, kad bendrovei „SEA Handling“ būtų suteikta neteisėta pagalba.
- (139) Kitas būdas, kaip bendrovė SEA galėtų suteikti pagalbą bendrovei „SEA Handling“ būtų tai, kad ji galėtų pateikti bendrus pasiūlymus oro linijų bendrovėms ir pasiūlyti nuolaidą, priklausančią nuo bendrovės „SEA Handling“ teikiamų antžeminių paslaugų teikimo. Perskaitęs kai kuriuos straipsnius spaudoje, [...] pastebėjo, kad beveik visada, kai tik bendrovė SEA pritraukia oro linijų bendrovę, antžemines paslaugas teikia bendrovė „SEA Handling“.
- (140) Galiausiai, [...] primena kolektyvinį susitarimą tarp antžeminių paslaugų teikėjų ir profesinių sąjungų. [...] patikslina, kad toks susitarimas taikomas visiems antžeminių paslaugų teikėjų darbuotojams. Anot [...], tik bendrovė SEA toliau taiko savo kolektyvinį susitarimą, kuris jai yra mažiau naudingas tiek trumpalaikiu, tiek ilgalaikiu laikotarpiu, atsižvelgiant į ekonominį ir teisinį planą; tai sprendimas, kuris neatitinka tokio valdymo, kokio buvo siekta sumažinus sąnaudas.

6. ITALIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ KOMENTARAI ATSAKANT Į SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PATEIKTAS PASTABAS

- (141) Italijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas atsakydamos į [...] suformuluotas pastabas.
- (142) Kalbėdamos apie pirmąjį argumentą, pagrįstą prielaida, pagal kurią antžemines paslaugas teikiančios bendrovės pelningumas priklauso nuo valdomų skrydžių skaičiaus, taigi ir nuo aptarnaujamų keleivių skaičiaus, Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad tai yra supaprastintas argumentas, paremtas abstrakčiu vertinimu, kuriame neatsižvelgiama bendrovės SEA sprendimų sietį su ilgalaikėmis ekonominėmis išvalgomis. Anot Italijos valdžios institucijų, masto ekonomika nėra esminis veiksnys, apskaičiuojant antžemines paslaugas teikiančios bendrovės ekonominius rezultatus. Jos ypač pabrėžia, kad tokios bendrovės pajamos visai nėra susijusios su aptarnaujamų keleivių skaičiumi, nes jos priklauso nuo valdomų skrydžių skaičiaus ir jų tonažo.
- (143) Be to, siekiant taikyti privataus investuotojo kriterijų, pagrindinės problemos net nekiltų, jei bendrovė būtų galėjusi gauti pelną, kurio dėl kokių nors priežasčių negavo, net jei akcininkas būtų turėjęs sąžiningų ekonominių interesų investuoti į bendrovę tikėdamasis ateityje gauti pelno, net ir ilgalaikiu laikotarpiu arba strateginiu požiūriu, net ir tik finansiniu. Todėl tai, kad tokie veiksmai galėjo sukurti pelną, yra šio kriterijaus taikymo privalumas.
- (144) Italijos valdžios institucijos taip pat pabrėžia, kad valdyti didelį skaičių skrydžių nėra pakankama sąlyga pelnui pasiekti. Jos pirmiausia primena, kad būtina veiklą vykdyti plačiame oro uostų tinkle, kaip jau buvo minėta anksčiau.
- (145) Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad antžemines paslaugas teikianti bendrovė, nesusijusi su oro uostų valdančia įstaiga ir neturinti dominuojančios pozicijos rinkoje tam tikrame oro uoste, gali vadovautis nuoseklia verslo strategija, pagrįsta tik pelningais laikomomis paslaugomis. Tokios strategijos bendrovė „SEA Handling“ laikytis negalėjo, nes ją kontroliavo oro uosto valdymo bendrovė ir ji turėjo įsipareigojimų šiai ir sektoriaus reguliavimo institucijai (ENAC) Linatės ir Malpensos oro uostuose užtikrinti nuolatinį ir efektyvų viso antžeminių paslaugų asortimento teikimą – paslaugų, kurių baigtinis sąrašas pateiktas Direktyvoje 96/67/EB. Taigi bendrovė „SEA Handling“ negalėjo nuspręsti teikti tik ekonomiškai tikslingesnes paslaugas arba paslaugas tik tam tikromis valandomis.
- (146) Italijos valdžios institucijos ginčija teiginį, kad antžemines paslaugas teikiančių Europos įmonių didelis skaičius užtikrintų nuolatinę pelno maržą. 2009 m. šeši didžiausi Italijos skyriaus operatoriai patyrė nuostolių (be „SEA Handling“, dar „Aviohandling“, „Flightcare“, „ATA Handling“, „Aviapartner“, „Marconi Handling“ ir „SAGA“). Tik „SAGAT Handling“, kuri turi labai mažą antžeminių paslaugų rinkos dalį Italijoje, gavo pelno, kurį Italijos valdžios institucijos pavadino mažu.

- (147) Vis dėlto kalbant apie bendrovės „SEA Handling“ ekonominių rezultatų palyginimą su kai kurių kitų sektoriuje veiklą vykdančių subjektų Italijoje arba Europoje, tai yra „SAGAT Handling“, „Fraport Ground Services Austria“, „Swissport“ ir „Menies“, Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad šių bendrovių negalima lyginti su bendrove „SEA Handling“. Institucijos taip pat išpėja, kad šios išvalgos nesuteikia naujos informacijos analizuojant privataus investuotojo kriterijų, todėl vis dėlto reikia sužinoti, ar yra kitų operatorių, kuriuos būtų galima palyginti su bendrove „SEA Handling“, kurios akcininkai, net ir privatūs, priima tokius pačius sprendimus kaip bendrovės SEA akcininkai. Bendrovių „SAGAT Handling“ ir „SEA Handling“ veikos organizavimas yra visiškai skirtingo sudėtingumo. Kalbant apie „Menzies aviation“ ir „Swissport“, antžemines paslaugas teikiančias nepriklausomas bendroves, veikiančias tarptautiniame tinkle, jų ekonominiai rodikliai negali būti efektyviai palyginti su bendrovės „SEA Handling“ rodikliais dėl priežasčių, kurias Italijos valdžios institucijos nurodė anksčiau.
- (148) Atsižvelgiant į tai, kad sąnaudos personalui sudaro didelę bendrovės „SEA Handling“ apyvartos dalį palyginti su sektoriaus vidurkiu, ir teiginį, kad taip yra dėl privataus investuotojo kriterijaus nesilaikymo, Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad šiame argumente neatsižvelgiama į įvairių operatorių skirtybes. Jos ypač laikosi nuomonės, kad operatoriai, kurie, kaip bendrovė „SEA Handling“, atsirado atskyrus antžeminių paslaugų ir oro uosto valdymo veiklą, neišvengiamai konkuruoja bent jau pirmaisiais veiklos metais, o jų darbo sąnaudos yra aukštesnės nei naujai į rinką ateinančių operatorių.
- (149) Todėl Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad bendrovių, kurias kontroliuoja oro uostą valdančios įstaigos ir kurios teikia visą antžeminių paslaugų asortimentą, tokia vidutinė personalo sąnaudų dalis nuo apyvartos turi būti fiksuota – 70–75 %. Didesnės sąnaudas lemia tai, kad šios bendrovės samdo aukštos kvalifikacijos darbuotojus, puikiai pažįstančius sektorių ir išmanančius jį reglamentuojančius teisės aktus bei procedūras, be to, šios bendrovės teikia visą antžeminių paslaugų asortimentą. Todėl akcininkas/oro uostą valdanti įstaiga, būdama suinteresuota laipsniškai sumažinti darbo sąnaudų dalį, dar daugiau dėmesio skirtų, viena vertus, sukauptai patirčiai išsaugoti, o antra vertus, antžeminių paslaugų jungimui, nes grupei tai yra reikšminga strategiškai. Be to, Italijos valdžios institucijos patikslina, kad nauji rinkos žaidėjai neturi senų įsipareigojimų dėl ankstesnių sutarčių.
- (150) Italijos valdžios institucijos taip pat norėjo pateikti darbo sąnaudų dalies pokyčius apyvartoje, kurie skiriasi nuo pateiktų [...] pastabose ir 2002–2011 m. buvo teigiami, 2010 m. sąnaudos sudarė kiek mažiau nei 80 % ir, kalbant apie nepriklausomus antžemines paslaugas teikiančius operatorius, siekė vidutinį sąnaudų lygį – kiek mažiau nei 70 %.
- (151) Kalbant tariamą pagalbą, kurią nurodė [...], Italijos valdžios institucijos teigia, kaip tai tik prielaidos, nepagrįstos jokių pagrindu ir įrodymais.
- (152) Visų pirma, kalbant apie paslaugas (stūmimas atgal ir vilkimas, keleivių nuvežimas autobusais prie tako), kurias teikia bendrovė SEA, o naudojasi bendrovė „SEA Handling“, Italijos valdžios institucijos nurodo, kad šios paslaugos teikiamos vadovaujantis nuostolingomis subrangos sutartimis (pagal rinkos sąlygas), kaip nurodyta tiek sutartyse su vežėjais-klientais, tiek ENAC išduotame sertifikate. Jos taip pat patikslina, kad prieiga prie tokių paslaugų suteikia be diskriminacijos, tai yra bet kuriam kitam operatoriui, kuris jų prašo ir kad kai kurių paslaugų teikimas kaip užsakomųjų paslaugų yra paplitusi praktika Italijoje, antžeminių paslaugų teikimo srityje.
- (153) Kalbėdamos apie teiginį, kad bendrovė „SEA Handling“ nemokamai naudojosi bendrovės SEA personalu antžeminiams paslaugoms teikti, Italijos valdžios institucijos teigia, kad jis yra nepagrįstas ir kad atskyrus bendrovės antžeminių paslaugų šaką, visos reikiamos kompetencijos tokioms paslaugoms teikti buvo sutelktos bendrovės „SEA Handling“ išlaidų centruose.
- (154) Atsižvelgiant į tai, kad bendrovė SEA tariamai suteikė geriausias įėjimo į rinką sąlygas Milano oro uostuose (tai yra nuolaidas) naujiems vežėjams, kad jie rinktųsi bendrovę „SEA Handling“, o ne kitus konkuruojančius operatorius, le Italijos valdžios institucijos teigia, kad šis argumentas yra visiškai nepagrįstas, neturi įrodymų ir jį paneigia faktas, kad tokie pagrindiniai vežėjai kaip „Gulf Air“ Malpensoje ir „Air Malta“, „Air Baltic“ ir „Carpatair“ Linatėje pasirinko bendrovės „SEA Handling“ konkurentus.
- (155) Galiausiai, kalbant apie SEA kolektyvinės sutarties taikymą bendrovės „SEA Handling“ darbuotojams užuot sudarius naują specifinę kolektyvinę sutartį, taikomą antžeminių paslaugų sektoriaus darbuotojams, [...], net jei tai būtų naudingiau pirmiausia dėl ekonominių ir teisės aktų požiūriu, Italijos valdžios institucijos pirmiausia nori pabrėžti, kad, nepriklausomai nuo nagrinėjamos sutarties turinio ir tai, ar ji taikoma, iškeltas prieštaravimas šiai procedūrai yra visiškai nesvarbus, nes tai būtų susiję tik su įvykiu, kuris įvyko ne procedūroje nagrinėjamu laikotarpiu.

- (156) Bet kokių atvejų, jos teigia, kad, atsižvelgiant į kolektyvinę sutartį, kurią sudaro viena bendra dalis ir trys specialūs skyriai, dėl kurių buvo atskirai susitarta su kiekviena iš suinteresuotųjų atstovaujamų asociacijų („Assoaeroporti“, „Assohandlers“ ir „Assocatering“), bendrovė „SEA Handling“ savo darbuotojams taikė šio sutarties bendrąją dalį ir tą skyrių, dėl kurio buvo susitarta su „Assoaeroporti“, kadangi bendrovė „SEA Handling“ negalėjo neatsižvelgti ir nesilaikyti sutarčių, anksčiau pasirašytų su profesinėmis sąjungomis, kaip paaiškėja iš 2002 m. vasario 4 d. profesinių sąjungų susitarimo⁽²⁷⁾, kur rašoma, kad „Bendrovė „SEA Handling“ taikys kolektyvinę sutartį, kurią pasirašė „Assoaeroporti“ ir profesinės sąjungos“.

7. PAPILDOMA INFORMACIJA, PATEIKTA 2012 M. BIRŽELIO 28 D.

- (157) Po 2012 m. birželio 19 d. susirinkimo Milano savivaldybė suformulavo tolesnes pastabas dėl nagrinėjamų priemonių vertinimo, ypač dėl „vidinės SEA grupės dalies, kurią sudaro bendrovės „SEA Handling“ konsolidavimas“, dėl bendrovės SEA pasirinkto verslo modelio, skirto oro uostų, kurių valdymu ji rūpinasi, plėtrai, ir dėl būtinybės atskirti skirtingus tyrimo laikotarpius.

Vidinė SEA grupės dalis, kurią sudaro bendrovės „SEA Handling“ konsolidavimas

- (158) Pirmiausia, Milano institucijos tvirtina, kad bendrovė SEA niekada neįtė poreikio kreiptis finansinės pagalbos į savo akcininkus (Milano savivaldybę ir provinciją), skirtos konsolidacijai. Atvirkščiai, minėtos valdžios institucijos gavo didelių dividendų iš SEA grupės, kurie 2002–2012 m. sudarė 550 mln. EUR.
- (159) Anot Milano institucijų, visiškai neaišku – priešingai, tai dar reikia įrodyti – kad, jei bendrovė SEA būtų nusprendusi nekonsoliduoti bendrovės „SEA Handling“ ir patikėti šias paslaugas nepriklausomam operatoriui, valdžios institucijos būtų gavusios dar didesnę finansinę naudą. Taip iš esmės susiklostė dėl to, kad buvo sudėtinga iš trečiųjų šalių geromis kainomis gauti visas antžemines paslaugas, kurias bendrovė SEA, būdama oro uostą valdanti įstaiga, privalo teikti visiems vežėjams ir keleiviams nuolat, prieinamai ir sukomplektuotas, vadovaudamasi galiojančiais reglamentais. Sudėtinga išlaikyti paslaugų kokybės kontrolę, nors tai yra būtinas reikalavimas, norint užtikrinti oro uosto konkurencingumą ir atkurti skrydžių skaičių (ką bendrovė SEA faktiškai galėjo pasiekti dėl pasirinkto verslo modelio), be to, minėtas verslo modelis ir oro uosto centro modelis yra neatsiejami, ypač po „Alitalia“ restruktūrizavimo siekiant išvengti perpildyto pagrindinio Milano Malpensos oro uosto ir atsižvelgiant į tai, kad reikia sukurti savarankiško centro arba virtualaus centro planą). Milano savivaldybė nėra susipažinusi su Komisijos (ar nepriklausomų ekspertų jos vardu) atliktais vertinimais, kuriais galėtų pasinaudoti ir užginčyti šiuos teiginius.
- (160) Galiausiai, Milano institucijos laikosi nuomonės, jog reikia pabrėžti, kad būtent dėl to, jog nebuvo finansinių srautų iš bendrovės SEA valstybinių akcininkų ir to, jog sprendimas konsoliduoti bendrovę „SEA Handling“ atitiko bendrovės SEA strateginius tikslus, galimas nagrinėjamų priemonių vertinimas kaip valstybės pagalbos turėtų būti kiekvieno atskiro sprendimo padengti nuostolius atsakomybės prieš valstybę įrodymas, atsižvelgiant į visą nagrinėjamą laikotarpį ir, tuo labiau, antrąjį etapą (nuo 2007 m.), kuriam netaikomi aspektai (kuriuos užginčijo Milano savivaldybė), pateikti procedūros inicijavimo dokumente.

SEA grupės įmonės modelis

- (161) Milano institucijos reikalauja laikytis pasirinkto modelio, tai yra pasirinkti netaikyti užsakomųjų antžeminių paslaugų, ir kartoja, kad esant tokiam modeliui svarbiausia tampa oro uosto plėtra ilgalaikiu laikotarpiu. Anot Milano institucijų, ši vizija priimtinesnė grupės atžvilgiu, kai nagrinėjama oro uosto sistema veikia kaip centras. Anot Milano institucijų, esant oro uosto sistemos valdymui, kai yra centro vežėjas arba vykdoma centro veikla, atsižvelgiant į didelį sistemos sudėtingumą lygį, reikia, kad paslaugas tiesiogiai teiktų tam tikrų oro uosto paslaugų valdytojas, įskaitant ir krovinių tvarkymą, kada būtų galima užtikrinti efektyvų oro uosto veikimą. Milano institucijos pateikia tokius pavyzdžius kaip Frankfurto, Vienos ir Paryžiaus oro uostai. Šį sprendimą, anot Milano institucijų, pagrindžia tokie aspektai:

- a) tai atitiko bendrovės SEA tikslą plėsti Milano Malpensos oro uosto kaip centro veiklą, o tam reikia nuolat kontroliuoti, stebėti ir valdyti antžemines paslaugas, kurias teikia centro vežėjas, o tai yra dar svarbiau, kad laikomasi savarankiško arba virtualaus centro modelio. Anot Milano institucijų, savarankiško arba virtualaus centro modelis reiškia oro uosto kaip centro plėtrą, kai nėra vieno ar kelių centro vežėjų. Taikant tokį modelį būtent oro uostą valdanti įstaiga tiesiogiai siūlo savo naudotojams galimybę naudoti oro uostą kaip centrą, susiejant atvykimo ir išvykimo skrydžius, kuriuos vykdo visi oro uoste esantys vežėjai nepriklausomai nuo to, ar vežėjai yra sudarę tarpusavio susitarimus;

⁽²⁷⁾ Komisija teigia, kad Italijos valdžios institucijos kalba apie minėtą 2002 m. balandžio 4 d. profesinių sąjungų susitarimą.

- b) tą patvirtino aplinkybė, kad svarbiausi žemyninės Europos oro uostų centrai priėmė tą patį sprendimą;
- c) tai buvo svarbu krovinių skrydžių plėtrai Milano oro uostuose – sektoriui, kuriame konkurencija tarp Europos oro uostų sparčiai auga, o galimybė pritraukti naujų vežėjų susijusi ir su siūlomų krovinių tvarkymo paslaugų specifiškumu. Pasirinkusi šį verslo modelį bendrovė SEA galėjo nuolat didinti krovinių skrydžių paslaugų skaičių Milano oro uoste, kuris yra pirmas Italijoje ir šeštas Europoje, jame yra didžiausia vien tik krovinių vežėjų iš Vidurinių ir Tolimųjų Rytų koncentracija (tai yra iš labiausiai ekonomiškai besivystančių pasaulio regionų);
- d) tai atitiko iš anksto pasirinktą verslo modelį, skirtą įvertinti pačios oro uostą valdančios bendrovės kapitalą, kad vėliau ją būtų galima privatizuoti.

Skirtumas tarp nagrinėjamų laikotarpių, siekiant įvertinti priemones

- (162) Milano institucijos remiasi 2003–2007 m. verslo planu, kuris buvo nusiųstas Komisijai pradėjus formalią tyrimo procedūrą. Anot jų, toks planas įrodo, kad bendrovės SEA veiksmai siekiant padengti nuostolius buvo patvirtinti laikantis apdairaus privataus investuotojo principo.
- (163) Todėl Milano institucijos laikosi nuomonės, kad bendrovės „SEA Handling“ 2003–2007 m. verslo plano analizė turėtų bet kokią atvejų parodyti, jog bendrovės „SEA Handling“ konsolidavimas atitinka Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – 2004 m. restruktūrizavimo gairės)⁽²⁸⁾, atsižvelgiant į tai, kad konsolidacija įvykdyta svariai prisidedant kontroliuojamai bendrovei, o finansinės operacijos buvo apribotos iki būtinojo minimumo, kad būtų išvengta bendrovės nemokumo pagal taikomus bendrovių teisės aktus. Bendrovė „SEA Handling“ konsolidacijai paskyrė visas savo jėgas, prarado rinkos dalį konkurentų labai ir atsisakė kai kurios periferinės veiklos atsižvelgusi į pagrindinę veiklą.
- (164) Milano institucijos pabrėžia, kad nors buvo daug nenumatytų įvykių, o bendrovės veikos pradžioje situacija buvo sudėtinga (ši bendrovė pradėjo veiklą ne kaip naują verslą pradedanti įmonė, bet kaip jau egzistuojančios ir sunkumų patiriančios bendrovės antrinė bendrovė, kuri tęsia dalį pagrindinės bendrovės veiklos), o visiškai liberalizavus krovinių tvarkymo rinką Italijoje nuvylė akcininko lūkesčius įgyvendinti konsolidaciją per numatytus penkerius metus. Pastangos pirmuoju (ir nelengvu) laikotarpiu parodė, kad bendrovės „SEA Handling“ konsolidavimas buvo konkrečiai įgyvendinamas. Jos taip pat primena, kad bendrovės ekonominė padėtis ir našumas to laikotarpio pabaigoje buvo daug geresni nei 2002 m.
- (165) Atsižvelgdamos į antrą konsolidacijos etapą, Milano institucijos remiasi SEA grupės 2007–2012 ir 2009–2016 m. strateginiais planais. Pastarajame numatyta, kad nenuostolingumo riba bus pasiekta per ateinančius metus (2012 m.). Jei nepaisant šių įrodymų Komisija būtų priešingos nuomonės, Milano institucijos laikosi nuomonės, kad ji turėtų atskirai išanalizuoti kiekvieną veiksmą, atliktą su bendrovės „SEA Handling“ kapitalu, kad galėtų patikrinti, ar pagalba buvo suteikta, ir ypač Milano savivaldybės atsakomybę, kuri buvo griežtai paneigta.

8. PRIEMONIŲ VERTINIMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

- (166) Pradėjusi formalią tyrimo procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį ir atsižvelgiama į argumentus, kuriuos šiuo atveju pateikė Italijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys, Komisija laikosi nuomonės, kad nagrinėjamos priemonės yra valstybės pagalba, nesuderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir yra neteisėtos pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.
- (167) Kalbėdama apie šiame sprendime nagrinėjamą laikotarpį, Komisija paprašė Italijos pateikti kai kurią informaciją, būtiną įvertinti nagrinėjamų priemonių suderinamumą su vidaus rinka, ir nurodė aptariamąjį laikotarpį sprendimo pradėti procedūrą 2.1 punkte ir 5 dalyje. Taigi 5 dalyje Komisija paprašė jau pateikti: „bendrovės „SEA Handling“ 2002 m. verslo planą ir tolesnius jo pakeitimus arba bet koki dokumentą, susijusį su strategija ir bendrovės „SEA Handling“ pelningumo atkūrimu; bendrovės „SEA Handling“ viso 2002–2009 m. laikotarpio ekonominius rezultatus; nuostolių padengimo sumas bei tikslią formą ir ypač laikotarpio nuo 2005 m. iki dabar duomenis [...]“

⁽²⁸⁾ OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

- (168) Bet koku atveju, sprendime pradėti formalią tyrimo procedūrą Italijos valdžios institucijų buvo paprašyta pateikti pastabas apie visą nagrinėjamą laikotarpį. Komisija sprendimo 42 dalyje patikslino, kad „Komisija laikosi nuomonės, jog būtina išnagrinėti laikotarpį 2002–2010 m., kad būtų galima patikrinti, ar tais metais bendrovė „SEA Handling“ gavo neteisėtą valstybės pagalbą nuostolių padengimo forma“.
- (169) Be to, Italijos valdžios institucijos nepateikė minėtos informacijos apie visą laikotarpį, aiškiai paminėtą sprendime pradėti formalią tyrimo procedūrą, todėl Komisija savo 2011 m. liepos 11 d. laiške dar kartą patikslino pateiktinus dokumentus ir nagrinėjamą laikotarpį.
- (170) Po šio Komisijos laiško Italijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas ir duomenis apie laikotarpį iki 2010 m., ypač savo 2011 m. rugsėjo 15 d. laiške.
- (171) Be to, Komisija pastebi, kad 2006–2010 m. laikotarpio nagrinėjamos priemonės yra tokios pačios kaip ir ankstesnio laikotarpio nagrinėjamos priemonės, tai yra kapitalo injekcijos, skirtos veiklos nuostoliams padengti, kurios buvo taikomos to paties subjekto ir tos pačios įmonės naudai. Todėl Komisija turėjo išnagrinėti visą aptariamąjį laikotarpį vadovaudamasi šia procedūra.
- (172) Atsižvelgusi į visas anksčiau pateiktas priežastis, Komisija laikosi nuomonės, nagrinėjamas laikotarpis yra laikotarpis nuo bendrovės „SEA Handling“ įsteigimo 2002 m. iki Komisijos sprendimo d pradėti formalią tyrimo procedūrą 2010 m. birželio 23 d.
- (173) Sprendime preliminariai nagrinėjamas stabilumo klausimas, jei paaiškėtų, kad bendrovė „SEA Handling“ patiria sunkumų pagal 1999 m.⁽²⁹⁾ ir 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (žr. 8.1 dalį). Toliau Komisija vertina, ar nagrinėjamos priemonės yra valstybės pagalba bendrovės „SEA Handling“ naudai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (žr. 8.2 dalį), ir galiausiai, ar ši pagalba gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka (žr. 8.3 dalį).

8.1. BENDROVĖS „SEA HANDLING“ SUNKUMAI

Dėl 1999 m. gairių dėl pagalbos restruktūrizuoti pagrindo

- (174) Pagal 1999 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 5 dalį, įmonę galima laikyti sunkumų patiriančia įmone, kai daugiau kaip pusė įmonės registruoto kapitalo yra prarasta arba pagal nacionalinės teisės aktus prieš ją gali būti pradėta vykdyti kolektyvinė nemokumo procedūra.
- (175) Pagal 1999 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 6 dalį, įmonę galima laikyti sunkumų patiriančia įmone, kai didėja nuostoliai, mažėja apyvarta, didėja atsargos, susidaro per dideli pajėgumai, mažėja pinigų srautai, auga skolos, kyla palūkanos ir mažėja arba yra nulinė grynoji turto vertė.
- (176) Teismas jau turėjo progą patvirtinti, kad tai, jog 1999 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 6 punkte kalbama apie išaugusius nuostolius, negali neleisti Komisijai nuolatinius nuostolius per kai kuriuos kelerius metus iš eilės laikyti finansinių sunkumų požymiu, net kai tie nuostoliai nedidėjo⁽³⁰⁾. Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovės „SEA Handling“ finansiniai nuostoliai 2002 m., tai yra nuo to momento, kai buvo apsispręsta dėl pirmos kapitalo injekcijos, buvo akivaizdūs. 2003–2004 m. įmonės situacija labai pagerėjo. Įmonė patyrė esminių nuostolių, dėl kurių susikauptė didesni nei 140 mln. EUR veiklos nuostoliai per trejus metus.
- (177) Teismas taip pat nustatė⁽³¹⁾, kad esminis įmonės kapitalo dalies sumažinimas yra veiksnys, nurodantis, kad įmonė patiria nuostolių. Komisija laikosi nuomonės, kad nuolatiniai įmonės užregistruoti nuostoliai, atitinkamai sumažėjusi kapitalo dalis ir bendrovės SEA sprendimas taikyti kapitalo injekcijas, kurios yra šio vertinimo objektas, skirtas padengti šį sumažėjimą, aiškiai parodo, kad įmonė nagrinėjamu laikotarpiu patyrė didelių finansinių sunkumų. Dokumentuose 2002 m., 2003 m. ir 2004 m. gruodžio 31 d. ataskaita ir balansas ši įmonė nurodo, kad bendrovės „SEA Handling“ nuostoliai yra didesni nei šios kapitalo trečdalis.

⁽²⁹⁾ OL C 288, 1999 10 9, p. 2.

⁽³⁰⁾ 2010 m. kovo 3 d. Ketvirtųjų Rūmų teismo Sprendimas *Freistaat Sachsen (Vokietija) (T-102/07)*, *MB Immobilien Verwaltungs GmbH and MB System GmbH & Co. KG (T-120/07) prieš Europos Komisiją*, Rink. p. II-585, 2010.

⁽³¹⁾ 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Corsica Ferries France prieš Komisiją*, T-565/08, Rink. p. II-2197, 2005, 105 punktas.

- (178) Teismas taip pat laikosi nuomonės⁽³²⁾, kad ekonominių veiksnių, įrodančių sunkią padėtį, kurioje atsidūrė įmonė, sąrašas, pateiktas 1999 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, nėra baigtinis. Bendrovės „SEA Handling“ atveju Komisija pastebi, kad įmonės skolos nuo 250,3 mln. EUR 2002 m. išaugo iki 310,6 mln. EUR 2003 m. ir tik šiek tiek sumažėjo 2004 m. – tada jos pasiekė 259,3 mln. EUR lygį. Taip pat sumažėjo ir bendrovės „SEA Handling“ grynoji aktyvų vertė – nuo 35,1 mln. EUR 2002 m. iki 34,8 mln. EUR 2003 m. Šie rodikliai reiškė, kad 2002 m. ir 2003 m. įmonė taip pat patyrė finansinių sunkumų.
- (179) Be to, Komisija pastebi, kad 2003 m. gruodžio 31 d. ataskaitoje ir balanse minimi „bendrovės „SEA Handling“ neigiami rezultatai, nes sąnaudos buvo pernelyg aukštos palyginti su rinkos dalimi ir nepriklausomai nuo dalinės naudos iš darbo jėgos susitarimų. Antžeminių paslaugų kiekis ateityje turėjo mažėti, taigi įmonė nebūtų galėjusi pasiekti ekonominio pariteto per numatytą laikotarpį.“ 2004 m. gruodžio 31 d. ataskaitoje ir balanse taip pat tvirtinama, kad „atkurti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą ateinančiais metais sudėtinga, netgi atsižvelgus į tai, kad auga jos konkurencingumas rinkoje joje atsiradus naujiems operatoriams.“ Panašūs teiginiai pateikti ir 2005 m. gruodžio 31 d. ataskaitoje ir balanse.
- (180) Galiausiai Komisija pastebi, kad faktą, jog įmonė patyrė sunkumų tuo metu, kai buvo įvykdyta pirma kapitalo injekcija, kelis kartus taip pat patvirtino Italijos valdžios institucijos ir bendrovės SEA⁽³³⁾, kaip ir daugybė Komisijai pateiktų verslo planų. Pakanka prisiminti, kad 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane buvo numatytas laipsniškas grįžimas prie antžeminių paslaugų pelningumo 2003 m. (31 puslapis). Be to, pati bendrovė „SEA Handling“ pastabose dėl sprendimo pradėti formalią tyrimo procedūrą patvirtino, kad nebūtų galėjusi padengti 2003–2005 m. laikotarpio nuostolių. Jei šių nuostolių nebūtų padengusi bendrovė SEA, įmonė būtų tapusi nemokia.

Dėl 2004 m. Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti

- (181) Komisija pastebi, kad sunkumus patiriančios įmonės apibrėžtis 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse išliko iš esmės nepakitusi. 1999 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 5 ir 6 dalies nuostatos buvo atkartotos 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 10 ir 11 dalyse.
- (182) Be to, 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 11 dalyje paaiškinama, kad net kai nesusidaro nė viena 10 dalyje paminėta sąlyga, įmonė gali būti laikoma patiriančia sunkumus, ypač jei yra tokių įprastinių apie sunkią padėtį bylojančių bruožų, kaip antai: didėjantys nuotoliai, mažėjanti apyvarta, didėjančios atsargos, pertekliniai pajėgumai, mažėjantys gryųjų pinigų srautai, augančios skolos, didėjančios palūkanos bei mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė.
- (183) Komisija pastebi, kad nei įmonės įsiskolinimas, nei veikos grynoji vertė 2004–2010 m. laikotarpiu labai nepadidėjo. Be to, bendrovė „SEA Handling“ visą 2004–2010 m. laikotarpį patyrė nuostolių. Situacija pablogėjo 2007 m., kai įmonė užregistravo daugiau nei 59 mln. EUR veiklos nuostolių, o 2008 m. šie nuostoliai siekė 52,4 mln. EUR. 2004–2010 m. sumažėjo visa apyvarta nuo 177,4 mln. EUR 2004 m. iki 125,9 mln. EUR 2010 m. Be to, 2004–2010 m. laikotarpiu bendrovė „SEA Handling“ gavo daugiau nei 270 mln. EUR kapitalo injekcijų.
- (184) Kai kurie dokumentai, kuriuos pateikė Italijos valdžios institucijos, patvirtina, kad bendrovė „SEA Handling“ po 2004 m. patyrė finansinių nuostolių. Pavyzdžiui, bendrovės „SEA Handling“ 2007 m. gegužės 31 d. valdybos susirinkimo protokole paaiškinta, kad bendrovę reikia iš esmės reorganizuoti, o tai reiškia, kad priemonės, kurių buvo imtasi anksčiau, nebuvo pakankamos įmonės sunkumams išspręsti. bendrovės „SEA Handling“ 2006 m. gruodžio 21 d. valdybos susirinkimo protokole taip pat paminėti vieno iš jos narių veiksmai, kuris patvirtino, kad bendrovės „SEA Handling“ situacija vis dar „kėlė didelį nerimą“.
- (185) Anksčiau pateikta informacija rodo, kad bendrovė „SEA Handling“ turi būti laikoma sunkumus patiriančia bendrove pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 11 dalį, kurioje nustatyta, kad bendrovė gali būti laikoma patiriančia sunkumus, „jei jai būdingi įprasti sunkumus patiriančios įmonės bruožai [...], pavyzdžiui: augantys nuostoliai, mažėjanti apyvarta, didėjančios atsargos, pajėgumų perteklius, mažėjantys gryųjų pinigų srautai, augančios skolos, didėjančios palūkanos ir mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė.“

⁽³²⁾ Žr. 32 išnašą.

⁽³³⁾ Pavyzdžiui, 2011 m. lapkričio 14 d. Italijos valdžios institucijų pastabų 12 priedas.

- (186) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija neabejoja, bendrovė „SEA Handling“ galėjo būti laikoma sunkumus patiriančia bendrove, kai buvo nuspręsta imtis priemonių. Tai atrodo pateisinama, jei atsižvelgiama į nuostolingą antžeminių paslaugų veiklos situaciją dar prieš jas perkelti teisinei struktūrai „SEA Handling“ 2002 m. Nuolatinis ir didelis disbalansas tarp pajamų ir sąnaudų, ir pasikartojantys bendrovės „SEA Handling“ nuostoliai lėmė, kad įmonė turi būti laikoma patiriančia sunkumus per visą nagrinėjamą laikotarpį⁽³⁴⁾.

8.2. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

- (187) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.“
- (188) Kad nacionalinė priemonė būtų apibrėžiama kaip valstybės pagalba, reikia, kad ji atitiktų šias kumuliacines sąlygas: 1) aptariama priemonė teikiama iš valstybės išteklių; 2) šis pranašumas yra atrankinio pobūdžio ir suteikia ekonominę naudą; 3) aptariama priemonė iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją ir gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai⁽³⁵⁾.
- (189) Toliau pateikiamos priežastys, dėl kurių Komisija laikosi nuomonės, kad aptariamoms priemonėms atitinka minėtas kumuliacines sąlygas.

8.2.1. DĖL VALSTYBĖS IŠTEKLIŲ PERDAVIMO IR VALSTYBĖS ATSAKOMYBĖS DĖL PRIEMONIŲ

- (190) Pirmiausia tikslinga prisiminti, kad valstybės išteklių sąvoka reiškia ir tiesiogiai valstybės suteiktą pagalbą, kurią taip pat gali suteikti valdžios institucijos arba jų įsteigtos ar paskirtos privačios įstaigos šiai pagalbai tvarkyti. Ši sąvoka⁽³⁶⁾ Sprendimas „Stardust Marine“.
- (191) Ištekliams, naudoti bendrovės „SEA Handling“ nuostoliams padengti, yra skirti valstybės, nes juos teikia bendrovė SEA, kurios kapitalo 99,12 % nagrinėjamu laikotarpiu priklausė Milano savivaldybei ir provincijai⁽³⁷⁾. Šiuo požiūriu, tai, kad lėšas perdavė bendrovė SEA, o ne minėtos vietinės įstaigos, nereiškia, kad lėšos buvo ne skirtos valstybės. Tokiu atveju taip pat reikia nustatyti, ar aptariamoms institucijoms veiksmai gali būti laikomi valdžios institucijoms priskiriamais veiksmais.
- (192) Komisija patvirtina savo pradinį vertinimą, kad priemonės priskiriamos Italijos valdžios institucijoms, o ypač Milano savivaldybei. Pirmiausia reikia pabrėžti, kad šios Italijos valdžios institucijos savo 2010 m. rugsėjo 15 d. pastabose pripažino, kad savivaldybė vykdo bendrovės SEA kontrolę, nes skiria valdybos ir stebėtojų tarybos narius. Antra, Komisija dar kartą patvirtina atsakomybės įrodymų, pateiktų sprendime pradėti procedūrą, svarbą. Šie įrodymai galioja visam nagrinėjamam laikotarpiui ir visoms kapiatlo injekcijoms, į kurias atsižvelgiama šiame sprendime.
- (193) Komisija daro preliminarų išvadą, kaip paaiškino Teismas sprendime „Stardust Marine“, kad „reikia [...] patikrinti, ar valdžios institucijos turi būti laikomos vienaip ar kitaip dalyvavusios tvirtinant šias priemones. Tuo momentu negalima reikalauti, kad tikslaus tyrimo pagrindu būtų įrodyta, kad tam tikru atveju valdžios institucijos konkrečiai skatino valstybinę įstaigą priimti svarstomas pagalbos priemones. Visų pirma atsižvelgiant į faktą, kad yra artimi santykiai tarp valstybės ir valstybinių įstaigų, yra reali rizika, kad valstybės pagalba gali būti suteikta neskaidriu būdu per šių įmonių tarpininką ir pažeidžiant Sutartyje numatytas taisykles dėl valstybės pagalbos“⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Akivaizdu, kad įmonės ekonominės situacijos pagerėjimu dėl keletą kartų suteiktos valstybės pagalbos, kuri prieštarauja vidaus rinkai, negalima pagrįsti argumentu, kad įmonė įveikė savo finansinius sunkumus. Tokia pagalba turėtų būti suteikta tik tuo atveju, jei ji neprieštarauja vidaus rinkai, ir vadovaujantis procedūra, numatyta SESV 108 straipsnio 3 dalyje.

⁽³⁵⁾ Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *Ekonomikos ir finansų ministerija prieš Florencijos taupomąjį banką*, C-222/04, Rink. p. I-289, 2006, 129 punktą.

⁽³⁶⁾ „apima visas pinigines priemones, kurias valdžios institucijos gali panaudoti paremdamos įmones, nepriklausomai nuo to, ar tos priemonės priklauso valstybės turtui nuolatos ar ne. Todėl net jei aptariamai priemonei skirtos pinigų sumos nėra valdomos valstybės išdo, šių sumų buvimas valstybės žinioje, ir todėl kompetentingų nacionalinių institucijų galimybė jomis disponuoti, sudaro pakankamą pagrindą laikyti šias lėšas valstybės ištekliais.“

⁽³⁷⁾ 2011 m. gruodžio mėn. 29,75 % bendrovės SEA kapitalo buvo parduotas privačiam fondui „F2i“ („Fondi italiani per le infrastrutture“).

⁽³⁸⁾ Sprendimo „Stardust Marine“ 52 ir 53 punktai.

- (194) Teismas taip pat nustatė, kad norėdama įrodyti atsakomybę Komisija gali remtis „bet kokių kitų įrodymų, konkrečių atveju rodančių, kad valdžios institucijos dalyvauja priimančią sprendimą dėl priemonės arba kad mažai tikėtina, jog jos nedalyvauja, taip pat atsižvelgiant į priemonės taikymo sritį, turinį arba jos sąlygas“⁽³⁹⁾.
- (195) Pirmas įrodymas, kurį patvirtina daugelis dokumentų⁽⁴⁰⁾, nurodo, kad bendrovė SEA padengė bendrovės „SEA Handling“ nuostolius savivaldybės prašymu ar bent jau jai aktyviai dalyvaujant. Komisija patvirtina savo pateiktą aptariamų dokumentų vertinimą, kurie akivaizdžiai nurodo Milano savivaldybės dalyvavimą bendrovei SEA valdant bendrovę „SEA Handling“, ypač siekiant išlaikyti užimtumo lygius.
- (196) Tai ypač atsispindi 2002 m. balandžio 4 d. bendrovės SEA ir profesinių sąjungų susitarimo protokole, kuriame konkrečiai sakoma, kad „bendrovė SEA [...] yra įsipareigojusi [...] paremti [...] nuostolių padengimą, kad galėtų išlaikyti bendrovės „SEA Handling SpA“ finansinį ir turto balansą“, ir kad šiuos įsipareigojimus užtikrina „susitarimas, kurį pasirašė Milano savivaldybė, veikdama ir kaip absoliučiosios daugumos akcininkė (bendrovės „SEA SpA“), įvykdytos investicijos, finansiniai ištekliai, kuriems netaikomi įstatymų apribojimai, perkelti iš bendrovės „SEA SpA“ bendrovei „SEA Handling SpA“, ir bendrovės SEA turtas bei lėšų kiekis...“⁽⁴¹⁾.
- (197) Taip pat, visi sprendime pradėti procedūrą minėti tekstai (2.4.2 ir 3.1.1.2 skyriai)⁽⁴²⁾ rodo Milano savivaldybės dalyvavimą valdant bendrovę „SEA Handling“ per bendrovę SEA, ypač siekiant išlaikyti užimtumo lygius.
- (198) Komisija laikosi nuomonės, kad Italijos valdžios institucijų veiksmai, ypač 2002 m. kovo 26 d. susirinkime, turėjo įtakos bendrovės SEA sprendimams dėl jos kontroliuojamos bendrovės „SEA Handling“. Tą dieną sudarytame susitarime Milano savivaldybė prisiėmė tikslus įsipareigojimus, kurie turėjo tiesioginį poveikį bendrovės „SEA Handling“ valdymui ir bendrovės SEA vaidmeniui jos kontroliuojamos bendrovės atžvilgiu. Be to, savivaldybė įsipareigojo sekti minėto susitarimo įgyvendinimą ir periodiškai vertinti jo vykdymo etapus. Taigi Milano savivaldybės išitraukimas yra neraminantis ir svarbus aspektas, kaip teigia Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA. Tai reiškia, kad bendrovė SEA negalėjo nepaisyti įsipareigojimų ir poreikių, kuriuos tokiam susitarime pateikė valdžios institucija/kontroliuojantis akcininkas, ir privalėjo į tai atsižvelgti priimdama priemones dėl bendrovės „SEA Handling“ valdymo. Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad nuostolių padengimo priemonėmis 2002 m. kovo 26 d. susitarime Milano savivaldybės prisiimti įsipareigojimai turėjo dar didesnę poveikį ir jos faktiškai tokių įsipareigojimų pasekmę.
- (199) Komisija atmeta tvirtinimą, pagal kurį Milano savivaldybė nebūtų prisiėmusi jokių funkcijų pasirašydama minėtą įsipareigojimą ir jai būtų užtekę tiesiog patvirtinti profesinėms sąjungoms užimtumo palaikymo strategiją, kurią priėmė bendrovė SEA.
- (200) Komisija laikosi nuomonės, kad tai, jog savivaldybė nedalyvavo pasirašant tolesnius profesinių sąjungų susitarimus po 2002 m. kovo 26 d. susitarimo, neleidžia ignoruoti reikšmingos jos įtakos tolesniems profesinių sąjungų susitarimams. Ypač kalbant apie savivaldybės įsipareigojimus 2002 m. balandžio 4 d. ir 2003 m. birželio 9 d. profesinių sąjungų susitarimuose, juose akivaizdi pakankamas 2002 m. kovo 26 d. susitarimo poveikis ir įtaka tolesniems profesinių sąjungų susitarimams. Bendrovė SEA taip pat patikslino, kad 2002 m. balandžio 4 d. profesinių sąjungų susitarimas buvo vis dar taikomas, todėl ji turėjo laikytis jo nuostatų. Italijos valdžios institucijos toliau teigia, kad bendrovė „SEA Handling“ negalėjo nesilaikyti įsipareigojimo laikytis susitarimų, kurie buvo anksčiau sudaryti su profesinėmis sąjungomis, ir atleisti personalą, o tai, anot Komisijos, rodo šių susitarimų poveikį bei valdžios institucijų dalyvavimą.
- (201) Galiausiai, Komisija nurodė kitus aspektus, kurie rodo, kad Milano savivaldybė visada buvo įtraukta, kai bendrovė SEA priėmė svarbius sprendimus bendrovės „SEA Handling“ naudai. Iš bendrovės SEA valdybos 2007 m. gegužės 31 d. protokolo dėl bendrovės SEA verslo plano pristatymo valdybai (kuris, anot Italijos valdžios institucijų, turėjo būti naudojamas ir kaip bendrovės „SEA Handling“ verslo planas) paaiškėja, kad šis planas buvo pristatytas bendrovės SEA daugumos akcininkui, kuris išreiškė savo vertinimą. Vėliau, kaip nurodyta bendrovės „SEA Handling“ valdybos 2008 m. birželio 13 d. protokole, susijusiame su bendrovės „SEA Handling“ 2009–2016 m. strateginio plano vykdymu, valdybos pirmininkas pabrėžė, kad strateginis planas buvo suderintas savivaldybe/akcininku. La Komisija laikosi nuomonės, kad atsižvelgus į abu dokumentus galima manyti, jog savivaldybės vaidmuo viršijo įprasto akcininko vaidmenį, kuris būtų buvęs informuotas ir vertinęs valdybos veiksmų parinktis pirmiausia atsižvelgdamas į vidinius įmonės organus ir vadovaudamasis oficialiais įmonės pranešimais. Todėl tvirtinimas, kad verslo planas

⁽³⁹⁾ Sprendimo „Stardust Marine“ 56 punktą.

⁽⁴⁰⁾ Ypač 2002 m. kovo 26 d. Milano savivaldybės administracijos, bendrovės SEA ir profesinių sąjungų sudarytas susitarimas, 2002 m. balandžio 4 d. bendrovės SEA ir profesinių sąjungų susitarimo protokolas, taip pat 2003 m. birželio 9 d. bendrovių SEA, „SEA Handling“ ir profesinių sąjungų susitarimo protokolas.

⁽⁴¹⁾ Žr. 2002 m. balandžio 4 d. bendrovės SEA ir profesinių sąjungų susitarimo protokolo paskutinę priedą. Idėją, kad bendrovės SEA prisiimti įsipareigojimai bendrovės „SEA Handling“ atžvilgiu garantavo daugumo akcininkas, patvirtinta ir minėto dokumento ketvirtoje priedaudoje bei 2 skyriaus pabaigoje.

⁽⁴²⁾ Šie sprendimo pradėti formalią tyrimo procedūrą skyriai turi būti laikomi neatsiejama šio sprendimo dalimi.

buvo suderintas pirmiausia su akcininku, patvirtina šio dominuojantį vaidmenį priimančią strateginius bendrovės SEA sprendimus. Šis vaidmuo atsispindi ir faktuose, kurie buvo priminti sprendimo pradėti procedūrą 51 dalyje ir šio sprendimo 35 dalyje (Milano savivaldybės vykdomosios institucijos narys paprašė bendrovės SEA pirmininko ir Milano mero atvykti į savivaldybės transporto komisiją ir paaiškinti, kaip jie ketina atnaujinti bendrovės „SEA Handling“ vaidmenį) ir sprendimo pradėti procedūrą 69 bei 70 dalyse (atsižvelgiant į glaudžius ryšius tarp bendrovių SEA ir „SEA Handling“ aukščiausio lygio vadovų, kurių paskyrimą kontroliuoja savivaldybė).

- (202) Komisija taip pat patvirtina, kad aktualus ir antras nustatytas atsakomybės įrodymas, tai yra ypatingo priklausomumo ryšiai tarp bendrovės SEA administracijos bei vadovų ir Milano savivaldybės.
- (203) Šiuo atžvilgiu, priešingai nei teigia Italijos valdžios institucijos, Komisija įrodymu laiko teiginius, pasirodžiusius spaudos straipsniuose tik tada, kai faktai buvo patvirtinti⁽⁴³⁾. Todėl Komisija pastebi, kad nei Italijos valdžios institucijos, nei bendrovė SEA neužginčijo aptariamų faktų, nepateikė komentarų dėl to, jog Milano merė Letizia Moratti 2006 m. paprašė atsistatydinti poną Bencini, tuometinį vadovą ir generalinį direktorių, ir šis atsistatydino dviem metais anksčiau iki įprastos jo įgaliojimų pabaigos⁽⁴⁴⁾.
- (204) Bet koku atveju Komisija pabrėžia, kad tuo atžvilgiu, jog generalinis advokatas byloje „Stardust Marine“ pranešė, kad „dėl įrodinėjimo sunkumų ir akivaizdaus pavojaus išvengti“, apie valstybės veiksmų įrodymus galima spręsti iš paprastų „straipsnių spaudoje“⁽⁴⁵⁾.
- (205) Kalbant apie tai, jog, anot bendrovės SEA, spaudos straipsniai ir juose pateikti faktai datuojami 2006 m. ir jie negalėtų nieko „įrodyti“ apie įtaką, kurią savivaldybė turėjo bendrovei SEA, Komisija laikosi nuomonės, kad įrodymai, susiję su administracijos priklausomumu, nurodo bendrovės SEA veikimo bendrą aplinką, taigi ir aplinką, kurioje buvo priimti kasmetiniai sprendimai padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius. Bet koku atveju, į Komisijos tyrimą įtrauktas ir tolesnis nei 2006 m. laikotarpis.
- (206) Trečia, kalbant apie atsistatydinimo pareiškimų blankus, kuriuos bendrovės SEA administracija įteikė Milano merui, Komisija nepalaiko bendrovės SEA ir Italijos valdžios institucijų teiginio, kad tokie pareiškimai, kurie tariamai turėjo tik moralinę, o ne teisinę vertę, nebūtų turėję įtakos valdybos narių veiksmams. Komisija faktiškai mano, kad ši praktika nebūtų turėjusi kito tikslo kaip tik sustiprinti Milano savivaldybės kontrolę bendrovės SEA administracijai ir vienbalsiai sustiprinti galią patvirtinti administracijos veiksmus, kurią savivaldybė būtų turėjusi vykdyti tik savo, kaip bendrovės SEA akcininko, teisių ribose. NET jei šie pareiškimai būtų turėję tik moralinę vertę, nors ir neatrodo, jie patvirtintų, jog valdžios institucijos kišasi į bendrovės SEA valdymą. Bet koku atveju, Komisija primena, kad 2010 m. rugsėjo 15 d. savo pastabų 37 puslapyje le Italijos valdžios institucijos patvirtino, jog, užuot turėję tik moralinę vertę, šie pareiškimai teisiškai įpareigojo aptariamą administraciją prašyti atlyginti nuostolius dėl netinkamo išankstinio darbo sutarties nutraukimo pagal Italijos civilinį kodeksą. Savivaldybė, kontroliuojanti akcininkų susirinkimą, vykdo labai griežtą administracijos kontrolę nuo to momento, kai jie atleidžiami iš susirinkimo, net jei ir geriausiai atstovavo įmonės interesams, nesuteikiant jiems teisės į bet kokių nuostolių atlyginimą nutraukus sutartį anksčiau. Kalbant būtent apie bendrovės „SEA Handling“ pateiktą argumentą, pagal kurį atsistatydinimo pareiškimai jokių atvejų nebuvo valdybos įtakos pasekmė, ir atsižvelgiant į tai, kad ši neleido valstybinio akcininko prašymu paskirstyti 250–280 mln. EUR ypatingųjų dividendų, Komisija pastebi, kad bendrovės SEA 2006 m. vasario 24 d. susirinkimo protokole paaiškinta, jog paskirsčiusi ypatinguosius dividendus iki 200 mln. EUR paskirstymas įmonės išiskolinimo rodiklis būtų atitikęs palyginamų įmonių vidutinį išiskolinimo rodiklį, o tai būtų užtikrinę pakankamą finansinį lankstumą. Antra, Komisija pastebi, kad tame pačiame dokumente patikslinama, jog bendrovė SEA, vadovaudamasi objektyviomis priežastimis, buvo nustačiusi 200 mln. EUR dividendų ribą, o tai yra aukščiausias dividendų lygis, kurį įmonė galėjo paskirstyti atsižvelgdama į tam tikro laikotarpio finansinius rodiklius. Iš tikrųjų 2006 m. *Valdymo ataskaita* patvirtina išaugusį išiskolinimo santykį (2006 m. jis buvo dvigubai didesnis nei 2005 m.) iš dalies dėl sumažėjusio likvidumo, atsižvelgus į ypatingųjų dividendų paskirstymą akcininkams. Taigi jei bendrovė SEA būtų paskirsčiusi didesnius dividendus, būtų buvę sunkiau padengti tų metų bendrovės „SEA Handling“ nuostolius. Be to, tai, kad akcininkas nustatytu metu gali paprašyti nustatytos dividendų sumos, bet vadovybė paskirsto mažesnę sumą, atrodo įprasta įmonės veikloje ir neprieštarauja tam, kad toks akcininkas gali griežtai kontroliuoti vadovybę.

⁽⁴³⁾ Komisija persiunčia spaudos straipsnius, nurodant sprendimo pradėti procedūrą 67 dalyje. Taip pat žr. „La Repubblica“, 2006 m. vasario 25 d., *SEA, nuovo attacco della Provincia* (SEA. Nauja provincijos ataka); „L'Unità“, 2006 m. vasario 25 d., *SEA, Penati chiede le dimissioni del consiglio* (SEA. Penati prašo valdybos atsistatydinti).

⁽⁴⁴⁾ Žr. http://archivistorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html.

⁽⁴⁵⁾ Sprendimo „Stardust Marine“ išvadų 68 punktą.

- (207) Komisija laikosi nuomonės, kad tokia praktika objektyviai atspindi priklausomumo situaciją. Komisija, negalėdama įvertinti faktinio poveikio *a posteriori*, kurį ši praktika galėjo turėti, laikosi nuomonės, kad šie pareiškimai vien savo buvimu (*a priori*) tikrai galėjo turėti įtakos valdybos nariams, kuriuos paskyrė Milano savivaldybė. Valdžios institucijoms net nereikėjo remtis minėtais pareiškimais, kad galėtų taikyti šią įtaką, kadangi akivaizdu, jog vien jų buvimas pastato administraciją į priklausomą padėtį Milano mero atžvilgiu.
- (208) Atsižvelgiant į Italijos valdžios institucijų pateiktus patikslinimus dėl valdybos narių paskyrimo, Komisija tvirtina, kad savivaldybė *de facto* „skiria vadybos narius“. Tai paaiškėja iš to, kad, kaip pranešė Italijos valdžios institucijos, savivaldybė administraciją, kurią vėliau skiria visuotinis susirinkimas, kurio narė yra savivaldybė kaip daugumos akcininkė. Vien šio savivaldybės kontrolės bendrovei SEA institucinės sąsajos kriterijaus nepakanka siekiant parodyti faktinę savivaldybės kontrolę bendrovei SEA konkrečiu atveju, tačiau šis kriterijus yra įrodymo dalis.
- (209) Kalbėdama apie Italijos valdžios institucijų pateiktus priešingus įrodymus, skirtus įrodyti, kad valstybė nėra atsakinga už priemones, tai yra, kad savivaldybės tarybos nariai daug kartų viešai paneigė turį prieigą prie vidinių bendrovės SEA dokumentų, Komisija šiuos argumentus laiko neveiksmingais, nes vien vadovaujantis formaliais reikalavimais, kurie numatyti Italijos civiliniame kodekse, neplatinti vidinių įmonės duomenų, tokių kaip valdybos protokolai, išaiškėja faktinė savivaldybės kontrolė bendrovei SEA – tiek apskritai, tiek konkrečiu atveju. Komisija taip pat pabrėžia, kad įvairūs savivaldybės tarybos nariai, viešai paneigę turį prieigą prie tam tikrų dokumentų, buvo opozicijoje ir nepriklausė savivaldybės valdančiajam organui. Tvirtindama, kad Milano savivaldybė su bendrove SEA palaiko priklausomybės nuo savęs ryšius, Komisija ypač turi omenyje tuos valdymo organus, kurie savivaldybėje turi sprendžiamąją galią, kad galėtų daryti poveikį įmonės valdymui.
- (210) Ketvirta, apskritai atsižvelgus į Malpensos ir Linatės oro uostų operacijų svarbą vietiniame socialiniame bei ekonominiame kontekste ir jų esminį vaidmenį įvairių sričių politikoje – tiek transporto, tiek regioninės plėtros arba teritorijų planavimo, vietinės valdžios institucijos apskritai nėra „nesančios“, kai oro uosto operatorius priima svarbius sprendimus dėl šių infrastruktūrų ilgalaikio, *a fortiori* kai institucija yra ir oro uosto valdančios įstaigos kontroliuojanti akcininkė. Komisija pastebi, kad Italijos valdžios institucijos savo pastabose patvirtina aptariamų priemonių politinę reikšmę. Šiuo atveju Komisija taip pat pabrėžia, bendrovės „SEA Handling“ nuostolių padengimo priemonės daugiau ar mažiau buvo SEA grupės strategijos dalis, kaip paaiškino Italijos valdžios institucijos savo pastabose.
- (211) Penkta, Komisija laikosi nuomonės, kad nuostolių padengimo priemonės, įvykdytos didinant bendrovės „SEA Handling“ kapitalą, yra ne kasdienio valdymo priemonės, be išskirtinės priemonės. Ypatingas priemonių pobūdis pasireiškia tiek ekonominiu požiūriu, atsižvelgiant į aptariamų sumų kiekį (kiekvienas nuostolių padengimas buvo kompensuotas didinant kapitalą skirtingomis sumomis, milijonais eurų), tiek politiniu, atsižvelgiant į numatytą priemonių poveikį užimtumo išlaikymui.
- (212) Atsižvelgiant į ypatingą priemonių pobūdį, jos nebuvo priimtos nepriklausomai nuo bendrovės SEA valdybos, bet aiškiai patvirtinus visuotiniam susirinkimui kuriame daugumos akcininkė yra savivaldybė, vadovaujantis bendrovės SEA įstatais ir šios srities principais, kurie nustatyti civiliniame kodekse. Taigi nėra abejonių, kad savivaldybė buvo visiškai informuota ir patvirtino šias priemones, kaip paaiškėja iš visuotinių susirinkimų protokolų. Ji ne tik žinojo apie būsimas priemones dalyvaudama 2002 m. kovo 26 d. susitarime, bet ir buvo informuota apie kiekvieną bendrovės „SEA Handling“ nuostolių padengimo priemonę ir sistemingai jas visas patvirtino. Taigi šias išskirtines priemones būtina reikia priskirti valstybei.
- (213) Komisija primena, kad sprendime „Stardust Marine“ Teismas paskelbė, kad atsakomybės įrodymas galėjo būti „bet koks įrodymas, konkrečiu atveju nurodantis valdžios institucijų dalyvavimą, tai yra mažą tikimybę, kad institucijos nedalyvaus patvirtinant priemones, atsižvelgiant ir į tokių priemonių aprėptį bei jų turinį, tai yra jose išdėstytas sąlygas“⁽⁴⁶⁾.
- (214) Galiausiai, kaip nurodyta 8.2.3 skyriuje, net ir tai, kad bendrovės SEA veiksmai neatitiko privataus investuotojo kriterijaus, patvirtina valdžios institucijų įtaką aptariamoms priemonėms⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Sprendimo „Stardust Marine“ 56 punktas.

⁽⁴⁷⁾ Generalinio advokato F.G. Jacobs išvadų, pateiktų 2001 m. gruodžio 13 d. byloje „Stardust Marine“ 67 punkte.

- (215) Šiuo atveju, atsižvelgdama į aptariamų priemonių svarbą ir kitus svarbius aspektus, pabrėžtus šiame sprendime ir sprendimo pradėti procedūrą, Komisija mano turinti pakankamai įrodymų, kad įrodytų, jog aptariamoms priemonėms turi būti priskirtos Italijos valstybei dėl Milano savivaldybės įtakos bendrovės „SEA Handling“ nuostolių padengimo priemonėms, tai yra mažos tikimybės, kad valdžios institucijos nedalyvavo patvirtinant tokias priemones.
- (216) Iš to išplaukia, kad Komisija turi atmesti Italijos valdžios institucijų teiginį, jog Komisija turėtų atskirai išanalizuoti kiekvieną veiksmą su bendrovės „SEA Handling“ kapitalu, kad galėtų patikrinti, ar tai buvo valstybės pagalba, o ypač ar už tai buvo atsakinga Milano savivaldybė. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad visi aspektai, išvardyti 174–186 dalyse (ir priemonių analizė apdairaus privataus investuotojo požiūriu) yra pakankami įrodymai, rodantys, kad nuostolių padengimas didinant kapitalą gali būti tik strategijos įgyvendinimo ir valdžios institucijų įtakos visu aptariamam laikotarpiu rezultatas. Iš tikrųjų Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad, nors ir sprendimai padengti nuostolius kasmet buvo patvirtinti formaliai, egzistavo ilgametė nuostolių padengimo strategija, skirta visam restruktūrizavimo laikotarpiui (žr. 225–232 dalis).
- (217) Todėl Komisija daro išvadą, kad aptariamoms priemonėms turi būti priskiriamos valstybei.

8.2.2. DĖL ATRANKINIO PRIEMONIŲ POBŪDŽIO

- (218) Šiuo atveju priemonė yra atrankinio pobūdžio, nes yra susijusi tik su bendrove „SEA Handling“.

8.2.3. DĖL PRIVATAUS INVESTUOTOJO, VEIKIANČIO RINKOS EKONOMIKOS SĄLYGOMIS, PRINCIPŲ TAIKYMO IR DĖL EKONOMINIO PRANAŠUMO

- (219) Kalbant apie ekonominį pranašumą, reikia įvertinti, ar panašiomis aplinkybėmis privatus investuotojas būtų buvęs priverstas padengti nuostolius kaip šiuo atveju. Šiuo požiūriu Teisingumo Teismas patikslino, kad nors privataus investuotojo elgesys, su kuriuo lyginamas valstybės investuotojo intervencija, neturi būti eilinio investuotojo, skirstančio kapitalą siekiant per santykinai trumpą laiką realizuoti pelną, elgesys, jis turi atitikti bent privačios kontroliuojančiosios įmonės ar privačių įmonių grupės, kuri vykdo visuotinę arba sektoriaus struktūros politiką ir vadovaujasi ilgesnio laikotarpio rentabilumo perspektyvomis, elgesį⁽⁴⁸⁾.
- (220) Teismas taip pat paskelbė, kad privatus akcininkas gali pagrįstai suteikti reikiamų lėšų, kad užtikrintų gyvybingumą įmonei, kuri laikinai patiria sunkumų, bet kuri prieš ją reorganizuojant vėliau galėtų vėl tapti pelninga. Vis dėlto, jei viešasis investuotojas investuoja kapitalą neatsižvelgdamas į rentabilumo, net ilgalaikio, perspektyvą, tokios investicijos turi būti laikomos pagalba pagal SESV 107 straipsnį⁽⁴⁹⁾.
- (221) Taip pat reikia atminti, kad „norint iširti, ar valstybė narė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į padėtį tuo laikotarpiu, kai buvo taikomos finansinės paramos priemonės, ir įvertinti valstybės elgesio ekonominį pagrįstumą, bet susilaikyti nuo vertinimo, pagrįsto vėlesnėmis aplinkybėmis“⁽⁵⁰⁾. Taigi „ekonominis vertinimas, atliktas po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka siekiant nustatyti, kad ši valstybė narė prieš šios naudos suteikimą ar tuo pačiu metu priėmė tokį sprendimą veikdama kaip akcininkė.“ Tai reiškia, kad Komisija „gali atsisakyti analizuoti [...] pateiktus įrodymus, [kurie] buvo nustatyti po sprendimo atlikti nagrinėjamą investiciją priėmimo“⁽⁵¹⁾.

Ilgametė nuostolių padengimo strategija

- (222) Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA savo pastabose tvirtino, kad nors sprendimai padengti nuostolius kasmet buvo patvirtinti formaliai, ilgametės nuostolių padengimo strategijos restruktūrizacijai reikiamu laikotarpiu nebuvo galima persvarstyti kasmet, o rezultatus buvo galima įvertinti tik ilgalaikiu laikotarpiu. Tačiau Komisija pastebi, kad buvo pateikti penki verslo planai, iš kurių keliuose minimi laikotarpiai sutampa ir trunka daugiausia penkerius metus. Atsižvelgiant į tai, kad rengiant naują verslo planą yra bendrai įvertinama įmonės strategija, kad būtų galima nustatyti, ar ja vadovautis, ar pakeisti, todėl Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovės „SEA Handling“ naudai

⁽⁴⁸⁾ Ypač žr. 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, Rink. p. I-4103, 1994, 20–22 punktus.

⁽⁴⁹⁾ Pavyzdžiui, žr. 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 1991, 21 ir 22 punktus.

⁽⁵⁰⁾ Sprendimo „Stardust Marine“ 71 punktas.

⁽⁵¹⁾ 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija prieš EDF*, C-124/10 P, 85 ir 104 punktai.

priimta strategija faktiškai galėjo būti persvarstyta bet kuriuo metu prieš patvirtinant naują planą ir atsižvelgiant į rinkos plėtrą.

- (223) Taigi Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA teigė, kad sprendimas padengti būsimus nuostolius pirmiausia buvo priimtas 2002 m., o vėliau – 2007 m., kai, nepasiekus lauktų rezultatų, buvo nuspręsta persvarstyti pradinę strategiją, kurioje buvo numatytas nuostolių padengimas, kad vėliau būtų nuspręsta, ar ja bus vadovaujamasi. Iš esmės aptariamose priemonės jose pateikiamos kaip dvi kapitalo injekcijos 2002 m. ir 2007 m., kurios turėjo būti įvykdytos kasmetiniais mokėjimais.
- (224) Iš tikrųjų rugsėjo 14 d. rašte Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad 2007 m. bendrovės „Alitalia“ restruktūrizavimas siekiant išvengti perpildyto pagrindinio oro uosto turėjo didžiulę reikšmę bendrovės „SEA Handling“ veiklai. Tokį neigiamą poveikį įmonės finansiniam rezultatui dar pablogino ekonomikos nuosmukis, o tai paskatino bendrovę SEA apskritai apsvarstyti centro modelio ekonominį pagrįstumą ir galimybę pasirinkti kitą verslo modelį. Anot Italijos valdžios institucijų, užuot pasirinkusi antžemines paslaugas teikti kaip užsakomąsias, bendrovė SEA paskutiniame svarstyme nusprendė sukurti naują verslo modelį – savarankiško arba virtualaus centro, kuris tėra paprasčiausia patobulintas ankstesnis modelis. Taikant tokį verslo modelį reikia griežtai kontroliuoti antžeminių paslaugų veiklą. Anot Italijos valdžios institucijų, tai rodo bendrovės SEA racionalų sprendimą toliau dengti savo kontroliuojamos įmonės „SEA Handling“ veiklos nuostolius, siekiant atkurti antžeminių paslaugų pelningumą. Todėl Italijos valdžios institucijos teigia, kad persvarstytą bendrovės SEA strategiją jos kontroliuojamos bendrovės atžvilgiu buvo galima visiškai pagrįsti nenumatytomis išorinėmis aplinkybėmis, todėl tai jokių atveju nereikia bendrovės SEA tikslo paversti antžeminių paslaugų veiklą pelninga ilgalaikiu laikotarpiu.
- (225) jei Italijos valdžios institucijos pripažįsta, kad egzistuoja ilgametė nuostolių padengimo strategija (Milano savivaldybė įsipareigojus užtikrinti bendrovės „SEA Handling“ finansinę pusiausvyrą ir atsižvelgiant į tai, kad tokie sprendimai jau buvo priskirti savivaldybės atsakomybei), Komisija laikosi nuomonės, kad tokia strategija neatspindi apdairaus privataus investuotojo elgsenos.
- (226) Nors gali prireikti daugelio metų, kol restruktūrizavimo procesas duos vaisių, apdairus privatus investuotojas akiai nepriimtų ilgalaikių įsipareigojimų ir stengtųsi kasmet nuspręsti, ar toliau investuoti į įmonę remdamasis restruktūrizacijos rezultatais ir pelningumo perspektyvomis. Šiuo atveju apdairus privatus investuotojas tikrai būtų persvarstęs strategiją dar 2003 m. arba 2004 m., nes jau tada buvo aišku, kad pelningumo atkūrimo tikslas 2005 m. nebūtų buvęs pasiektas, ar bent jau 2005 m., kai šis tikslas jau nebuvo pasiektas. Taigi net jei jis būtų įsipareigojęs laikytis ilgalaikės nuostolių padengimo strategijos, su sąlyga, kad tai nebūtų susiję su teisiškai įpareigojančiomis prievolėmis, privatus investuotojas būtų peržiūrėjęs tokią strategiją kiekvieną kartą, kai tik jo būtų prašoma suteikti investicijų, siekiant padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius⁽⁵²⁾.
- (227) Ypač, kai patikslino bendrovė SEA savo pastabose, nepavykusios derybos su [...] 2002 m. labai sumažino galimybę pasiekti bendrovės „SEA Handling“ pelningumo atkūrimo tikslo 2005 m. Be to, 2002 m. rugsėjo 10 d. bendrovės SEA valdybai atmetus pasiūlymą, tai yra vos po kelių mėnesių po bendrovės „SEA Handling“ įsteigimo, nebuvo atsižvelgta į jokių nuostolių padengimo strategijos pakeitimus.
- (228) Antra, reikia atsižvelgti į tai, kad toks svarbus sprendimas kaip kapitalo injekcijos, kurioms reikia visuotinio susirinkimo patvirtinimo, negali būti laikomos paprasta bendro sprendimo padengti būsimus nuostolius vykdymo priemone.
- (229) Trečia, sprendimai padengti nuostolius įvairiais metais nėra minimi nei bendrovės „SEA Handling“, nei SEA strateginiuose verslo planuose. Bendrovės SEA valdymo organai neprisiėmė jokių formalių ir saistančių įsipareigojimų, pagrįstų verslo planu, kurie būtų numatę bendrovės SEA tam tikro dydžio kapitalo injekcijas nustatytais metais⁽⁵³⁾. Taigi 2002 m. ir 2007 m. sprendimuose buvo labiau atsižvelgta į bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimą, o ne jos nuostolių padengimą per kelerius metus. Bet kokiu atveju, privatus investuotojas nebūtų prisiėmęs įsipareigojimo padengti nuostolius per kelerius metus neturėdamas bent jau išankstinės sumos sąmatos.

⁽⁵²⁾ 1996 m. gruodžio 12 d. Pirmos instancijos teismo sprendimo „Compagnie Nationale Air France“ prieš Komisiją, T-358/94, Rink. p. II-02109, 1996, 79 punktas.

⁽⁵³⁾ Vienintelė prievolė, kurią galima aptarti šiuo požiūriu, yra ta, kurią prisiėmė savivaldybė 2002 m. kovo 26 d. susitarime – ja savivaldybė patvirtino, kad „bendrovė SEA išlaikys pajamų ir išlaidų balansą ir bendrą ekonominę sistemą“. Tokia prievolė nesusijusi su nustatytame verslo plane tiksliai numatytomis investicijomis, o Italijos valdžios institucijos teigė, kad šis planas nėra teisiškai įpareigojantis.

- (230) Tai reiškia, kad pagalbos skyrimo laikotarpis yra kiekvienų aptariamo laikotarpio metai, o ypač datos, kai bendrovė SEA nusprendė toliau didinti bendrovės „SEA Handling“ kapitalą pirmiausia siekdama padengti susidariusius nuostolius ir tokiu atveju prisiimdama teisiškai įpareigojančias prievoles⁽⁵⁴⁾.
- (231) Vis dėlto analizuodama kapitalo injekcijas Komisija negali abstrakčiai vertinti ankstesnių investicijų. Tokios priemonės yra glaudžiai susijusios viena su kita. Anot Italijos valdžios institucijų, jos sudaro vieną strategiją ir jomis siekiama vieno tikslo – pasirūpinti bendrovės „SEA Handling“ nuostoliais, kad ji išliktų ir taptų pelninga. NET ir laiko požiūriu jos yra nenutrūkstamas procesas, nes yra paeilui patvirtinamos kiekvienais metais, kad būtų galima išspręsti nuolatines naudos gavėjo problemas⁽⁵⁵⁾.
- (232) Atsižvelgiant į sunkią padėtį, kurioje bendrovė „SEA Handling“ buvo dar nuo įsteigimo, Komisija laikosi nuomonės, kad apdairus privatus investuotojas būtų įvertinęs riziką ir nuo pirmųjų investicijų tokios priemonės būtų buvusios neteisėta valstybės pagalba, taigi nesuderinamos su vidaus rinka, todėl investuotojas būtų išanalizavęs galimo tokios pagalbos atsigavimo poveikį savi investicijų pelningumui. Italijos valdžios institucijos niekada nepateikė jokių dokumentų, įrodančių, kad buvo atliktas toks vertinimas.

2002 m. kapitalo injekcijos

- (233) Neginčijama, kad tuo metu, kai buvo įvykdyta pirma investicija, bendrovė „SEA Handling“ patyrė sunkumų pagal 1999 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti.
- (234) Šių gairių 16 ir 17 dalyse nustatyta, kad kai valdžios institucijos įvykdo kapitalo injekcijas finansinių sunkumų patiriančioms įmonėms, gali būti, kad toks finansavimas bus suprantamas kaip valstybės pagalba (nuo tada, kai tokia investicija beveik nelemia pelno, kurį atsargus privatus investuotojas, veikiantis rinkos ekonomikos sąlygomis, galėtų laikyti priimtinu, atsižvelgęs į tokio investavimo keliamą riziką). Taigi apie tokias investicijas Komisijai reikia pranešti iš anksto, kad jais būtų leidžiama naudotis kaip valstybės pagalba.
- (235) Vis dėlto 2002 m. Italijos valdžios institucijos pamiršo požymius, pateiktus 1999 m. gairėse (kaip padarė ir esant kitoms investicijoms), ir toliau taikė kapitalo injekcijas, net jei neatrodė, kad jų sprendimas pagrįstas išsamiu verslo planu, kuris būtų galėjęs parodyti, jog bendrovė „SEA Handling“ būtų sugebėjusi pakeisti kelią ir vėl tapti pelninga pagrįstu laikotarpiu⁽⁵⁶⁾.
- (236) Komisija laikosi nuomonės, kad rinkos investuotojas 2002 m. nebūtų įvykdęs kapitalo injekcijų nesant pakankamai išsamaus verslo plano, pagrįsto stabiliomis ir tikėtinomis prielaidomis, kuriose būtų išsamiai aprašytos priemonės, kurių reikia įmonės pelningumui atkurti, būtų išanalizavęs įvairius galimus scenarijus, kurie būtų parodę, kad investicija būtų davusi investuotojui pakankamą pelną (atsižvelgus į slypinčią riziką) atsižvelgiant į dividendus, padidėjusią jo akcijų vertę arba kitus privalumus.
- (237) Taigi pasirodė, kad jau pirmosios investicijos 2002 m. neatitiko investuotojo kriterijaus rinkos ekonomikos sąlygomis ir bendrovė „SEA Handling“ įgavo pranašumą, kurio nebūtų turėjusi esant įprastoms rinkos sąlygoms.

Sprendimų priėmimo kontekstas

- (238) Kalbant apie aplinką, kurioje buvo suteikta pagalba, į kurią Komisija turėtų atsižvelgti taikydama privataus investuotojo principą, Komisija toliau paaiškina savo požiūrį atsakydama į Italijos valdžios institucijų ir bendrovės SEA pateiktus argumentus.
- (239) Pirma, kalbant apie poveikį, kurį bendrovės SEA sprendimams būtų turėję specifiniai Italijoje galiojantys teisės ir dėl to atsiradęs ypač didelis konkurencinis spaudimas, Komisija pastebi privalanti užtikrinti, kad Direktyvos 96/67/EB tikslui, tai yra bendros antžeminių paslaugų rinkos Europos Sąjungoje įgyvendinimas liberalizuojant sektorių, kas lemia padidėjusią konkurenciją tarp sektoriaus operatorių, nekludytų suteikta valstybės pagalba, kuri gali iškreipti konkurenciją. Tai reiškia, kad valstybės narės patvirtintos priemonės įgyvendinant aptariamą direktyvą jokių atvejų negali būti suderinamos su apdairaus privataus investuotojo kriterijumi, suteikio finansinę paramą tam tikram operatoriui, kad šis pasirūpintų padidėjusios konkurencijos ekonominės aplinkos poveikio neutralizavimu.

⁽⁵⁴⁾ 2004 m. sausio 14 d. Sprendimo „Fleuren Compost BV“ prieš Komisiją, T-109/01, Rink. p. II-127, 2004, 74 punktas, 2008 m. gruodžio 2 d. Sprendimo „Nuova Agricast e a.“ prieš Komisiją, sujungtos bylos T-362/05 ir T-363/05, Rink. p. II-297, 2008, 80 punktas ir 2009 m. lapkričio 30 d. Sprendimo Prancūzija ir „France Télécom“ prieš Komisiją, sujungtos bylos T-427/04 ir T-17/05, Rink. p. II-4315, 2009, 321 punktas.

⁽⁵⁵⁾ 1998 m. rugsėjo 15 d. Sprendimo „BP Chemicals“ prieš Komisiją, T-11/95, Rink. p. II-3235, 1998, 171 punktas. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta šiame sprendime, Komisija globaliai įvertins nagrinėjamų priemonių neprieštaravimą vidaus rinkai pagal privataus investuotojo kriterijų, išskyrus tam tikrus atvejus, kai laikys, kad reikia išanalizuoti pateiktus argumentus, arba dėl kitų priežasčių.

⁽⁵⁶⁾ 2002–2006 m. konsoliduoto verslo plano analizė pateikta 269–271 dalyse.

Atvirkščiai, šiame sprendime, o ypač elgsenos analizėje, dėl kurios privatus investuotojas būtų atsidūręs tokioje pačioje padėtyje kaip bendrovė SEA, Komisija atsižvelgia į tai, kad Italija pasirinko visiškai liberalizuoti antžeminių paslaugų rinką, o ENAC suteikė leidimus 84 tiekėjams teikti paslaugas Malpensoje ir Linatėje.

- (240) Komisija taip pat pastebi, kad daugelis kitų valstybių narių pasirinko panašų liberalizavimą (Danija – Kopenhagos oro uoste, Ispanija, Airija – Dublino oro uoste, Jungtinė Karalystė – Londono oro uoste, Prancūzija – Paryžiaus oro uoste).
- (241) Komisija pabrėžia, kad bet koku atveju visiems sektoriaus tiekėjams Italijoje taikomi tokie patys teisės aktai, o tų tiekėjų skaičius, bendrovės SEA manymu, yra per didelis, nes rinkoje leista veikti 84 tiekėjams.
- (242) Italijos valdžios institucijos nepatvirtino, kad buvo kalbėta apie bendros ekonominės svarbos paslaugas, kurių rinka negalėtų užtikrinti.
- (243) Komisija taip pat primena, kad, nepriklausomai nuo to, jog bendrovė SEA pasirinko teisinį (taigi ir apskaitos) atskyrimą, reikia taikyti Direktyvos 96/67/EB 4 straipsnį, kuriame nustatytas „griežtas veiklos, susijusių su [antžeminių] paslaugų teikimu, ir kitos [...] veiklos apskaitos atskyrimas, atsižvelgiant į galiojančią komercinę praktiką“ ir draudžiama perleisti „finansinius srautus tarp valdančios įstaigos veiklos, jei tai oro uostą valdanti įstaiga, teikianti antžeminę paslaugas“. Toks paskaitos atskyrimas ir finansinių srautų draudimas tarp valdančios įstaigos ir institucijos siekia užtikrinti veiksmingos konkurencijos plėtros sąlygas antžeminių paslaugų rinkose, garantuojant, kad vertikaliai susijusių operatorių teikiamos antžeminės paslaugos neturėtų jokio ypatingo pranašumo kitų operatorių atžvilgiu.
- (244) Tai, kad nuostolius padengia oro uostą valdanti įstaiga, vykdanči finansinius srautus tarp valdymo įstaigos ir antžeminių paslaugų veiklos, prieštarauja Direktyvai 96/67/EB ir jos tikslams. Todėl tai, kad bendrovė SEA nusprendė įvykdyti ne tik apskaitos, bet ir teisinį savo veiklų atskyrimą, negali lemti, kad bus pakeista Komisijos atlikta patikra, ar bendrovė „SEA Handling“ neturi per didelio pranašumo.
- (245) Atsižvelgiant į teiginį, jog bendrovei SEA priklauso užtikrinti, kad būtų teikiamos visos antžeminės paslaugos, Komisija tvirtina, kad ši „teisinė prievolė“ turi būti suprantama tik taip, kaip nurodo pačios Italijos valdžios institucijos, tai yra, kad šią atsakomybę gali prisiimti pats oro uostas arba šią veiklą gali koordinuoti tretieji tiekėjai. Kaip Komisija jau teigė savo sprendimo pradėti procedūrą 95 dalyje, bendrovė SEA jokių atvejų nėra išipareigojusi užtikrinti tiekimą nei pati, nei per savo kontroliuojamą bendrovę „SEA Handling“. Taigi negalima remtis bendrąja oro uostą valdančios įstaigos atsakomybe avariniu atveju, siekiant pateisinti tai, kad nėra alternatyvų bendrovės „SEA Handling“ nuostoliams padengti. Antra, kalbėdama apie faktinę rinkos situaciją, Komisija pastebi, kad nors pritardama bendrovės SEA teiginiui, jog antžeminių paslaugų sektoriuje maržos ir pelningumo rodikliai paprastai esti maži, ji negali manyti, kad šis aspektas būtų galėjęs pateisinti kapitalo injekcijas vadovaujantis privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, kriterijumi, ypač atsižvelgus į nuostolių, kuriuos bendrovė „SEA Handling“ patyrė aptariamam laikotarpiui, gausą. Atvirkščiai, 2007–2012 m. strateginio plano 5 puslapyje patvirtinta, kad europiniu lygiu efektyviausiai veikiantys oro uosto operatoriai taiko antžeminių paslaugų subrangą. Tas pats teigiama ir 2009–2016 m. strateginio plano 7 puslapyje. Šio dokumento 28 puslapyje patvirtinama, kad rinkos tendencijos 2001 m. buvo taikyti antžeminių paslaugų subrangą. Šie faktai prieštarauja idėjai, kad neišvengiamai būtina vertikali integracija tarp oro uosto operatoriaus ir antžeminių paslaugų tiekėjo, kad būtų užtikrinta kokybė, ir.. Atsižvelgus į tai, kad tokioje rinkoje yra labai mažos maržos, buvo išmintinga subrangos netaikyti.
- (246) Ypač tokioje rinkoje, kur yra tokios mažos maržos, užuot padengusi bendrovės „SEA Handling“ nuostolius, bendrovė SEA būtų turėjusi imtis daug radikalesnių priemonių ir padidinti bendrovės „SEA Handling“ efektyvumą labai sumažinus personalo skaičių, o tai, anot Italijos valdžios institucijų, reiškia, kad didelė visuomenės sąnaudų struktūros dalis šiame sektoriuje priklauso nuo didelio konkurencinio spaudimo.

Bendrovės „SEA Handling“ nuostolių padengimo alternatyvos

- (247) Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovės SEA vertinimas, kad nebuvo bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimo ir nuostolių padengimo alternatyvų, neatspindi privataus investuotojo elgsenos rinkos ekonomikos sąlygomis. Kai kurios galimos alternatyvos buvo visos ar dalį paslaugų teikti kaip užsakomąsias paslaugas arba sudaryti strateginę sąjungą perleidus dalį bendrovės „SEA Handling“ strateginiam partneriui. Be to, kaip buvo pabrėžta ankstesnėje dalyje, bendrovei SEA niekas nebūtų kliudęs taikyti radikalesnių restruktūrizavimo priemonių, skirtų padidinti bendrovės „SEA Handling“ efektyvumą per privačiam investuotojui priimtina laikotarpį.

- (248) Kalbant apie perleidimą, Komisija negali pateikti vertinimo dėl bendrovės SEA pastangų siekiant sudaryti tokią sąjungą, kuriai esant būtų galima išnaudoti sąveikas įsitraukus į tarptautinį tinklą. Vis dėlto Komisija pabrėžia, kad savo pastabose bendrovė SEA paminėjo tik dvi dalinio pardavimo procedūras: tą, kuri lėmė 2002 m. nepavykusias derybas su [...], ir 2007–2008 m. nedavusią rezultatų procedūrą. Atrodo, jog šiam sprendimui turėjo įtakos išankstinis bendrovės „SEA Handling“ pelningumo atkūrimas kitomis priemonėmis. Komisija laikosi nuomonės, kad akivaizdus privačių bendrovių suinteresuotumo trūkumas investuoti į bendrovę „SEA Handling“ yra požymis, rodantis, kad bendrovės pelningumo prognozės yra nepatikimos.
- (249) Kalbant apie galimybę visas antžemines paslaugas iš dalies arba visiškai teikti kaip užsakomąsias paslaugas, Italijos valdžios institucijos pirmiausia teigė, kad nė vienas operatorius nebūtų norėjęs vykdyti tokios veiklos. Todėl Komisija pastebi, kad skundą pateikė [...] ir kad [...] taip pat išreiškė savo prieštaravimą dėl aptariamų priemonių.
- (250) Be to, ne toks teiginys, nei konkretesnis teiginys, kad potencialūs tretieji operatoriai būtų buvę suinteresuoti tik kai kuriomis pelningiausiomis paslaugomis (palankiausių nuostatų pasirinkimas), atsirado dėl konkrečios pastabos, išreiškiančios akivaizdų ignoravimą, pavyzdžiui, po bendrovės SEA paskelbto konkurso dėl aptariamų paslaugų teikimo. Kitaip tariant, šio teiginio nepatvirtina jokie konkretūs duomenys, tuo tarpu Italijoje, o ypač Malpensos ir Linatės oro uostuose, savo paslaugas teikti leidžiama daugeliui operatorių.
- (251) Kalbėdamos apie trečiųjų operatorių galimybes, Italijos valdžios institucijos taip pat pabrėžė, kad nė vienas iš jų negalėjo užtikrinti reikiamą kokybės lygį pagal bendrovės SEA verslo modelį, tai yra pagrindinio oro (pirmiausia centro, vėliau – savarankiško centro). Bendrovė SEA laikosi požiūrio, kad ji turi turėti tiekėją, galintį teikti visas antžemines paslaugas, o tai nebūtų įmanoma atsižvelgiant į tai, kad kiti rinkoje esantys operatoriai nebūtų turėję materialinių, ekonominių ir ypač žmoniškųjų išteklių, kad galėtų užtikrinti visą reikiamų paslaugų asortimentą.
- (252) Pirmą, Komisija pabrėžia, kad bendrovė SEA klysta manydama, jog galimas antžeminių paslaugų teikimo pasiūlymas apsiriboja trečiųjų šalių, tuo metu veikusių Linatės ir Malpensos oro uostuose, pasiūlymu ir į jį nėra įtrauktas potencialus visų tiekėjų, kuriems leidžiama teikti paslaugas Linatės ir Malpensos oro uostuose, pasiūlymas. Gana migloti svarstymai apie tariamai neigiamą kitų tiekėjų, veikiančių Milano oro uostuose arba efektyviai išnaudojančių visus savo išteklius, ekonominę situaciją visiškai negali būti reikšmingi. Vien mažą ir didelę dalį veiklų Milano oro uostuose vykdančius tiekėjai yra galimo bei potencialaus pasiūlymo pavyzdys, ir jie gali patekti į rinką. Tai, kad šiuo metu Milano oro uostuose veikiančius tretieji tiekėjai neteikia visų antžeminių paslaugų, dar neįrodo, kad jie negali jų teikti.
- (253) Antra, Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA nepaaiškino, kodėl pastaroji būtinai turėjo perleisti visas antžemines paslaugas vienam operatoriui. NET jei darytume prielaidą, kad kai kuri veikla yra mažiau pelninga, ją buvo galima pagrįstai perleisti, jei tai būtų pastebėjęs operatorius, išnaudojantis masto ekonomiką tarptautiniu lygiu.
- (254) Trečia, kalbėdama apie faktines trečiųjų operatorių galimybes teikti visas antžemines paslaugas, Komisija atmeta teiginį, kad nė vienas operatorius nebūtų turėjęs reikiamų išteklių. Anot bendrovės SEA, Linatės ir Malpensos oro uostuose paslaugas teikti buvo leista 84 tiekėjams. Be to, kaip buvo minėta anksčiau, egzistavo galimybė bent dalį, o ne visas paslaugas teikti kaip užsakomąsias paslaugas.
- (255) Ketvirta, SEA konkrečiai nepademonstravo, jog trečiasis operatorius nebūtų galėjęs atitikti kokybės reikalavimus, kurie laikomi esminiais siekiant, kad veiktų bendrovės SEA verslo modelis. Komisija nepritaria nuomonei, kad esant tokioms aplinkybėms būtų svarbus paslaugų kokybės reikalavimas, minimas Direktyvoje 96/67/EB ir šalies teisės aktuose.
- (256) Kalbėdama apie bendrovės SEA ekonominio pobūdžio pagrindimą, kuris turėjo parodyti, jog kai kurių antžeminių paslaugų nebuvo galima teikti kaip užsakomųjų paslaugų, nes tokiu atveju oro uostą valdančiai įstaigai tektų galutinė atsakomybė užtikrinti kontrolę avariniais ir nenumatytais atvejais, Komisija įvairiais klausimais išreiškia abejonų.
- (257) Pirmą, bendrovė SEA pateikė abejotinus skaičiavimus savo argumentams pagrįsti. Visos darbo dienos ekvivalentas (FTE), kurį bendrovė „SEA Handling“ priskyrė avarinių atvejų valdymo veiklai, atrodo labai aukštas. 2003 m. bendrovė SEA teigia šį rodiklį buvus ne mažesnę nei 336 FTE, taigi iš viso 9,9 mln. EUR, ir lygų e maždaug 8 % visų bendrovės „SEA Handling“ FTE. Akivaizdu, kad faktinės sąnaudos, kurias patyrė bendrovė SEA Handling“ yra daug mažesnės, nes šią veiklą vykdančius darbuotojai užima ir kitas pareigas, gal net pagrindines. Vis dėlto, siekdama suskaičiuoti visas sąnaudas, kurias bendrovė SEA 2003 m. patyrė kaip šią veiklą vykdančių oro uosto valdymo įstaiga, bendrovė SEA kontrolės ir avarinių atvejų valdymo veiklai priskirtą FTE skaičių siūlo padauginti iš 1,7, kad galėtų prieiti išvados, jog bendrovė SEA turėjo pasamdyti 569 visą darbo dieną dirbančius darbuotojus, o tai jai iš viso kainavo 20,6 mln. EUR. Bendrovė SEA apibendrina, kad skirtumas tarp šių abiejų sumų (20,6 mln. EUR ir 9,9 mln. EUR) atitinka faktinį uždarbį, gautą neperkėlus veiklos. Komisija laikosi nuomonės, kad rodiklis 1,7 yra savavališkas, nes

nebuvo pateikta jokių jo įrodymų, o bendrovė SEA turėjo parodyti šias tariamas sąnaudas skaičiavusi teisingai. Antra, Komisija vertina, kad FTE skaičius, naudojamas bendroms bendrovės SEA sąnaudoms apskaičiuoti, yra visiškai nerealistiškas.

- (258) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad norint įvertinti bendrovės „SEA Handling“ patirtas sąnaudas, reikia atsižvelgti į faktines sąnaudas, sąskaitas už kurias bendrovė „SEA Handling“ pateikia bendrovei SEA, ir realesnį FTE skaičių, kurį bendrovė „SEA Handling“ priskyrė šiems darbams atsižvelgdama į avarinius, nenumatytus ir kontrolės atvejus, išnagrinėtus maždaug per metus.
- (259) Antra, šiuose skaičiavimuose neatsižvelgiama į reikšmingas bendrovės SEA sąnaudas, kurias ši patyrė padengdama nuostolius, kurių būtų buvę galima išvengti, jei konkurencingesnis operatorius būtų teikęs kai kurias ar visas antžemines paslaugas kaip užsakomąsias. NET jei teikiant paslaugas kaip užsakomąsias būtų išaugusios bendrovės SEA sąnaudos dėl galimų sąveikų, derinant jas su kita vietine veikla, vien galimas bendras uždarbis iš užsakomųjų paslaugų nepatvirtina, kad nebuvo įmanoma priimti kitokio sprendimo padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius, kaip teigia bendrovė SEA savo pastabose.
- (260) Taigi [...] numatė, kad po „Alitalia“ restruktūrizavimo siekiant išvengti perpildyto pagrindinio oro uosto 2010 m. finansinė pagalba bendrovei „SEA Handling“ bus sustabdyta. Pagrindinis bendrovės SEA tikslas, vadovaujantis [...], buvo Malpensos oro uosto kaip pagrindinio centro plėtra ([...] puslapis) ir naujo oro vežėjo paieškos per 5 metų laikotarpį ([...] puslapis). Finansinės pagalbos bendrovei „SEA Handling“ sustabdymas yra ypač svarbus siekiant įgyvendinti šį tikslą, tai svarbiausias bendrovės SEA reorganizavimo aspektas, siekiant, kad ji vėl taptų viena pelningiausių oro operatorių ([...] puslapiai). Todėl bendrovė SEA nemanė, jog svarbu išlaikyti bendrovę „SEA Handling“ grupėje nei dėl Malpensos oro uosto kaip centro valdymo, nei siekiant pagerinti bendrą finansinę bendrovės SEA situaciją.
- (261) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad nors atrodo, jog bendrovė SEA dėjo pastangas sudaryti sąjungą su strateginiu partneriu, kuris būtų turėjęs reikšmingos įtakos atkuriant bendrovės „SEA Handling“ pelningumą, dalį arba visas antžemines paslaugas teikti kaip užsakomąsias paslaugas tretiesiems operatoriams buvo ekonomiškai patogus sprendimas, į kurį privatus investuotojas būtų būtinai atsižvelgęs ir, jei būtina, būtų jį įgyvendinęs užuot toliau daugelį metų padengęs veiklos nuostolius ir mokėjęs dideles sumas. Vis dėlto nė viename iš pateiktų dokumentų nėra galimo apie bendrovės „SEA Handling“ ateitį visu aptariamu laikotarpiu.

Dėl SEA grupės pasirinkto verslo modelio

- (262) Išskyrus bendrojo pobūdžio Italijos valdžios institucijų tvirtinimą, kad bendrovės SEA sprendimas, jog norint išlaikyti oro uosto kaip centro sistemą, reikia, kad šias paslaugas tiesiogiai teiktų oro uosto valdymo įstaiga, šio sprendimo nepagrindžia atitinkama analizė, skirta nustatyti, kodėl bendrovei SEA buvo ekonomiškai naudingiau kompensuoti 360 mln. EUR nuostolių, o ne gauti galimą uždarbį egzistuojant tokiam centrui. Išskyrus bendrojo pobūdžio tvirtinimus, Italijos valdžios institucijos nepateikė jokio dokumento, įrodančio svarstymus priimančią tokį sprendimą.
- (263) Ypač atsižvelgiant į idėją, kad padengus bendrovės „SEA Handling“ nuostolius būtų buvę galima efektyviau įgyvendinti bendrovės SEA pasirinktą centro modelį, taigi atsižvelgdama į antžeminių paslaugų ir oro uosto valdymo veiklos papildomą pobūdį, Komisija pastebi, kad, nevertinant SEA grupės sprendimų reikšmės, tokia įtaka bendrovės „SEA Handling“ strategijai (kurią paneigia pastaba, kad efektyviausiai veikiantys didieji Europos oro uostai/centrai perleido antžemines paslaugas, ir verslo planų 281–282 bei 283–286 dalys⁽⁵⁷⁾) pirmiausia būtų pagrįsta tik prielaida, kad kokybė, kurią išorinis operatorius galėtų suteikti, yra nepakankama. Bendrovė SEA nepateikė jokių patikslinimų nei dėl reikiamo kokybės lygio, nei dėl poveikio, kurį nepakankama kokybė turėtų oro uosto veikimui ir jo pajamoms. Dar labiau stebina tai, kad atsižvelgus į faktą, jog bendrovė SEA tvirtino, kad netinkamai teikdamos antžemines paslaugas trečiosios šalys būtų pakenkusios bendrovės SEA kaip oro uostą valdančios įstaigos reputacijai – šį faktą lengvai patvirtino rinkos tyrimai (bendrovės „SEA Handling“ 2011 m. kovo 21 d. laiško 106 dalis). Nesant aiškaus galimų nuostolių bendrovės SEA įvaizdžiui ar reputacijai dėl dalinės arba visiškos antžeminių paslaugų subrangos vertinimo, Komisija negali priimti argumento, kad bendrovės SEA elgsena sistemingai padengiant bendrovės „SEA Handling“ patiriamus nuostolius buvo ekonomiškai ir racionali ir būtina, siekiant išvengti šių nuostolių. Be to, taikant Direktyvos 96/67/EB 15 straipsnį, valstybė narė antžeminių paslaugų teikėjams gali nustatyti (oro uosto reikalavimu) tam tikras elgsenos taisykles, kad būtų užtikrintas tinkamas oro uosto veikimas, net ir tuo atveju, jei tie teikėjai oro uosto atžvilgiu yra trečiosios šalys. Bet kokiu atveju, nei bendrovė SEA, nei Italija nepateikė konkrečių duomenų, įrodančių, kad centro modelis negalėtų būti įgyvendintas dalį ar visas antžemines paslaugas teikiant kaip užsakomąsias paslaugas.

⁽⁵⁷⁾ 2007–2012 m. strateginis planas, p. 5, 2009–2016 m. strateginis planas, p. 9.

- (264) Taigi [...] patvirtina bendrovės SEA ketinimą daugiau nebeinvestuoti į bendrovę „SEA Handling“ nuo to momento, kai tai bus laikoma nestrategine investicija, siekiant užtikrinti, kad Malpensa taptų nauju centru po bendrovės „Alitalia“ restruktūrizavimo siekiant išvengti perpildyto pagrindinio oro uosto.

Dėl bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimo ir bendrovės SEA tikslų

- (265) Italijos valdžios institucijos rėmėsi sprendimu „ENI-Lanerossi“, kuriame kalbama apie aplinkybę, kai privatus akcininkas investuoja kapitalą, kurio reikia užtikrinti įmonei, kuri patiria laikinų sunkumų, išlikimą, bet, prirėmus, po restruktūrizacijos gali tapti vėl rentabili, arba kai pagrindinė bendrovė tam tikrą apibrėžtą laiką padengia vienos iš savo kontroliuojamų bendrovių nuostolius, kad sudarytų šiam galimybę nutraukti veiklą palankiausiomis sąlygomis. Tokie sprendimai gali būti grindžiami ne tik tikimybe gauti netiesioginės materialinės naudos, bet ir kitais motyvais, pavyzdžiui, noru išsaugoti grupės prekės ženklo įvaizdį arba perorientuoti savo veiklą. Tačiau jei valstybinio investuotojo kapitalas investuojamas neatsižvelgiant į ilgalaikio laikotarpio rentabilumo perspektyvas, jis laikytinas pagalba pagal Sutarties 92 straipsnį, o jų suderinamumas su bendrąja rinka turi būti vertinamas remiantis tik toje nuostatoje nustatytais kriterijais⁽⁵⁸⁾.
- (266) Todėl Italijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad Komisija turėtų vertinti sprendimus padengti kontroliuojamos bendrovės nuostolius ne tik pagal galimybę gauti greitą pelną, bet ir pagal kitus aspektus, kurie galėtų kontroliuojamos bendrovės nuostolių padengimą, jei siekiama, kad ši taptų pelninga atlikus restruktūrizavimą.
- (267) Tokiu atveju bendrovė SEA tvirtina, kad bendrovės „SEA Handling“ rezultatų kompensavimą galima teisėtai pagrįsti pirmiausia strateginiu planu ir restruktūrizavimo programa su geromis pelningumo prognozėmis ilgalaikiu laikotarpiu, o antra, įvairiais vien finansinio pelningumo aspektais.
- (268) Kalbėdama apie pirmą argumentą, Komisija laikosi nuomonės, kad jai pateikti bendrovės „SEA Handling“ verslo planai nėra pakankamai išsamūs, kad jai būtų galima pagrįsti privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, sprendimą. Ypač šiuose verslo planuose nėra „apyvartumo planų“, kuriuos pirmiausia parengtų apdairus privatus investuotojas prieš įnešdamas tokias dideles sumas į įmonę, patiriančios finansinių sunkumų jau nuo įsteigimo, kapitalą. Jie nėra pagrįsti išsamiu tokių sunkumų priežasčių ir priemonių, kurių reikia joms išspręsti, auditu. Šie planai taip pat nėra pagrįsti realistinėmis prognozėmis atsižvelgiant bendrovės „SEA Handling“ veiklos arba sektoriaus plėtrą, be to, juose nėra ir alternatyvių scenarijų analizės, kurią kruopštus privatus investuotojas būtų parengęs tokioje situacijoje.

2002–2006 m. konsoliduotas verslo planas

- (269) Ypač 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane, priimtame 2001 m., buvo numatyta, kad bendrovė „SEA Handling“ vėl taps rentabili 2005 m. Vis dėlto verslo plane buvo atsižvelgta į visų rūšių bendrovės SEA veiklą ir jame nebuvo pateiktas išsamus aprašas priemonių, kurių bendrovė SEA turėjo imtis norėdama užtikrinti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą.
- (270) Plane išvardytos priemonės, kurių reikia imtis norint 20 % padidinti darbo jėgos produktyvumą iki 2006 m. (17 puslapis), tačiau neįvertinamas tokio padidėjusio produktyvumo poveikis bendriems finansiniams bendrovės rezultatams. Komisija laikosi nuomonės, kad negalima manyti, jog planas pagrįstas tikėtinomis prielaidomis, nes nenumatyta jokia tiksli priemonė siekianti išspręsti antžeminių paslaugų veiklos nuolatinių nuostolių struktūrines priežastis, tai yra didžiules personalo sąnaudas (23 puslapis). Atvirkščiai, dokumente numatytos didesnės darbo jėgos sąnaudos teikiant antžemines paslaugas tuo laikotarpiu (3 priedo 13 puslapis). Be to, buvo numatyta 37 % padidinti pajamas iš antžeminių paslaugų veiklos (30 puslapis) nepateikiant tokio padidėjimo realistiškų priežasčių, ypač atsižvelgiant į tai, kad Milano oro uostuose antžemines paslaugas teikė ir kiti operatoriai, be to, augo konkurencija sektoriuje. Komisija taip pat pastebi, kad bendrovė SEA dar 2003 m. gruodžio 31 d. ataskaitoje ir balanse pripažino, kad bendrovės „SEA Handling“ rinkos dalis dėl konkurencijos sumažėjo.
- (271) Komisija taip pat primena, kad, kaip pastebėta sprendimo pradėti procedūrą 82–85 dalyse, bendrovės „SEA Handling“ gauti ekonominiai rezultatai, pasiekti vadovaujantis 2002–2006 m. konsoliduotu verslo planu ir 2003–2007 m. verslo planu, nebuvo patenkinami.

2003–2007 m. verslo planas

- (272) Sprendime pradėti procedūrą Italijos valdžios institucijų buvo aiškiai paprašyta „pateikti [...] bendrovės „SEA Handling“ 2002 m. verslo planą ir jo tolesnius pakeitimus arba bet kokią dokumentą, susijusį su strategija ir bendrovės „SEA Handling“ pelningumo atkūrimu“. Iš pradžių Italijos valdžios institucijos savo pastabose į tai neatsakė. Bendrovė SEA, kaip trečioji suinteresuotoji šalis, galiausiai pateikė „bendrovės „SEA Handling“ 2003–2007 m. verslo planą“. Šis dokumentas pagal pavadinimą ir formą labiau yra minėto verslo plano pristatymas, kuriame pateiktos pagrindinės bendrosios prielaidos, kaip atkurti prognozėse numatytą pelningumą iki

⁽⁵⁸⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 1991, 21 ir 22 punktai.

2005 m. Komisija laikosi nuomonės, kad pristatymas iš esmės atitinka veiklos gaires, kurias bendrovei „SEA Handling“ nustatė SEA grupė savo 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane, todėl čia nėra pakankamai tiksliai paaiškintos priemonės, kurių bus imtasi siekiant užtikrinti pelningumą, kurio privatus investuotojas būtų logiškai siekęs.

- (273) Net jei 2003–2007 m. verslo plane nurodyta tikrai kritinė bendrovės „SEA Handling“ situacija (per didelės darbo sąnaudos, esminis organizacijos disbalansas, nepakankamai technologinių naujovių, nėra kai kurių galimų pelno straipsnių asignavimo, žr. 1 puslapi), kuri galėtų lemti rinkos dalies praradimą, ką bendrovė „SEA Handling“ žino (15 puslapis), priemonės, susijusios su darbo sąnaudų mažinimu, iš esmės apsiriboja išeitinių išmokų politika ir didesniais laikinųjų darbuotojų skaičiais bei mažiau viršvalandžių. Bendrovė SEA įvertino, kad taip būtų 3,1 % sumažinusi personalo išlaidas 2003–2007 m.
- (274) Nors Italijos valdžios institucijos pateikė informaciją, kad darbo sąnaudų dalis bendrovės „SEA Handling“ apyvartoje 2002 m. sudarė 103,7 %, o 2003 m. – 94,9 % (tuo tarpu toks nepriklausomų operatorių rodiklis vidutiniškai buvo mažesnis nei 70 %), bendrovė „SEA Handling“ nusistatė tik vieną tikslą, kad nuo 2005 m. šis rodiklis būtų 75 % ir įmonė palaikytų tokį lygį.
- (275) Be to, bendrovė „SEA Handling“ numatė, kad ši pagerėjimą daugiausia lemtų 2003–2007 m. 25 % išaugusi jos apyvarta (verslo plano 5 ir 6 puslapiai), o ne personalo sąnaudų sumažinimas, kuris 2003–2007 m. tesudarė - 3,1 % (darbo jėgos sąnaudos šiek tiek pagerėjo 2004–2007 m.).
- (276) Komisija laikosi nuomonės, kad, atsižvelgus į tai, jog reikia plataus masto restruktūrizavimo, privatus investuotojas būtų sutelkęs savo pastangas ir atkūręs pelningumą vidinėmis priemonėmis, kurias gali labiau kontroliuoti, iš esmės susijusias su darbo sąnaudų sumažinimu nuo tada, kai šios viršija apyvartą, užuot laukęs, kol pakils kainos ir padidės paklausa, kuriai bendrovė „SEA Handling“ turėjo daug mažesnę įtaką.
- (277) Be to, Komisija pabrėžia, kad 2001–2005 m. laikotarpiui su „Alitalia“ sudaryta sutartis numatė, kad 2004 m. ir 2005 m. 7 % padidės kainos; kaip vėliau paaiškės, kainos taps per didelės, todėl tai lems, kad 2006 m. ir 2007 m. kaina vėl sumažės, nes dėl didesnės konkurencijos ims kristi kainos. Liberalizavus sektorių galiausiai turėjo sumažėti kainos, todėl komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė SEA negali pagrįstai tvirtinti, jog toks kainų sumažėjimas buvo „nenumatytas neigiamas įvykis“. Taigi 2003–2007 m. verslo planas nebuvo pagrįstas realistiškais prognozėmis. Kita vertus, Komisija laikosi nuomonės, kad privatus investuotojas būtų paskatinęs pasikeisti konkurencinę aplinką, kurią lėmė sektoriaus liberalizavimas, ir nebūtų įsipareigojęs taikyti strategiją, dėl kurios pelningumo atkūrimas iš esmės priklausytų tik nuo didesnių pajamų.
- (278) Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad atkurti pelningumą iki 2005 m. buvo nerealistiška, atsižvelgiant į tai, kad vienintelės priemonės, kurias bendrovė SEA laikė svarbiomis, buvo nurodytos 2003–2007 m. verslo plane ir 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane.
- (279) Be to, Italijos valdžios institucijos, 2011 m. liepos 11 d. gavusios Komisijos prašymą, negalėjo pateikti bendrovės „SEA Handling“ valdybos protokolo, kuris būtų patvirtinęs bendrovės „SEA Handling“ verslo plane pateiktas priemones. Vietoje to Komisija iš Italijos valdžios institucijų gavo bendrovės SEA valdybos 2003 m. liepos 23 d. protokolą, kuriame buvo patvirtintas SEA grupės konsoliduotas verslo planas. Remiantis ištrauka iš pateikto posėdžio protokolo, tai buvo tik faktinio bendrovės „SEA Handling“ 2003–2007 m. verslo plano pristatymas, o ne joks patvirtinimas.
- (280) Kalbėdama apie galimą pradinio verslo plano pritaikymą arba apie tolesnio verslo plano parengimą, Komisija konstatuoja, kad, remdamasi Italijos valdžios institucijų pateikta informacija atsakant į jos 2011 m. liepos 11 d. prašymą, naujos konsolidavimo programos poreikis vėliau buvo aptartas tik 2006 m. gruodžio 21 d. valdybos susirinkime, kuriame buvo nuspręsta, jog pirmininkas įsipareigoja parengti išsamų restruktūrizavimo planą. Komisija pabrėžia, kad tokiu atveju vykdant nebuvo minimas joks restruktūrizavimo planas.

2007–2012 m. strateginis planas

- (281) Bendrovės SEA numatytos strateginės gairės vėliau buvo pateiktos dokumente, kurį pateikė išorės konsultantas bendrovės „SEA Handling“ 2007 m. gegužės 31 d. valdybos posėdyje. Dokumente „Executive Summary –SEA grupės 2007–2012 m. strateginio plano gairės – 2007 m. gegužės 11 d.“ išorės konsultantas išsamiai pristato SEA grupės galimus plėtros scenarijus, ir labai glaustai – dviejuose pristatymo puslapiuose (8 ir 12 puslapiai) – aptaria bendrovės „SEA Handling“ situaciją, tiesiog nurodydamas, kad būtinai reikia atkurti pelningumą iki 2012 m. nebuvo numatyta

jokia specifinė priemonė, kaip atkurti bendrovės rentabilumą. Todėl Komisija ginčija Italijos valdžios institucijų teiginį, kad „šis dokumentas iliustruoja SEA grupės 2007–2012 m. laikotarpio strategiją [...] trimis etapais“. Vienintelė strateginė priemonė, aptarta tame posėdyje, buvo gamybos modelio reorganizavimas glaustai nurodant keletą konsolidacijos priemonių.

- (282) Dar daugiau, kaip jau buvo priminta, planas patvirtina, kad ne vertikalčiai susiję operatoriai teikia ekonominiu požiūriu geresnes paslaugas nei oro uosto operatoriai, kontroliuojantys antžeminių paslaugų operatorius.

2009–2016 m. strateginis planas

- (283) Anot Italijos valdžios institucijų, po bendrovės restruktūrizavimo siekiant išvengti perpildyto pagrindinio Malpensos oro uosto, dėl kurio 2007 m. apsisprendė „Alitalia“, bendrovė SEA būtų prognozuojusi, kad pirmiausia bus atsisakyta centro modelio, nes bankrutavo centro vežėjas, dėl kurio buvo vadovaujama tokiu modeliu. Taigi išorės konsultantas bendrovės SEA valdybai pateikė naują „2009–2016 m. strateginį planą“, kurį ši patvirtino 2008 m. liepos 15 d. Šiam dokumentui būdingos tos pačios savybės, kaip ir ankstesniam, jame išsamios informacijos apie konsolidacijos priemones, numatytas bendrovei „SEA Handling“, ir pateikti tik pagrindiniai sutarties peržiūros ir valdymo tobulinimo aspektai, bei veiksmai avariniu atveju, pavyzdžiui, išmokų fondas bendrovės vidinių ir išorinių pertvarkų atveju.
- (284) Komisija pastebi, kad, priešingai nei tvirtina Italijos valdžios institucijos, pagrindinis bendrovės SEA tikslas, numatytas šiame plane, yra Malpensos oro uosto kaip pagrindinio centro plėtra „per 5 metų laikotarpį“ paskiriant naują centro vežėją (5 puslapis). Remiantis finansinės pagalbos bendrovei „SEA Handling“ sustabdymo planu, svarbiausia ši tikslą pasiekti iki 2010 m. (12, 35, 37 puslapiai). Komisija pastebi, kad plane neminimas joks virtualaus centro modelis, o tai reiškia, kad plėtros strategija būtų pagrįsta nauju verslo modeliu, o bendrovė „SEA Handling“ būtinai turėtų įsitraukti į vertikalią integraciją. Bendrovės „SEA Handling“ valdybos 2008 m. birželio 13 d. posėdžio protokolas taip pat patvirtina, kad bendrovės SEA tikslas tuo metu buvo ne tapti virtualiu centru, bet pritraukti naują centro vežėją. Panašiai ir bendrovės SEA valdybos 2008 m. liepos 15 d. posėdžio protokole aprašytas finansinių investicijų bendrovei „SEA Handling“ sustabdymas iki 2010 m. ir tai yra svarbiausias plano tvarumo aspektas.
- (285) Kita vertus, Komisija pastebi, kad dokumente „VIA Milano“ (kurį 2012 m. birželio 28 d. pateikė Italijos valdžios institucijos) pateiktas virtualaus centro modelio aprašas. Dokumentas rodo, kad bendrovė SEA tokios strategijos laikėsi nuo 2011 m. Vis dėlto net ir šiame dokumente nepaminėta, kad virtualaus centro modelis lemtų oro uosto ir antžeminių paslaugų operatorių vertikalią integraciją.
- (286) Komisija taip pat pastebi, kad planas patvirtina, jog nuo 2001 m. geriausi Europos oro uostų operatoriai palaipsniui atsisakė antžeminių paslaugų rinkos, nes joje atsirado naujų nepriklausomų operatorių (28 puslapis).

2011–2013 m. verslo planas

- (287) Galiausiai, bendrovė SEA tvirtina, kad jos valdyba 2011 m. birželio 27 d. patvirtino „2011–2013 m. bendrovės SEA verslo planą“, kuriame tarp kita ko pabrėžiama „būtinybė toliau laikytis šios strategijos, kad krovinių tvarkymas taptų efektyvesnis“. Komisija savo ruožtu pastebi, kad šiame dokumente pateiktos tik finansinės projekcijos ir tiksliau nepaminėta jokia priemonė, skirta bendrovei „SEA Handling“.
- (288) Komisija taip pat pastebi, kad verslo planas nurodo, jog su darbo sąnaudomis susijusios bendrovės „SEA Handling“ prievolės nuo 2009 m. praktiškai nepasikeitė (žr. darbo sąnaudų lentelę).
- (289) Todėl Komisija tvirtina, kad Italijos valdžios institucijos nesugebėjo jai pateikti nei pakankamai išsamių verslo planų, susijusių su bendrove „SEA Handling“, nei kitų dokumentų, kuriuose būtų aprašyta restruktūrizavimo strategija ir jos palaipsniui įgyvendinimas aptariamam laikotarpiui, ar bent jau kad tokioje strategijoje jau iš pradžių būtų buvusi numatyta būtinybė arba galimybė padengti bendrovės „SEA Handling“ veiklos nuostolius tam tikru laikotarpiu ir nustatytomis sumomis. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad Italijos valdžios institucijos nesugebėjo pateikti konkrečių bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimo strategijos įrodymų, kuriais būtų galima pagrįsti faktą, jog jos nuostolius laikinai padengė apdairus privatus investuotojas, siekdamas atkurti jos rentabilumą. Šiuo atveju dar labiau stebina tai, kad privatus operatorius, atsižvelgdamas į įmonę, kuri nuo pat įsteigimo patyrė ilgalaikių nuostolių, būtų paprašęs atlikti išsamų auditą ir patvirtinęs tikslas priemones prieš investuodamas savo lėšas į šią bendrovę.

- (290) Be to, Komisija negali priimti bendrovės „SEA Handling“ pateikto argumento, kad tokia įmonė 2011–2012 m. būtų beveik pasiekusi savo rentabilumo slenkstį, kas būtų patvirtinę bendrovės SEA strategijos racionalumą padengti bendrovės „SEA Handling“ nuostolius ilgalaikiu laikotarpiu, todėl kapitalo injekcijos atitiktų investuotojo kriterijų rinkos sąlygomis. Komisija laikosi nuomonės, kad, jei atsižvelgtume į tai, jog veiklos nuostoliai buvo nuolat padengiami maždaug dešimt metų, nestebina tai, kad bendrovė „SEA Handling“ galiausiai vėl tapo rentabili. Bet kuri įmonė, gavusi tokią pačią finansinę pagalbą, taptų rentabili taikydama minimalias restruktūrizavimo priemones. Vis dėlto šios perspektyvos nepakaktų norint patenkinti privatų investuotoją, kuris prašytų pateikti bent jau projekciją, rodančią gautinas pajamas vadovaujantis nuostolių padengimo strategija vidutiniu ir ilgalaikiu laikotarpiu, tai yra dividendus, didėjančią akcijų vertę, išvengtą grėsmę įvaizdžiui ir pan., kurios būtų didesnės už tų nuostolių padengimo investicijas. Komisija pastebi, kad nė viename iš verslo planų, kuriuos pateikė Italija, nėra tikslų prognozių, kurios rodytų, jog nuostolių padengimo strategija tokiu ilgu laikotarpiu bendrovei SEA būtų ekonomiškai naudingesnė nei kapitalo injekcijų sustabdymas bendrovei „SEA Handling“ arba būtų rengiamasi sutrumpinti restruktūrizavimo laikotarpį siekiant atkurti rentabilumą pagrįstu laikotarpiu ir sumažinti nuostolius.
- (291) Dar daugiau, atsižvelgusi į vis pasikartojančius bendrovės „SEA Handling“ nuostolius kiekvienais aptariamais metais, Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė „SEA Handling“ per ilgai patyrė deficitą, kad tai galėtų būti laikoma „tam tikru laikotarpiu“ pagal 1991 m. kovo 21 d. Teismo sprendimą⁽⁵⁹⁾. Iš tikrųjų bendrovė „SEA Handling“ nuostolių patyrė nuo pat įsteigimo 2002 m. ir, vadovaujantis geriausiomis prognozėmis, galėjo tapti rentabili tik 2012 m., kaip teigiama 2011 m. suformuluotose bendrovės SEA prognozėse. Sprendimai padengti nuostolius būdavo priimami kasmet ir Komisija pastebi, kad dėl pasikartojančių kasmetinių nuostolių nei pasikeitė bendrovės SEA strategija, nei buvo imtasi radikalesnių restruktūrizavimo priemonių.
- (292) Kalbėdama apie antrą argumentą, dėl anksčiau išvardytų priežasčių Komisija abejoja, kad bendrovės SEA išreikštas „susirūpinimas“ dėl kokybės lygio yra nepakankamas, kad trečiasis tiekėjas galėtų teikti paslaugas, todėl tai turėjo neigiamą poveikį bendrovės SEA plėtrai ir bendriems rezultatams, taigi ir jos atsakomybei gedimų atveju.
- (293) Kaip jau buvo pastebėta, Komisija laikosi nuomonės, kad Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA nepateikė išsamos informacijos nei apie įvaizdžio praradimą, kurį patyrė bendrovė SEA, nei apie žalą, kurią galėjo patirti keleiviai. Jos šių nuostolių skaičių nepateikė net ir priėmus sprendimą pradėti procedūrą. Taigi Komisija pastebi, kad pati bendrovė SEA pripažino, jog tokius nuostolius buvo galima labai paprastai patvirtinti rinkos tyrimais. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad negalint įvertinti bendrovės SEA įvaizdžio praradimo, atsakomybės įtraukimo rizikų ar netiesioginio ilgalaikio pelno prognozių, būtų dar blogiau parodyti, kad aptariamoms priemonėms atitinka apdairaus privataus investuotojo kriterijų, atsižvelgiant į aptariamą kapitalo injekcijas. Iš tikrųjų prieš pervesdamas iš viso 359,644 mln. EUR⁽⁶⁰⁾ apdairus akcininkas būtų atlikęs koki nors tokių rizikų ir prognozių ekonominį vertinimą.
- (294) Teigiant, kad SEA grupės rezultatų maksimizavimo ilgalaikis tikslas yra svarbiau nei finansinis bendrovės „SEA Handling“ rentabilumas, neatsižvelgiama į faktą, jog jei sistemingai nedengtų kontroliuojamos bendrovės nuostolių bendrovės SEA pranašumas būtų daug didesnis nei kada yra buvęs. Be to, Italijos valdžios institucijos nepateikė jokių dokumentų, įrodančių, kad ilgalaikiu laikotarpiu bendrovė SEA būtų pasiekusi didesnį pelningumą vadovaudamasi minėta nuostolių padengimo strategija ir būtų taikiusi drastiškesnes restruktūrizavimo priemones arba visas ar dalį antžeminių paslaugų būtų teikusi kaip užsakomasias paslaugas.
- (295) Be to, vadovaudamasi sprendimu „ENI-Lanerossi“, Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė „SEA Handling“ nebuvo „laikiniai patirianti sunkumus“, bet turėjo rimtų struktūrinių problemų, o bendrovė SEA jos nuostolius padengė ne tik „nustatytą laikotarpį“. Kita vertus, jei nuostoliai nebūtų kilę siekiant leisti „perleisti pastarosios veiklą geriausiomis sąlygomis“, tenka konstatuoti, kad nuo 2001 m. bendrovė SEA paskelbė tik dvi konkurencines procedūras arba bent jau kad per pagrįstą laikotarpį nebuvo pasiektos optimalios sąlygos. Bet kokiu atveju toks tikslas pats savaime negali rodyti, kad aptariamoms priemonėms atitinka apdairaus privataus investuotojo kriterijų.
- (296) Apibendrindama Komisija konstatuoja, kad šiuo atveju jai pateikti verslo planai nėra pagrįsti realistinėmis prognozėmis, kiek tai susiję su bendrovės „SEA Handling“ veikos arba sektoriaus plėtra, be to, juose nėra ir alternatyvių scenarijų analizės, kurią kruopštus privatus investuotojas būtų parengęs tokioje situacijoje.

⁽⁵⁹⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink p. I-1433, 1991, 2 punktas.

⁽⁶⁰⁾ Žr. 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *„Corsica Perries“ prieš Komisiją*, T-565/08, 101–108 punktus.

Dėl bendrovės „SEA Handling“ ekonominių rezultatų

- (297) Nors atsižvelgiant į bendrovės „SEA Handling“ ekonominius rezultatus priėmus sprendimą padengti nuostolius per nustatytus metus negalima spręsti, ar jie atitinka privataus investuotojo kriterijų, rezultatai prieš priimant sprendimą, ypač jų pokyčiai, tiksliai atskleidžia faktines aplinkybes, kuriomis buvo priimtas toks sprendimas. Sąryšis tarp bendrovei „SEA Handling“ taikomų restruktūrizavimo priemonių ir jų rezultatų aptariamam laikotarpiui būtinai turėjo turėti poveikį privataus investuotojo sprendimui, padengti toliau nuostolius ar ne. Todėl būtina juos išanalizuoti šiuo aspektu.
- (298) Italijos valdžios institucijos ir bendrovė SEA netiesiogiai pripažįsta šį principą, nes tvirtina, kad bendrovės „SEA Handling“ pagrindinių ekonominių rezultatų teigiamas progresas 2003–2004 m. buvo, jų teigimu, teikiantis vilties ir rodė, kad buvo įmanoma atkurti pelningumą. Vis dėlto sprendime pradėti procedūrą Komisija pastebėjo, kad 2003–2005 m. nuostoliai išliko didesni nei 40 mln. EUR; bendroji veiklos pelno marža buvo neigiama; darbo vieneto sąnaudos padidėjo 7,6 %; bendrosios sąnaudos sumažėjo tik maždaug 3 %, o pajamos išaugo apytiksliai 4,5 %.
- (299) Nesiimdama neigiamai vertinti Italijos valdžios institucijų pateiktų restruktūrizavimo planų tikslumo lygio Komisija teigia, jog būtina pastebėti, kad dėl geros ekonominės veiklos požymių, užregistruotų tam tikru laikotarpiu, ypač iš esmės susijusių su vidinėmis patvirtintomis priemonėmis ir nepagrįsti išorės veiksniais, kuriems įmonės negali turėti įtakos, galima tiesiogiai įvertinti faktiškai įgyvendintų restruktūrizavimo priemonių mastą. Pavyzdžiui, pastebėjus personalo sąnaudų sumažėjimą, kuris priklauso nuo išaugusio našumo, sumažėjusių darbo vieneto sąnaudų ir sumažėjusio darbuotojų skaičiaus.
- (300) Tačiau Komisija laikosi nuomonės, kad kokybės rodikliai, iš jų sutrumpėjęs laukimo laikas atsiimant atgabenamą bagažą ir SEA valdomų oro uostų punktualumas, nors ir yra naudingi vertinant siūlomų paslaugų konkurencingumą, negali būti naudojami vertinant restruktūrizavimo priemonių svarbą.
- (301) Kalbėdama apie faktiškai pasiektus ekonominius rezultatus, Komisija pateikia išanalizuoti grafikus ir lenteles, minėtas 2.4 skyriuje.
- (302) Komisija pabrėžia, kad, remiantis 3 lentelėje pateiktais duomenimis 2004–2010 m. pastebimas 22 % našumo padidėjimas. Bendrovė SEA tvirtino, kad tokį pagerėjimą lėmė geresnis žmoniškųjų išteklių panaudojimas ir didesnis lankstumas juos naudojant, užsakomosios mažo našumo antžeminės paslaugos (pvz., salonų valymo paslaugos) ir didesnė personalo kontrolė (ypač sumažinus pravaikštų skaičių).
- (303) Bendrovė SEA tvirtino, kad pagrindinės priežastys, dėl kurių bendrovė „SEA Handling“ nepasiekė pelningumo tikslo per 2005 m. ar bent jau iki 2007 m., yra pajamų praradimas, būtent dėl sumažėjusių kainų, ypač kai apie tai 2006 m. paskelbė „Alitalia“, ir padidėjusių darbo vieneto sąnaudų. Galiausiai bendrovė SEA teigia, kad skrydžių yra mažiau nei buvo numatyta ir tai turėjo įtakos 2002–2007 m. gautoms pajamoms.
- (304) Atsižvelgiant į darbo sąnaudas, Komisija pastebi, kad 2003–2010 m. darbo vieneto sąnaudos padidėjo beveik 10 %. Bendrovė SEA teigia turėjusi ribotas galimybes gerokai sumažinti veiklos sąnaudas. Profesinių sąjungų galia derybose dėl kolektyvinių darbo sutarčių ir jų politinis vaidmuo Italijoje apribojo jos veiksmų laisvę trumpalaikiu laikotarpiu. Sumažinti darbuotojų skaičių, kad ir kaip reikšminga tai būtų, nepakako norint kompensuoti tokias investicijas prieš 2008 m., tai taip pat nelėmė didelio darbo jėgos sąnaudų sumažėjimo (2008–2010 m. jis buvo –38 %). Šiuo požiūriu Komisija primena valdančiosios tarybos 2006 m. Gruodžio 21 d. posėdžio protokolą, kuriame vienas iš narių priminė, kad bendrovės „SEA Handling“ padėtis vis dar kėlė *didelį nerimą*. Tai, kad nuo 2008 m. bendrovei „SEA Handling“ pavyko labai sumažinti sąnaudas, susijusias su darbo jėga, rodo, jog ji šiuo požiūriu ėmėsi didelių pastangų. Vis dėlto šis aspektas nagrinėjamoje byloje negali parodyti, jog aptariamoms kapitalo injekcijoms atitiko privataus investuotojo kriterijų. Ypač kalbėdama apie nuo 2007 m. įvykdytas kapitalo injekcijas Komisija jau pabrėžė, kad jos negali būti nagrinėjamos nepaisant ankstesnių investicijų. Komisija taip pat pabrėžė, kad jos nebuvo pagrįstos finansine analize ir verslo planais, kuriuos galima palyginti su tais, kuriuos būtų prašęs pateikti privatus investuotojas.
- (305) Kalbėdama apie „Alitalia“ nustatytų kainų sumažinimą, Komisija konstatuoja, kad su „Alitalia“ sudaryta sutartis 2001–2005 m. laikotarpiui numatė, kad kainos 2004 m. ir 2005 m. padidės 7 %, taps per didelės, todėl 2006 m. ir 2007 m. sumažės dėl bendro kainų kritimo, kurį lėmė konkurencingesnė aplinka. Komisija laikosi nuomonės, kad sektoriaus liberalizavimas, kurios tikslas buvo paskatinti konkurenciją, lėmė kainų sumažėjimą. Taigi bendrovė SEA negali pagrįsti tvirtinti, kad toks kainų sumažėjimas, labiausiai dėl bandymo prisitaikyti po per didelio augimo ir reakcijos į naują rinkos dalyvį 2006 m. („Aviartner“), buvo „neigiamas nenumatytas įvykis“. Komisija laikosi nuomonės, kad privatus investuotojas būtų numatęs konkurencinių sąlygų pokyčius liberalizavus sektorių.

Pavyzdžiui, 2003–2007 m.⁽⁶¹⁾ nebūtų buvę tikimasi 9 % kainų augimo, įvertinus tai, kad bendrovės „SEA Handling“ rinkos dalis susitraukė, o tai iš esmės lėmė monopolio situaciją.

- (306) Tarp kitų „nenumatytų įvykių“, turėjusių neigiamą poveikį atkuriant bendrovės „SEA Handling“ pelningumą, bendrovė SEA nurodo nuo 2008 m. prarastas pajamas dėl „Alitalia“ sprendimo sumažinti savo veiklą rūsų Malpensos oro uoste. Komisija pripažįsta, jog toks pasitraukimas turėjo labai didelės įtakos bendrovės „SEA Handling“ pajamoms, bet laikosi nuomonės, kad bendrovės SEA pastangos konsoliduoti bendrovės „SEA Handling“ situaciją suintensyvėjo būtent paskelbus apie pasitraukimą 2007 m. 2007–2010 m. ypač sumažėjo darbo FTE skaičius – iki beveik 41 %. Todėl 2007–2009 m. sumažėjo ir darbo sąnaudos, o našumas ėmė sparčiai didėti. NET ir kitos darbo sąnaudos 2007–2010 m. sumažėjo 40 %. Apskritai, sumažėjus sąnaudoms ir „Alitalia“ sumažinus paslaugų skaičių išaugo bendroji veiklos pelno marža, nors apyvarta ir krito. Vis dėlto esanti tokiems rezultatams bendrovė „SEA Handling“ negalėjo greitai subalansuoti situacijos ekonominiu atžvilgiu, nepaisant anksčiau suteiktos pagalbos. Kita vertus, jei remiantis priešingo scenarijaus skaičiavimais reikėtų prognozuoti „Alitalia“ veiklos išlaikymo lygį Malpensos oro uoste ir bendrovės „SEA Handling“ rinkos dalį pagal 2005 m. lygį, kurį nurodė Italijos valdžios institucijos, pagal kurią bendrovė „SEA Handling“ būtų galėjusi pasiekti rentabilumo 2009 m., Komisija laikosi nuomonės, kad pastangos sumažinti sąnaudas aptariamam laikotarpiu faktiškai nebūtų buvusios tokios didelės, jei taip nebūtų nutikę⁽⁶²⁾. Bet kokių atveju, Teismas jau patvirtino, kad siekiant įvertinti, ar privataus investuotojo principas laikėsi ekonominių vertinimų, atliktų po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka [...] jei paaiškėtų, kad privataus investuotojo kriterijus galėtų būti taikomas, Komisija privalėtų paprašyti atitinkamos valstybės narės jai pateikti visą reikšmingą informaciją, kuri jai leistų patikrinti, ar šio kriterijaus taikymo sąlygos yra įvykdytos; ji gali atsisakyti nagrinėti tokią informaciją tik jei pateikti įrodymai buvo nustatyti po sprendimo atlikti nagrinėjamą investiciją priėmimo⁽⁶³⁾.
- (307) Italijos valdžios institucijos faktiškai patvirtino, kad būtent galimas padėties rimtumas pasitraukus „Alitalia“ paskatino bendrovę SEA skirti pastangas sąnaudoms pagerinti.
- (308) Galiausiai, bendrovė „SEA Handling“ taip pat pareiškė, kad nenumatyti įvykiai turėjo neigiamos įtakos jos rezultatams, ir paminėjo būtent poveikį, kurį apyvartai turėjo SARS, išaugusi pasaulinio terorizmo grėsmė 2003 m. paskelbus karą Irake ir ugnikalnio Eyjafjallajökull išsiveržimas 2010 m. Komisija pastebi, kad vieninteliai šių įvykių poveikio bendrovės „SEA Handling“ apyvartai skaičiai buvo pateikti „RBB Economics“ tyrime, paskelbtoje 2011 m. birželio 1 d. Kalbant apie minėtus įvykius, studijoje apsiribojama kai kurių bendrovės „SEA Handling“ pareiškimų pakartojimu, tai yra, kad SARS ir terorizmo grėsmė 2003 m. paskelbus karą Irake lėmė apyvartos sumažėjimą 3 %, o ugnikalnio Eyjafjallajökull išsiveržimas lėmė, kad apyvarta sumažėjo 1,5 mln. EUR. Priešingos padėties analizė remiasi šiomis prielaidomis, nes nėra pateiktas koks nors pagrįstas aptariamų įvykių poveikio vertinimo metodas. Be to, Komisija laikosi nuomonės, kad jei laikytume bendrovės SEA įvertinimus patikimais net ir nesant jokių įrodymų, nenumatytų įvykių poveikis, minimas „RBB Economics“ tyrime nebūtų buvęs toks, kad būtų buvę galima realistiškai įvertinti nuolatinį bendrovės SEA kapitalo padidėjimą 2009–2010 m. beveik 360 mln. EUR suma. Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad investuotojas rinkos sąlygomis greičiausiai būtų atlikęs tyrimą iš karto po šių įvykių, o ne po daugelio metų, norėdamas įvertinti jų poveikį ir nuspręsti pakeisti strategiją, toliau vadovautis esama ar pakeisti verslo planą. „RBB Economics“ tyrimas buvo atliktas gerokai vėliau nei buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą, todėl Komisija laikosi nuomonės, kad tyrime neatsispindi privataus investuotojo elgsena, nes jis buvo parengtas tik dėl procedūros, tai yra siekiant parodyti *ex post* bendrovės SEA elgsenos galimą ekonominį racionalumą. Dar daugiau, negalima atsižvelgti į šį tyrimą taikant apdairaus investuotojo kriterijų. Galiausiai Komisija pastebi, kad, būtent siekdami užtikrinti savo investicijų pelningumą, net ir neigiamų įvykių privatūs investuotojai prašo finansinės analizės, kuri parodytų investicijų grąžą esant blogesniai scenarijui, kas ypač būdinga tokiam sektoriui kaip oro transporto sektorius, kuriam dėl jo pobūdžio labiau būdingi rizikos veiksniai, neįeinantys į operatorių kompetencijų ir kontrolės sritį. Šiuo atveju nei Italija, nei bendrovė SEA niekada neparodė, kad tokia analizė būtų buvusi atlikta aptariamam veiksmo laikotarpiui.
- (309) Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad pastangos sumažinti sąnaudas, nors jos ir buvo reikšmingos po bendrovės įsteigimo vertinant įvairiais aspektais, o ypač po 2007 m., nebuvo pakankamos, kad būtų galima tikėtis atkurti rentabilumą jei ne ilgalaikiu laikotarpiu, tai bent jau per daugiau nei dešimt metų, ir atsiriboti nuo rizikos, kad gali

⁽⁶¹⁾ Kaip numatyta bendrovės „SEA Handling“ 2003–2007 m. verslo plane.

⁽⁶²⁾ 2005 m. lygio rinkos dalies išlaikymas iki 2010 m., arba 76,65 %, pagrįstas vien hipotezėmis.

⁽⁶³⁾ 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Europos Komisija prieš „Électricité de France“ (EDF)*, C124/10 P, 85 ir 104 punktai.

prireikti grąžinti praelyje suteiktą galimai nesuderinamą pagalbą. Viena vertus, jei nestebina faktas, kad bendrovė „SEA Handling“ daugelį metų naudojosi valstybės pagalba ir pagerino savo rezultatus, Komisija laikosi nuomonės, kad privatus investuotojas 2002 m. būtų paprašęs reikšmingesnės restruktūrizacijos, atsižvelgiant į ypač sudėtingą bendrovės „SEA Handling“ sąnaudų struktūrą ir rinkos atidarymo situaciją, kad būtų galima priimti sprendimą padengti nuostolius tą laikotarpį, kurio reikia restruktūrizacijai, ir gauti pagrįstą savo investicijų grąžą taip pat pagrįstu laikotarpiu.

Dėl palyginimo su kitų operatorių ekonominiais rezultatais

- (310) Komisija atmeta idėją, kad nebūtų įmanoma palyginti skirtingo „pobūdžio“ antžemines paslaugas teikiančių operatorių ekonominių rezultatų (Italijos valdžios institucijos mini oro uostą valdančias įstaigas, veikiančias pagal apskaitos atskyrimo principą, veikiančias pagal bendrovių atskyrimo principą, oro vežėjus, kurie vykdo saviteikos veiklą, ir tretieji teikėjai, kurie savo ruožtu gali būti suskirstyti į teikėjus, veikiančius nacionaliniame arba tarptautiniame tinkle, arba mažus ir vidutinius teikėjus) arba esant skirtingai veiklos aplinkai (atsižvelgiant į tai, kad kai kurie teikėjai siūlo visas antžemines paslaugas, o kiti – tik kai kurias).
- (311) Sektoriaus liberalizavimo tikslas yra būtent paskatinti konkurenciją taip, kad teikėjai, kurių verslo modeliai konkurencingesni, galėtų išsivirti rinkoje, gauti naudos iš naudotojų, oro bendrovių ir, be abejo, keleivių. Komisija laikosi nuomonės, kad operatoriai, kurių Italijos valdžios institucijos nenorėtų supriešinti su bendrove „SEA Handling“, faktiškai arba galimai su ja konkuruoja. Italijos valdžios institucijų teigimu, reikia *de facto* sumažinti iki nulio konkurentus, kuriuos galima palyginti su bendrove „SEA Handling“, nes nė vienas operatorius neteikia būtent tokio paslaugų asortimento, kokį teikia bendrovė „SEA Handling“, nors yra tokio paties „pobūdžio“ kaip ji, tai bendrovė, susijusi su oro uostą valdančia įstaiga, veikiančia pagal bendrovių atskyrimo principą. Neatsižvelgiant į tai, kad, bendrovės SEA manymu, Komisija taip pat turėtų įvertinti Direktyvos 96/67/EB įgyvendinimo sąlygas, siekiant palyginti paslaugas teikėjų, veikiančių kitokioje rinkoje nei Italijos.
- (312) Komisija pastebi, kad daugelis antžemines paslaugas teikiančių operatorių pagal struktūrą yra naudos gavėjai. Bet kokių atveju tai, kad kiti antžemines paslaugas teikiantys operatoriai galėjo patirti nuostolių tuo pačiu laikotarpiu, užuot įrodę bendrovės SEA elgsenos racionalumą, reiškia visai priešingą situaciją, nes bet kokia įmonė, kuri turi įveikti ekonominius sunkumus, bando susitelkti į pagrindinį verslą ir sustabdo investicijas, susijusias su veikla, teikiančia struktūrinius nuostolius, arba tiesiog yra mažiau pelninga. Kaip jau daug kartų buvo priminta, abiejuose pateiktuose verslo planuose bendrovė „SEA Handling“ pabrėžė, kad rinkos tendencija aptariamam metu buvo sustabdyti investicijas, susijusias su antžeminių paslaugų veikla, kurią tiekia oro uostą valdančios įstaigos, todėl operatoriai, teikę antžemines paslaugas pagal subrangos sutartį paprastai būna pelningesni nei vertikalioje integracijoje esantys operatoriai.
- (313) Dėl tų pačių priežasčių Komisija turi atmesti ir bendrovės SEA argumentą, kad vienintelis operatorius, kurį galima palyginti, būtų [...] ⁽⁶⁴⁾, kuris tariamai 2004–2006 m. ⁽⁶⁵⁾ patyrė nuostolių ir teikė antžemines paslaugas ne pagal subrangos sutartį. Pirma, [...] vis dar kontroliuoja valstybė, todėl jo elgsena negali būti laikoma tipine privačių operatorių elgsena ⁽⁶⁶⁾. Antra, Komisija neturi informacijos, kad galėtų nustatyti, ar už savo teikiamas antžemines paslaugas [...] gavo finansinę paramą, kurią su bendrove „SEA Handling“ būtų galima palyginti pagal sumą arba trukmę, ar ne.
- (314) Galiausiai, Komisija nemano, kad reikšminga lyginti bendrovę „SEA Handling“ su [...] ir [...]. Bendrovė „SEA Handling“ teigia, kad, nepateikus pakankamai įrodymų, šie operatoriai patyrė nuostolių vykdydami veiklą tuose oro uostuose ⁽⁶⁷⁾. Dar daugiau, atrodo, jog neigiamus tokių operatorių rezultatus iš dalies lėmė pagalba, kurią gavo bendrovė „SEA Handling“. Jie ši nebūtų gavusi naudos iš pasikartojančių finansinių investicijų, kurias vykdė bendrovė SEA, ji būtų bankrutavusi arba būtų buvusi labiau ir greičiau restruktūrizuota, nors tai ir neįvyko. Taigi rinkos struktūra būtų pasikeitusi, o konkurentai būtų įgiję galimybę padidinti savo rinkos dalį ir pagerinti rezultatus.

⁽⁶⁴⁾ [...].

⁽⁶⁵⁾ Bendrovės „SEA Handling“ 2011 m. kovo 21 d. pastaba, 99 ir 100 punktai.

⁽⁶⁶⁾ Žr.: [...].

⁽⁶⁷⁾ Bendrovės „SEA Handling“ 2011 m. kovo 21 d. pastaba, 105 punktai.

- (315) Apibendrindama ir atsižvelgdama į tai, kas čia išdėstyta, Komisija laikosi nuomonės, kad aptariamoms kapitalo injekcijos neatitinka privatus investuotojo kriterijaus, ir bendrovė „SEA Handling“ įgijo pranašumą, kurio nebūtų turėjusi įprastomis rinkos sąlygomis.

8.2.4. DĖL TARPUSAVIO PREKYBAI TARP VALSTYBIŲ NARIŲ DAROMO POVEIKIO IR IŠKREIPTOS KONKURENCIJOS

- (316) Komisija laikosi nuomonės, kad nagrinėjamos priemonės daro poveikį tarpusavio prekybai tarp valstybių narių ir iškreipia arba gali iškreipti konkurenciją vidaus rinkoje, nes viena įmonė įgyja pranašumą konkuruodama su kitais antžeminių paslaugų teikėjais Malpensos ir Linatės oro uostuose, bei su visais čia turinčiais teisę veikti tiekėjais, iš kurių daugelis veikia keliose valstybėse narėse, ypač po to, kai 2002 m. įsigaliojo rinkos liberalizavimas.

8.2.5. IŠVADA

- (317) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta anksčiau, Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovės SEA taikytos priemonės bendrovės „SEA Handling“ nuostoliams padengti yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.3. PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

- (318) Kadangi laikosi nuomonės, kad aptariamoms priemonėms yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija išanalizavo, ar jos yra suderinamos pagal išimtis, numatytas minėto straipsnio 2 ir 3 dalyse.
- (319) SESV 107 straipsnio 2 dalies nuostatos akivaizdžiai nėra taikomos atsižvelgus į minėtų priemonių pobūdį, to nereikalavo ir Italija bei bendrovė SEA.
- (320) Kaip numatyta SESV 107 straipsnio 3 dalyje, jau sprendime pradėti oficialaus tyrimo procedūrą Komisija išreiškė abejonį dėl priemonių suderinamumo su oro uostų sektoriaus gairėmis. Šiose gairėse nustatyta, kaip kokią priemonę ir kokiomis sąlygomis e Komisija vertina valstybės finansavimą, skiriamą oro uosto paslaugoms, atsižvelgus į valstybės pagalbos srities taisykles ir procedūras.
- (321) Kalbant apie oro uostų paslaugų dotacijas, minėtose gairėse nurodoma Direktyva 96/67/EB, pagal kurią, esant daugiau nei 2 milijonai keleivių, antžeminių paslaugų teikimo veikla turi būti savarankiška ir nepriklausyti nuo kitų oro uosto komercinių pajamų, kurios jai buvo suteiktos kaip valstybės lėšos, nes ji yra oro uostą valdanti įstaiga arba bendros ekonominės svarbos paslaugų teikėjas.
- (322) Taigi reikia konstatuoti, kad tokios veiklos dotacijos, kurias teikia valdžios institucijos, prieštarauja tikslams, numatytiems Direktyvoje 96/67/EB, todėl gali turėti neigiamos įtakos tokios rinkos liberalizavimui.
- (323) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija laikosi nuomonės, kad pagalba negali būti paskelbta kaip suderinama su vidine rinka, vadovaujantis oro uostų sektoriaus gairėmis.
- (324) Be to, Italijos valdžios institucijos paprašė Komisijos įvertinti pagalbos suderinamumą su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu ir 2004 m. restruktūrizavimo gairėmis. Italijos valdžios institucijos me tik nepateikė kito teisinio pagrindo, kuris pagrįstų aptariamoms pagalbos suderinamumą su vidine rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį, bet ir Komisijai nepateikė faktinių aplinkybių, įrodančių šį suderinamumą. Iš tikrųjų Italijos valdžios institucijos paskelbė, kad oro uostų sektoriaus gairės šiuo atveju netaikomos siekiant įvertinti aptariamų priemonių suderinamumą su vidine rinka. Taigi Komisija turi išanalizuoti Italijos valdžios institucijų pateiktus argumentus ir parodyti, ar pagalba yra suderinta su restruktūrizavimu.
- (325) Vadovaujantis 2004 m. restruktūrizavimo gairių 104 dalies nuostatomis:

Komisija išnagrinės bet kokios sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbos, suteiktos be jos leidimo [...], jei apie pagalbos dalį ar visą suteiktą pagalbą prieš tai buvo pranešta Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Visais kitais atvejais ji išnagrinės suderinamumą remdamasi gairėmis, kurios buvo taikomos tuo metu, kai pagalba buvo teikiama.

- (326) 2004 m. Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti buvo paskelbtos 2004 m. spalio 1 d.

- (327) Nuo tada, kai Komisija pradeda manyti, kad aptariama priemonė turi būti suprantama kaip daugelis sprendimų dėl bendrovei „SEA Handling“ skirtų kapitalo injekcijų, siekiant padengti vos kilusius jos veiklos nuostolius, o ne kaip vieną ar du kartus dalimis suteiktą pagalbą restruktūrizuojant (kaip atrodo teigiančios Italijos valdžios institucijos, žr. 84 dalį), tokių priemonių suderinamumas turi būti išnagrinėtas atsižvelgiant į 1999 m. bei 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti, atsižvelgiant į tai, kad jos buvo nustatytos prieš 2004 m. spalio 1 d. ⁽⁶⁸⁾ arba po šios datos.

Įmonės atitikimas reikalavimams

Priemonės, suteiktos iki 2004 m. spalio 1 d.

- (328) Remdamasi priežastimis, pateiktomis 174–180 dalyse, Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė „SEA Handling“ gali būti laikoma sunkumus patiriančia įmone pagal 1999 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti.
- (329) Pagal gairių 7 dalies nuostatas, naujai įsteigtoms įmonėms pagalba sanuoti ir restruktūrizuoti neteikiama. Vis dėlto gairėse nustatyta, kad jei bendrovė įsteigia kontroliuojamą bendrovę tik siekdama gauti turto, o vėliau atitinkamai ir įsipareigojimų, tai nelaikoma naujos bendrovės įsteigimu. Bendrovė „SEA Handling“ buvo įkurta atskirai nuo bendrovės SEA ir buvo skirta teikti antžemines paslaugas, todėl Komisija laikosi nuomonės, kad ji pagal gaires neturi būti laikoma naujai įsteigta įmone.
- (330) Be to, bendrovės „SEA Handling“ patirti finansiniai sunkumai kilo ne dėl savavališko sąnaudų paskirstymo grupės viduje. Šie sunkumai jokių būdu negali būti priskirti holdingo bendrovei SEA, nes jie kilo pirmiausia dėl per didelių darbo jėgos sąnaudų, kurios buvo tokios didelės, kad įmonė nebegalėjo suderinti savo biudžeto.

Priemonės, suteiktos po 2004 m. spalio 1 d.

- (331) Komisija pastebi, kad įmonės finansinė situacija 2004 m. nebuvo geresnė nei 2002 m. Iš tikrųjų, kaip nustatyta 181–184 dalyse, 2004 m. įmonė vis dar patyrė finansinių sunkumų, todėl turi būti laikoma sunkumų aptiriančia įmone pagal 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti.
- (332) Šių gairių 13 dalyje nustatyta, kad naujai įsteigtoms įmonėms pagalba sanuoti ir restruktūrizuoti neteikiama. Taip būtų tokiu atveju, jei nauja įmonė būtų įsteigta likvidavus ankstesnę įmonę arba bendrovę arba perėmus jos turtą. Įprastai įmonė laikoma naujai įsteigta pirmuosius trejus metus, kai atitinkamame sektoriuje pradeda vykdyti veiklą.
- (333) Dėl 330 dalyje minimų priežasčių Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė „SEA Handling“ negali būti laikoma naujai įsteigta įmone. Be to, Komisija pastebi, kad Italijos valdžios institucijos paskutiniame laiške tvirtino, jog bendrovė „SEA Handling“ laikoma naujai įsteigta įmone pagal 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti, nes ji įsteigta atskyrus ankstesnę bendrovės SEA šaką antžeminėms paslaugoms teikti, todėl buvo perleisti pagrindinės bendrovės turtas ir įsipareigojimai, kiek tai reikalinga antžeminėms paslaugoms teikti.
- (334) Taip pat taikomos ir 331 dalies nuostatos.
- (335) Taigi Komisija daro išvadą, kad bendrovė „SEA Handling“ galėjo gauti naudos iš restruktūrizacijai skirtos pagalbos tiek pagal 1999 m., tiek pagal 2004 m. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti.

Ilgalaikio pelningumo atkūrimas

- (336) Remiantis 2004 m. restruktūrizavimo gairėmis, „pagalbos suteikimas priklauso nuo restruktūrizavimo plano, kuriam turi pritarti Komisija visais atskiros pagalbos priemonių atvejais, įgyvendinimo“ (2004 m. restruktūrizavimo gairių 34 dalis ir 1999 m. restruktūrizavimo gairių 31 dalis). Be to, „restruktūrizavimo pagalba turi būti susijusi su perspektyviu restruktūrizavimo planu, kurį įgyvendinti įsipareigoja atitinkama valstybė narė. Planas turi būti pateikiamas Komisijai su visa reikiama informacija“ (2004 m. restruktūrizavimo gairių 35 dalis ir 1999 m. restruktūrizavimo gairių 32 dalis).

⁽⁶⁸⁾ Tikslinga pabrėžti, kad jei Italijos valdžios institucijų teiginys būtų pagrįstas, būtų taikomos tik 2004 m. gairės, bet neprieštaravimo vertinimas nesikeistų.

- (337) Pirma, Italijos valdžios institucijų minėti „restruktūrizavimo planai“ yra „2002–2006 m. konsoliduotas verslo planas“, „2003–2007 m. bendrovės SEA verslo planas“, „2007–2012 m. strateginis planas“, „2009–2016 m. strateginis planas“ ir „2011–2013 m. verslo planas“. Komisija laikosi nuomonės, kad nė vienas iš šių dokumentų neatitinka gairėse numatytų reikalavimų, šiuo dokumentus įvertinus pagal šio sprendimo 269–296 dalis.
- (338) Ypač 2004 m. restruktūrizavimo gairių 35 dalyje pabrėžiama, kad: „Restruktūrizavimo planu, kurio įgyvendinimo trukmė turi būti kiek įmanoma trumpesnė, turi būti atkurtas ilgalaikis įmonės gyvybingumas per pagrįstą laikotarpį ir remiantis tikroviškomis prielaidomis, susijusiomis su veikimo ateityje sąlygomis. Restruktūrizavimo pagalba turi būti susijusi su perspektyviu restruktūrizavimo planu [...] su visa reikiama informacija, įskaitant rinkos tyrimą. Įmonės gyvybingumas turi būti didinamas daugiausiai pasinaudojant restruktūrizavimo plane nurodytomis vidaus priemonėmis; gyvybingumo didinimas gali remtis išoriniais veiksniais, pavyzdžiui, kainų ir paklausos svyravimais, kuriems bendrovė neturi didelės įtakos, bet tik tada, jei iš esmės pritariama apie rinką daromoms prielaidoms.“ 1999 m. restruktūrizavimo gairių 32 dalyje pateikiama tokia pati nuostata.
- (339) Komisija pastebi, kad tiek 2002–2006 m. konsoliduotame verslo plane, tiek tolesniuose nei 2007 m.⁽⁶⁹⁾ planuose minima visa SEA grupė (išskyrus 2003–2007 m. verslo planą) ir tik šiek tiek užsimenama apie bendrovę „SEA Handling“. Todėl jie pagal gaires negali būti laikomi bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimo planais. Juose taip pat nėra svarbios informacijos, kurią reikia pateikti vadovaujantis gairėmis: nėra apibūdintos aplinkybės, dėl kurių bendrovė pateko į sunkią padėtį, nėra rinkos tyrimo. Be to, minėtuose planuose nėra išsamiai apibūdintos būtinų priemonės, kurias taikant per pagrįstą ilgalaikį laikotarpį bus atkurtas įmonės pelningumas; dar daugiau, numatytas pelningumo padidėjimas taikant išorines priemones, susijusias su pajamų didinimu (ypač 2003–2007 m. verslo plane) visiškai neparodant, kad naujausios prognozės dėl rinkos plėtros apskritai yra patvirtintos.
- (340) NET ir atsižvelgusi į trumpus šių dokumentų įrašus, kuriuose minima bendrovė „SEA Handling“, Komisija pastebi, kad juose nėra nurodyti tikslūs laikotarpiai, kurių pagrįstai reikia norint atkurti bendrovės „SEA Handling“ pelningumą ilgalaikiu laikotarpiu, nei šios bendrovės galimo restruktūrizavimo trukmė. Restruktūrizavimo priemonės taip pat yra pernelyg neišsamios, kad galėtų atitikti gairių reikalavimus.
- (341) Tai reiškia, kad tariama pagalba buvo suteikta prieš apie ją ir nesant restruktūrizavimo plano, kuris atitiktų restruktūrizavimo gairių reikalavimus. Taigi jais vadovaujantis negali būti įgyvendintas toks restruktūrizavimo planas, kaip nustatyta 2004 m. restruktūrizavimo gairių 34 ir 35 dalyse arba 1999 m. restruktūrizavimo gairių 31 ir 32 dalyse. Šios aplinkybės pakanka, kad pagalba būtų nesuderinama su vietine rinka⁽⁷⁰⁾.
- (342) Antra, reikia pabrėžti, kad, atsižvelgus į tai, jog nebuvo pranešta apie pagalbą ir perspektyvų restruktūrizavimo planą, Komisija negalėjo taikyti sąlygų bei prievolių, kuriuos laikė reikalingais leidžiant teikti pagalbą⁽⁷¹⁾, ir negalėjo kontroliuoti, ar tinkamai įgyvendinamas restruktūrizavimo planas pagal reguliarias ir išsamias ataskaitas⁽⁷²⁾.

Konkurencijos iškraipymo vengimas

- (343) Pagal 2004 m. restruktūrizavimo gairių 38 dalį, „Siekiant užtikrinti, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų sumažintas taip, kad siekiami teigiami pokyčiai nusvers neigiamus, reikia imtis kompensacinių priemonių. Priešingu atveju, bus laikoma, kad pagalba prieštarauja bendram interesui ir todėl nesuderinama su bendrąja rinka.“ 1999 m. restruktūrizavimo gairių 35 dalyje pateikiama tokia pati nuostata.
- (344) Italijos valdžios institucijos ir bendrovė „SEA Handling“ patvirtino, kad pagalbos priemonės nebūtų sukėlusios konkurencijos iškraipymo antžeminių paslaugų rinkoje, nes reikėjo atitikti rinkos liberalizavimo sąlygas pagal įstatymo dekretą Nr. 18/99, įgyvendinantį Direktyvą 96/67/EB.
- (345) Vėliau įvertino, kad buvo patvirtintos tinkamos pagalbą lydinčios priemonės siekiant išvengti galimo konkurencijos iškraipymo.

⁽⁶⁹⁾ Arba „Executive Summary – 2007–2012 m. SEA grupės strateginio plano gairės“, „2009–2016 m. strateginis planas“ ir „2011–2013 m. bendrovės SEA verslo planas“.

⁽⁷⁰⁾ Pavyzdžiui, žr. 2012 m. spalio 8 d. EFTA teismo Sprendimo „Hurtigruten“ prieš EFTA Surveillance Authority, 228, 234–240 punktus.

⁽⁷¹⁾ Gairių 46–48 punktai.

⁽⁷²⁾ Gairių 49–51 punktai.

- (346) Anot Italijos valdžios institucijų, pirma priemonė būtų buvusi bendrovės „SEA Handling“ pajėgumų mažinimas, ypač kalbant apie darbo jėgą pamažu mažinant darbuotojų skaičių 2003–2010 m.
- (347) Antra priemonė būtų buvusi sumažinti bendrovės „SEA Handling“ rinkos dalį sumažinus jos veiklos sritį. Bendrovė „SEA Handling“ pirmiausia sustabdė orlaivių remonto ir bilietų kasos paslauga bei kai kurias kitas antrines veiklas, tokias kaip salonų valymas ir pagalba mažamečiams keleiviams, kurios nuo 2004 m. buvo patikėtos tretiesiems operatoriams. Bendrovė „SEA Handling“ bendrovei SEA 2004 m. perleido ledo nutirpdymo paslaugas.
- (348) Trečia priemonė būtų buvusi pastangos parduoti bendrovės „SEA Handling“ mažumo akcijų paketą, kuris, jei tai būtų pavykę, būtų lėmęs, kad į rinką būtų atėjęs naujas konkurentas.
- (349) Galiausiai, Italijos valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad padidėjęs antžeminių paslaugų rinkos liberalizavimas Italijoje būtų lėmęs, jog reikia imtis nuostolių kompensavimo priemonių, kad būtų galima užtikrinti bisų antžeminių paslaugų tęstinumą ir kokybę siekiant pamažu priprasti prie naujos rinkos situacijos. Apskritai kalbant, gavus paramą būtų buvę galima tvarkingai pereiti į konkurencinę rinką ir išvengti neigiamų pasekmių keleiviams.
- (350) Komisija primena, kad „siekiant įvertinti kompensavimo priemones, nurašymai ir nuostolingos veiklos nutraukimas, kas, siekiant atkurti įmonės gyvybingumą nebus laikomi pajėgumų ar dalyvavimo rinkoje sumažinimu.“⁽⁷³⁾ Todėl ji laikosi nuomonės, kad antra priemonė nėra „kompensacinė“, bet yra neatsiejama, netgi esminė tokios restruktūrizacijos dalis. Kaip teigia Italijos valdžios institucijos, tokia veikla nėra bendrovės „SEA Handling“ pagrindinio verslo dalis ir jų sustabdymas negali būti laikomas tinkama priemone, skirta užtikrinti, kad abi sumažės aptariama rinkos dalis⁽⁷⁴⁾.
- (351) Taip pat ir pajėgumų sumažinimas, ypač kalbant apie darbo jėgą, yra esminis aspektas siekiant atkurti įmonės pelningumą, atsižvelgiant į bendrovės „SEA Handling“ labai dideles išlaidas personalui, ypač kalbant apie jos apyvartą; ši aspektas negali būti laikomas suteiktos pagalbos kompensacine priemone.
- (352) Kalbėdama apie valią perleisti mažumos dalį, Komisija pastebi, kad iki šiandien buvo paskelbtos dvi konkurencinės procedūros⁽⁷⁵⁾. Kita vertus, toks perleidimo planas šiuo metu priklauso nuo pelningumo atkūrimo, taigi nėra restruktūrizavimo kompensacinė priemonė. Bet kokių atveju, per maždaug dešimt metų neįvyko joks bendrovės „SEA Handling“ kapitalo perleidimas, todėl valia perleisti negali būti laikoma aptariamąs pagalbos kompensacine priemone.
- (353) Galiausiai, kalbėdama apie tai, kad pagalba būtų užtikrinusi perėjimą prie konkurencinės rinkos, Komisija laikosi nuomonės, kad Direktyvos 96/67/EB įgyvendinimas Italijos teisės sistemoje nereiškia, kad valstybės pagalba galima kompensuoti kai kuriuos operatorius, šiuo atveju bendrovę „SEA Handling“, kad joms taptų lengviau prisitaikyti per tam tikrą laikotarpį, kurio tikslios trukmės Italijos valdžios institucijos nenurodė.
- (354) Šių aplinkybių pakanka, kad pagalba nebūtų suderinama su vidaus rinka.

Iki minimumo sumažinta pagalba

- (355) Atsižvelgiant į 2004 m. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 43 dalies nuostatas ir 1999 m. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 40 dalies nuostatas, siekiant apriboti pagalbos sumą iki minimaliai būtinos restruktūrizavimo sąnaudoms padengti, reikia, kad naudos gavėjas savo lėšomis labai prisidėtų prie restruktūrizavimo plano. Tai reiškia, kad jis gali parduoti įmonės išgyvenamumui nebūtiną turtą ir išorinį finansavimą rinkoje. Paprastai, kalbėdama apie didžiąsias įmones, Komisija laiko, kad indėlis į restruktūrizaciją turi sudaryti mažiausiai 50 %.
- (356) Komisija pastebi, kad Italijos valdžios institucijos nepateikė jokios informacijos apie tai, kad bendrovė „SEA Handling“ būtų labai prisidėjusi prie restruktūrizavimo. Tai, kad joks privatus investuotojas nebūtų finansiškai prisidėjęs prie bendrovės „SEA Handling“ restruktūrizavimo, yra dar vienas požymis, kad rinka netikėjo, jog bendrovei pavyks tapti pelninga (2004 m. gairių 43 dalis).

⁽⁷³⁾ Gairių 40 punktas.

⁽⁷⁴⁾ 2012 m. vasario 4 d. Sprendimo „Electrolux“ prieš Komisiją, sujungtos bylos T-115/09 ir T-116/09, 51–58 punktai.

⁽⁷⁵⁾ Kaip nurodo Italijos valdžios institucijos, viena buvo paskelbta 2001 m., o kita – 2007 m.

Una tantum principas

- (357) Galiausiai, kad būtų laikoma suderinama, restruktūrizavimui skirta pagalba turi atitikti *una tantum* principą. 1999 m. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 43 dalyje ir 2004 m. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 72 ir 43 dalyse numatyta, kad įmonė, per pastaruosius dešimt metų gavusi restruktūrizavimui skirtą pagalbą, negali gauti naudos iš tolesnės restruktūrizavimui skirtos pagalbos. Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimui skirta pagalba, suteikta bendrovei „SEA Handling“ po pirmos finansinės investicijos 2002 m., nesuderinama su vidine rinka, nes neatitiko *una tantum* principo. Tas pat taikoma ir 2007 m. gautai pagalbai, jei atsižvelgtume į faktą, kad bendrovė SEA priėmė du įpareigojančius sprendimus, siekdama paskirstyti pagalbą dalimis per keletą metų, kaip tvirtina Italijos valdžios institucijos (žr. 223 dalį).

Išvados

- (358) Tai, kas išdėstyta, reiškia, kad pagalbos priemonės neatitinka sąlygų, numatytų oro uostų sektoriaus gairėse ir 1999 m. bei 2004 m. restruktūrizavimo gairių, kad būtų galima užtikrinti pagalbos suderinamumą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (359) Taigi, aptariama pagalba nesuderinama su vidaus rinka.

8.4. SUSIGRAŽINIMAS

- (360) Komisija primena, kad, remiantis Reglamento (EB) Nr. 659/1999 14 straipsnio 1 dalimi, bet kokia neteisėta pagalba nesuderinama su vidaus rinka ir naudos gavėjas ją turi grąžinti.
- (361) Bendrovei „SEA Handling“ buvo suteikta neteisėta pagalba, nesuderinama su vidaus rinka, todėl bendrovė turi ją grąžinti.
- (362) Komisija primena, kad, atsižvelgiant į labai rimtą bendrovės „SEA Handling“ finansinę situaciją ir tai, jog nėra aptariamų investicijų pelningumo perspektyvų, privatus investuotojas nebūtų įvykdęs aptariamų kapitalo injekcijų bendrovei „SEA Handling“, jei nebūtų rinkoje gavęs minėtų lėšų. Atsižvelgiant į tai, kad investicijų grąža yra bendrovės verslo modelio pelningumo veiksnys, privatus investuotojas nebūtų įvykdęs investicijų, jei nebūtų buvęs tikras, kad įmonė tinkamai atlygins kylančią riziką. Dar daugiau, Komisija laikosi nuomonės, kad įmonė nebūtų galėjusi padidinti savo kapitalo rinkoje, nes dėl numatytos grąžos neturėjo galimybės nė vienam investuotojui pasiūlyti didesnės grąžos. Priešinga padėtis, t. y. padėtis, kai nesuteikta pagalba, kuri būtų grąžinta atkūrimo ar paskatinimo tikslais, yra tokia, tarsi kapitalas visai nebūtų investuotas⁽⁷⁶⁾. Iš tikrųjų remiantis nusistovėjusia teismų praktika, „atsižvelgdama į dalyvavimą kapitale, Komisija gali nuspręsti, kad panaikinti suteiktą pranašumą reiškia grąžinti kapitalo injekciją“⁽⁷⁷⁾. Grąžintina pagalbos suma yra visa kapitalo didinimo suma.
- (363) Kalbant apie pagalbos grąžinimą, taip pat reikia įvertinti palūkanas, skaičiuojamas nuo netinkamai naudotos pagalbos suteikimo minėtam pagalbos gavėjui datos iki dienos, kai visa pagalba išieškoma⁽⁷⁸⁾.

8.5. IŠVADA

- (364) Komisija konstatuoja, kad Italija neteisėtai suteikė pagalbą per bendrovės SEA teikiamas kapitalo injekcijas kontroliuojamai bendrovei „SEA Handling“, siekiant padengti šios nuostolius, pažeisdama SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (365) Todėl Italija turi imtis visų reikiamų priemonių, kad susigrąžintų suteiktą valstybės pagalbą, kuri nesuderinama su vidaus rinka, iš pagalbos gavėjo, tai yra bendrovės „SEA Handling“.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

⁽⁷⁶⁾ 2011 m. liepos 13 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos C 6/2008 (ex NN 69/2007), kurią įvykdė Suomija „Ålands Industrihus Ab“ naudai, Oficialusis leidinys 2012 5 12.

⁽⁷⁷⁾ 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Cityflyer* prieš Komisiją, T-16/96, Rink. p. II-757, 1998, 56 punktas.

⁽⁷⁸⁾ Žr. Reglamento (EB) Nr. 659/99 14 straipsnio 2 dalį (cituotas).

1 straipsnis

Kapitalo injekcijos, kurias bendrovė SEA teikė kontroliuojamai bendrovei „SEA Handling“ kiekvienais metais 2002–2010 m. laikotarpiu (bendra suma siekia 359,644 mln. EUR be susigrąžintų palūkanų), yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnį.

2 straipsnis

Minėta valstybės pagalba, suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

3 straipsnis

1. Italija susigrąžina iš pagalbos gavėjo 1 straipsnyje nurodytą pagalbą.
2. Susigrąžintinai sumai taikomos palūkanos, pradedant skaičiuoti nuo sumos išmokėjimo pagalbos gavėjui dienos iki faktinio jos susigrąžinimo dienos.
3. Palūkanos apskaičiuojamos kaupiamuoju principu pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ⁽⁷⁹⁾.

4 straipsnis

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

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Italija pateikia Komisijai šią informaciją:
 - a) visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintiną sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas);
 - b) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašymą;
 - c) dokumentus, įrodančius, kad pagalbos gavėjui buvo nurodyta grąžinti pagalbą.
2. Italija nuolat praneša Komisijai apie pažangą, padarytą įgyvendinant nacionalines priemones, kurių buvo imtasi 1 straipsnyje nurodytai pagalbai susigrąžinti, kol ji bus visa susigrąžinta. Komisijai paprašius, Italija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių ketinama imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Ji taip pat teikia išsamią informaciją apie pagalbos sumas ir palūkanas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjo.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2012 m. gruodžio 19 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas

⁽⁷⁹⁾ 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).

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1226

2014 m. liepos 23 d.

dėl valstybės pagalbos Nr. SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *SNC-Lavalin*, *Ryanair* ir *Airport Marketing Services*

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5080)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ⁽¹⁾,

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2010 m. sausio 26 d. raštu oro transporto bendrovė *Air France* pateikė skundą dėl pranašumo, kurį oro transporto bendrovė *Ryanair* yra įgijusi visuose Prancūzijos regioniniuose ir vietos oro uostuose. Dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* (toliau – Angulemo oro uostas) šiame skunde taip pat teigiama, kad šį oro uostą valdanti įstaiga – Angulemo prekybos ir pramonės rūmai (toliau – Angulemo PPR) – gavo finansinių įnašų.
- (2) 2010 m. kovo 16 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms nusiuntė nekonfidencialią skundo versiją, taip pat šias institucijas paragino pateikti paaiškinimus dėl skundžiamų priemonių. Prancūzijos institucijos atsakė 2010 m. gegužės 31 d. ir birželio 7 d. raštais.
- (3) 2011 m. lapkričio 2 d. raštu bendrovė *Air France* pateikė papildomą informaciją savo skundai pagrįsti. 2011 m. gruodžio 5 d. raštu Komisija šią informaciją perdavė Prancūzijai ir jos paprašė pateikti papildomą informaciją. 2011 m. gruodžio 22 d. Prancūzijos institucijos paprašė nustatyti papildomą atsakymo pateikimo terminą; 2012 m. sausio 4 d. raštu Komisija tokį terminą sutiko nustatyti. Prancūzijos institucijos savo pastabas ir atsakymus perdavė 2012 m. sausio 20 d. raštu.
- (4) 2012 m. kovo 21 d. raštu Komisija Prancūzijai pranešė apie savo sprendimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos pagalbos Angulemo oro uostui ir oro transporto bendrovei *Ryanair*. Komisijos sprendimas (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) 2012 m. gegužės 25 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽³⁾.
- (5) Prancūzijos institucijos savo pastabas ir atsakymus į sprendime pradėti procedūrą pateiktus klausimus ir vėlesnius Komisijos klausimus pateikė atitinkamai 2012 m. gegužės 22 d. ir 2012 m. rugsėjo 21 d. raštais.
- (6) Bendrovės *Air France*, *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* (toliau – AMS) pastabas pateikė per sprendime pradėti procedūrą tam nustatytą laiką. 2012 m. rugpjūčio 20 d. ir 2013 m. gegužės 3 d. raštais Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. Savo 2012 m. rugsėjo 12 d. ir 2013 m. birželio 7 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad šiuo klausimu papildomų pastabų neturi.

⁽¹⁾ 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo atitinkamai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Šios abiejų Sutarčių nuostatos iš esmės sutampa. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius prireikus suprantamos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat padaryta tam tikrų terminijos pakeitimų, pavyzdžiui, terminas „Bendrija“ pakeistas terminu „Sąjunga“, „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“, o „Pirmosios instancijos teismas“ – „Bendrojo Teismo“. Šiame sprendime vartojama SESV terminija.

⁽²⁾ OL C 301, 2012 10 5, p. 1.

⁽³⁾ OL C 149, 2012 5 25, p. 29.

- (7) 2012 m. balandžio 13 d., 2013 m. balandžio 10 d., 2013 m. gruodžio 20 d., 2014 m. sausio 17 d. ir 2014 m. sausio 31 d. Komisija gavo papildomas *Ryanair* pastabas. Šios pastabos Prancūzijai perduotos atitinkamai 2012 m. liepos 13 d., 2013 m. gegužės 3 d., 2014 m. sausio 9 d., 2014 m. sausio 23 d. ir 2014 m. vasario 4 d. raštais. Savo 2012 m. liepos 17 d., 2013 m. birželio 4 d., 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. vasario 3 d. ir 2014 m. gegužės 21 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad šiuo klausimu papildomų pastabų neturi.
- (8) Priėmus Sąjungos valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (toliau – naujosios gairės) ⁽⁴⁾, 2014 m. vasario 24 d., kovo 13 d. ir kovo 19 d. Komisija paragino Prancūziją ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl naujųjų gairių taikymo, visų pirma šiai bylai. Prancūzijos institucijos pastabas šiuo klausimu pateikė 2014 m. kovo 19 d.
- (9) Be to, 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁵⁾ buvo paskelbtas pranešimas, kuriame valstybės narės ir suinteresuotosios šalys paragintos pateikti pastabas (taip pat ir šioje byloje) atsižvelgiant į naujųjų gairių įsigaliojimą. Bendrovės *Air France* ir *Transport and Environnement* pastabas pateikė per tam nustatytą laiką. 2014 m. gegužės 28 d. raštais Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. 2014 m. gegužės 21 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai, kad šiuo klausimu pastabų neturi.

2. FAKTINĖS APLINKYBĖS

2.1. Oro uosto infrastruktūros naudotojai ir savininkai

- (10) Iki 2011 m. Angulemo oro uostą valdė Angulemo PPR. 2002 m. rugsėjo 20 d. ministro nutarimu valstybė, kuri tuo metu buvo Angulemo oro uosto savininkė, šį oro uostą penkeriems metams perleido Angulemo PPR. Angulemo PPR su valstybe sudarytoje sutartyje ⁽⁶⁾ nurodyta, kad šie rūmai atsakingi už oro uosto statybą, priežiūrą ir eksploatavimą. Šiuo tikslu Angulemo PPR, veikiantys kaip Angulemo oro uosto veiklos vykdytojas ir šį oro uostą valdanti įstaiga (toliau – už oro uostą atsakingas PPR skyrius), naudojosi apskaita, kuri buvo atskirta nuo Angulemo PPR bendrų paslaugų apskaitos ⁽⁷⁾. Vėliau 2006 m. gruodžio 22 d. prefekto nutarimu Angulemo oro uosto nuosavybė buvo perduota Šarantos oro uostų jungtinei profesinei sąjungai (pranc. *Syndicat mixte des aéroports de Charente*, toliau – SMAC). Taigi 2007 m. sausio 1 d. SMAC pakeitė valstybę, perėmusi koncesiją suteikiančios institucijos funkcijas. Nuo šios dienos už visas oro uosto investicijas ir finansavimą atsakinga SMAC.
- (11) Profesinę sąjungą SMAC, kuri turi teisę tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą, sudaro Šarantos departamentas (toliau – CG16), Angulemo ir jo priemiesčių aglomeracijos bendrija (pranc. *communauté d'agglomération du grand Angoulême*, toliau – COMAGA), Brakonės ir Šarantos savivaldybių bendrija (pranc. *communauté des communes de Braconne Charente*, toliau – CCBC), Angulemo PPR, Konjako savivaldybių bendrija (pranc. *communauté des communes de Cognac*, toliau – CCC) ir Konjako prekybos ir pramonės rūmai. Kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą ⁽⁸⁾, SMAC įstatuose nustatyta, kad patirtos su Angulemo oro uosto teritorija susijusios išlaidos paskirstomos jos nariams.
- (12) Su Angulemo PPR sudaryta koncesijos sutartį pratęsus iki 2008 m. gruodžio 31 d., 2009 m. sausio 22 d. SMAC su Angulemo PPR sudarė valdymo subrangos sutartį (toliau – 2009 m. subrangos sutartis). Nuo 2009 m. sausio 1 d. trejus metus skirti investicijas eksploatuojant oro uostą buvo kompetentingas nebe už oro uostą atsakingas PPR skyrius, o SMAC.
- (13) Galiausiai pasibaigus konkurso procedūrai nuo 2012 m. sausio 1 d. už oro uosto valdymą ir eksploatavimą atsakinga privačioji bendrovė *SNC-Lavalin* ⁽⁹⁾.

2.2. Oro uosto ypatumai ir keleivių skaičius

- (14) Kaip priminta sprendime pradėti procedūrą, Angulemo oro uostas yra Šarantos departamente, jame teikiamos nacionalinio ir tarptautinio komercinio transporto paslaugos. Šis oro uostas yra už 75 km nuo Perigė ir Limožo oro uostų, už 80 km nuo Njoro oro uosto ir maždaug už 120 km nuo La Rošelio ir Bordo oro uostų.

⁽⁴⁾ OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

⁽⁵⁾ OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

⁽⁶⁾ 2002 m. balandžio 22 d. koncesijos sutartis, toliau – koncesijos sutartis.

⁽⁷⁾ Koncesijos sutarties specifikacijų 37 straipsnis.

⁽⁸⁾ Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 13 konstatuojamojoje dalyje pateiktą 2 lentelę.

⁽⁹⁾ Kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 23 konstatuojamojoje dalyje, SMAC nusprendė rengti viešųjų pirkimų procedūrą.

1 lentelė

Oro uostai, esantys šalia Angulemo oro uosto ⁽¹⁾

	Njoras	Perigė	Limožas	La Rošelis	Bordo
Kelionės trukmė min.	93	106	79	119	102
Atstumas km	108	110	97	156	127

⁽¹⁾ Kelionės trukmės ir atstumai šioje lentelėje nurodyti remiantis *Michelin* skaičiuokle ir greičiausios kelionės prielaida.

- (15) Su viešųjų paslaugų išpareigojimais susijusios paslaugos, kurias reguliariuoju maršrutu Angulemas–Lionas, Lionas–Angulemas teikė bendrovė *Twin JET*, buvo nutrauktos 2007 m. balandžio mėn. 2008 ir 2009 m. balandžio–spalio mėn. bendrovė *Ryanair* skraidino Londono Stanstedo oro uosto kryptimi – skrydžius į abi puses ji vykdė tris kartus per savaitę. 2004–2011 m. kitus komercinius skrydžius iš Angulemo oro uosto daugiausia vykdė aeroklubai arba sraigtasparnių klubai, taip pat buvo vykdomi su verslo aviacija susiję komerciniai skrydžiai.
- (16) Remiantis 2005 m. Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ⁽¹⁰⁾ (toliau – 2005 m. gairės) 15 punktu, pagal 2 lentelėje apibendrintus Angulemo oro uosto keleivinio transporto šrautus šis oro uostas patenka į D kategoriją.

2 lentelė

Angulemo oro uosto transporto šrautai ir skrydžiai ⁽¹⁾

	Keleiviai	iš kurių skraidinti bendrovės <i>Ryanair</i>	Reguliariuoju maršrutu teiktų paslaugų proc.	Skrydžiai
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽²⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Transporto šrautai ir skrydžiai nurodyti pagal 2012 m. sausio 20 d. Prancūzijos institucijų raštą.

⁽²⁾ 2011 m. sausio–lapkričio mėn. skaičiai.

- (17) Išnagrinėjus Angulemo oro uosto finansinę padėtį matyti, kad atitinkamais laikotarpiais platformos valdymas buvo labai nuostolingas. Iš viso 2004–2011 m. oro uostą valdančiai įstaigai už oro uosto eksploatavimą sumokėta 10 232 310 EUR įnašų ⁽¹¹⁾. Nevalstybinės oro uostą valdančios įstaigos investicijos 2004–2011 m. siekė 1 277 000 EUR. Jas finansavo suinteresuotosios teritorinės bendrijos, vėliau SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ OL C 312, 2005 12 9.

⁽¹¹⁾ Žr. šio sprendimo 28 konstatuojamąją dalį.

⁽¹²⁾ Žr. šio sprendimo 21 konstatuojamąją dalį.

3. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

3.1. Finansinė parama oro uostui

3.1.1. Sutarties, pagal kurią oro uostui skirtos subsidijos, pagrindas

- (18) Sudarius partnerystės sutartį⁽¹³⁾ su Angulemo PPR (toliau – 2002 m. sutartis), dalį Angulemo oro uosto investicijų ir veiklos nuostolių padengė CG16, COMAGA ir CCBC. Ši sutartis sudaryta po to, kai valstybė suteikė vietos viešųjų įrenginių naudojimo koncesiją. Taigi iki 2006 m. gruodžio 31 d. CG16, COMAGA ir CCBC Angulemo prekybos ir pramonės rūmams suteikė su oro uosto eksploatavimu susijusios finansinės paramos⁽¹⁴⁾. 2007 m. sausio 1 d. 2002 m. sutartyje nurodytus įsipareigojimus perėmė SMAC.
- (19) Pagal 2009 m. subrangos sutartį SMAC padengė už oro uostą atsakingo PPR skyriaus 2009–2011 m. veiklos nuostolius. Padengiant Angulemo oro uosto išlaidas SMAC narių įnašai šiuo laikotarpiu paskirstyti taip, kaip nurodyta 2002 m. sutartyje.
- (20) Galiausiai, kaip jau nurodyta, pagal viešąją eksploatavimo sutartį, kurią šešeriems metams skyrė SMAC, nuo 2012 m. sausio 1 d. Angulemo oro uostą valdo įmonė *SNC-Lavalin*⁽¹⁵⁾. Kiekvienas konkurse dalyvavęs kandidatas⁽¹⁶⁾ turėjo pateikti strateginių gairių planą, kuriame išskirtas pagrindinis scenarijus⁽¹⁷⁾ ir aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus⁽¹⁸⁾. Įgaliojimus suteikianti institucija pasirinko antrąjį scenarijų.

3.1.2. Investicijos į infrastruktūrą

- (21) Išsami informacija apie įnašus, kuriuos įvairios valstybės institucijos iš tikrųjų sumokėjo už oro uostą atsakingam PPR skyriui, kad būtų finansuotos investicijos į oro uosto infrastruktūrą, pateikta sprendime pradėti procedūrą⁽¹⁹⁾. Komisija primena, kad nevalstybinės investicijos, kurias 2004–2011 m. skyrė už oro uostą atsakingas PPR skyrius, siekė 1 277 000 EUR. Jas finansavo suinteresuotosios teritorinės bendrijos (CG16, COMAGA, CCBC), vėliau SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius.
- (22) Šios investicijos skirtos kilimo ir tūpimo takui pailginti 50 m, kad Angulemo oro uosto techninės savybės atitiktų tas, kurių reikia norint priimti oro transporto bendroves, galinčias padėti didinti oro transporto srautus. Prancūzijos institucijos taip pat nurodo, kad oro uosto terminalo tvarkymo darbų ir modulinį įrenginių tikslas visų pirma buvo įgyvendinti visuomeniniams pastatams taikomus norminius standartus.
- (23) Nuo 2012 m. sausio 1 d. SMAC finansuoja investicijas į oro uosto tvarkymą ir įrangą, taip pat vadovauja su šiomis investicijomis susijusiems darbams, išskyrus tas sritis, kuriose išimtiniai įgaliojimai suteikti valstybei. Nors galutinė programa neparengta, šios 2012–2017 m. investicijos įvertintos 1 200 000 EUR⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ 2002 m. gegužės 23 d. sutartis dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* eksploatavimo ir plėtos finansavimo sąlygų.

⁽¹⁴⁾ Tai, kaip šie įnašai skirstomi, nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 2 lentelėje.

⁽¹⁵⁾ 2011 m. liepos 19 d. *SNC-Lavalin* įsipareigojimų aktas, kuriam, atsižvelgdama į 2011 m. birželio 23 d. nutarimą, SMAC pritarė 2011 m. rugpjūčio 8 d.

⁽¹⁶⁾ Skelbimas apie pirkimą paskelbtas 2011 m. kovo 9 d. Oficialiajame skelbimų apie viešuosius pirkimus biuletenyje Nr. 48-B (pranc. *Bulletin officiel d'annonces des marchés publics*, BOAMP), skelbimas Nr. 222.

⁽¹⁷⁾ Pagrindiniame scenarijuje nurodyti tikslai ir rezultatai, kuriuos, veiklos vykdytojo nuomone, ilgainiui iš tikrųjų galima patvirtinti ir pasiekti tokiomis sąlygomis, kuriomis įgyvendinama veiklos vykdytoju pavesta sutartis, atsižvelgiant į ekonomines aplinkybes, sutarties ypatumus ir oro transporto srityje susiklosčiusią padėtį, taip pat platformos padėtį ir konkrečią jos aplinką.

⁽¹⁸⁾ Aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus skirtas reguliariųjų komercinių maršrutų plėtrai užtikrinti. Jame vertinamas poveikis oro uosto sąskaitoms ir prireikus veiklos vykdytojo užmokesčiui, taip pat finansinės problemos, susijusios su papildomais finansiniais įnašais, kuriuos ne pagal sutartį turi skirti profesinė sąjunga.

⁽¹⁹⁾ Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 30 konstatuojamosios dalies 3 lentelę.

⁽²⁰⁾ 2011 m. birželio 23 d. SMAC nutarimas.

3.1.3. Su valstybės užduotimis susijusių sąnaudų finansavimas

- (24) 2002 m. sutartyje aiškiai nurodyta, kad ji netaikoma tiesiogiai su valstybės užduotimis susijusioms investicijoms. Prancūzijos institucijų teigimu, šios sąnaudos ⁽²¹⁾ apima veiklos išlaidas ir su saugos ⁽²²⁾ bei saugumo ⁽²³⁾ įranga susijusias išlaidas. Šios išlaidos yra tokios:

3 lentelė

Saugumo ir saugos išlaidos

(EUR)

Metai	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sauga	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Saugumas	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Pridėtinės išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Iš viso	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

- (25) Atsižvelgiant į amortizacijos sąnaudas, šios išlaidos buvo padengtos iš oro uosto mokesčio gautomis lėšomis ir papildomomis Paramos oro uostams ir oro transportui fondo (pranc. *Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*, toliau – FIATA) subsidijomis, kurios nuo 2008 m. pakeistos lėšomis, gautomis padidinus oro uosto mokestį. Ši Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje nustatytą mokestį renka oro uostų veiklos vykdytojai, kurių vežtų keleivių – įlaipintų arba išlaipintų – transporto srutas paskutiniaisiais žinomais kalendoriniais metais siekia daugiau kaip 5 000 keleivių. Ministro nutarime yra pateiktas atitinkamų oro uostų sąrašas ir nustatytas taikomas kiekvieno oro uosto mokesčio tarifas ⁽²⁴⁾.

- (26) Prancūzijos institucijų teigimu, surinkti ištekliai yra tokie:

4 lentelė

Su valstybės veiklai finansuoti skirtais ištekliais susijusios pajamos

(EUR)

Metai	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mokesčio pajamos	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Padidinimas	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Iš viso	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. Veiklos subsidijos

- (27) Pagal 2002 m. sutartį CG16, COMAGA ir CCBC iki 2008 m. finansavo veiklos nuostolius ir metines paskolos įmokas, o Angulemo PPR – galimą nuostolio likutį, naudodami savo bendrojo skyriaus įnašą ⁽²⁵⁾. Iš pradžių nustatyta 2002 m. sutarties šalių finansuojamo metinio nuostolio viršutinė riba – 350 000 EUR – 2004 m. buvo padidinta. Galiausiai nuo 2008 m. ir po 2009 m. sausio 1 d. visus už oro uostą atsakingo PPR skyriaus veiklos nuostolius kompensavo SMAC (2009 m. sausio 1 d. ji įsipareigojo tai daryti pagal 2009 m. subrangos sutartį).

⁽²¹⁾ Sprendimo pradėti procedūrą 43 konstatuojamosios dalies 4 lentelėje priminti ne tik finansiniai srutai, susiję su šio sprendimo (24) konstatuojamojoje dalyje nurodytomis valstybės investicijomis, bet ir su eksploatavimu susiję finansiniai srutai.

⁽²²⁾ Gaisrinės mašinos, transporto priemonės, kuriomis užtikrinama apsauga nuo gyvūnų ir paukščių keliamo pavojaus, užtvartos.

⁽²³⁾ Keleivių ir jų bagažo, vežamo krovinių skyriuje, patikros įranga.

⁽²⁴⁾ Žr. šio sprendimo 8.1.1.2 skirsnį.

⁽²⁵⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 36 konstatuojamąją dalį.

- (28) Bendri su Angulemo oro uosto eksploatavimu 2004–2011 m. susiję įnašai, sumokėti už oro uostą atsakingam PPR skyriui, yra tokie:

5 lentelė

Už oro uostą atsakingo PPR skyriaus gautų veiklos subsidijų suma

(tūkst. EUR)

Metai	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Subsidijos	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

- (29) Nuo 2012 m. oro uostą pagal viešąją sutartį eksploatuoja bendrovė *SNC-Lavalin*. Pagrindiniame scenarijuje ir aktyviais veiksmais pagrįstame scenarijuje, kurie jau apibūdinti (žr. 17 ir 18 išnašas), nurodyta didžiausia SMAC finansuojamo išlyginamojo įnašo suma ir nustatytas įgaliojajam subjektui mokamo nustatyto dydžio užmokesčio dydis, atsižvelgiant į apskaičiuotą veiklos pajamų sumą. *SNC-Lavalin* pateikė tokius pasiūlymus:

6 lentelė

Bendrovei *SNC-Lavalin* mokamų veiklos subsidijų ir užmokesčio viršutinė riba pagal pagrindinį scenarijų (įskaitant visus mokesčius)

(EUR)

Metai	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Išlyginamasis įnašas	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Užmokestis	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Iš viso	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

7 lentelė

Bendrovei *SNC-Lavalin* mokamų veiklos subsidijų ir užmokesčio viršutinė riba pagal aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų (įskaitant visus mokesčius)

(EUR)

Metai	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Išlyginamasis įnašas	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Užmokestis	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Iš viso	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Angulemo oro uosto tarifų sistema

- (30) Angulemo PPR vieną po kito priėmė keturis sprendimus dėl tarifų – du paskutiniuosius patvirtino SMAC.

8 lentelė

Angulemo oro uosto aviacijos mokesčiai

(EUR)

	Tarifai 2003 6 15	Tarifai 2005 12 1	Tarifai 2009 1 1	Tarifai 2010 6 1
Tūpimas	Mokama keliomis dalimis	Mokama keliomis dalimis	Mokama keliomis dalimis	Mokama keliomis dalimis

(EUR)

	Tarifai 2003 6 15	Tarifai 2005 12 1	Tarifai 2009 1 1	Tarifai 2010 6 1
Tūpimas orlaiviu B737–800	284,56	296,77	296,81	305,94
Apšvietimas	26,25	27,35	27,35	35
Stovėjimas (už valandą ir toną, stovint ilgiau nei 2 val.)	0,25	0,26	0,26	0,27
Sąjungos keleiviai	3,61	3,76	2,76	2,85
NRJK mokestis ⁽¹⁾	—	—	—	0,42

⁽¹⁾ Neįgalių ir riboto judumo keleivių mokestis.

- (31) Atsižvelgiant į paslaugas, kurias prašoma teikti, galėjo būti sudaryta konkreti sutartis su reguliariuosius skrydžius planuojančiomis bendrovėmis. Šiuo pagrindu galėjo būti taikomos nuolaidos ⁽²⁶⁾.

3.3. Santykiai su Ryanair

3.3.1. Su Ryanair ir Airport Marketing Services sudarytos sutartys

- (32) Paskelbus Europos masto kvietimą teikti projektus ⁽²⁷⁾, 2008 m. vasario 8 d. buvo sudarytos dvi SMAC sutartys: viena su oro transporto bendrove *Ryanair*, kita su įmone *Airport Marketing Services – Ryanair* patronuojamąja bendrove, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair* (toliau – AMS). Šių dviejų sutarčių (toliau – 2008 m. sutartys) tikslas yra teikti paslaugas reguliariuoju oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londono *Stanstedo* oro uostas (abiem kryptimis).
- (33) Su *Ryanair* sudarytoje sutartyje aptariamoms oro uosto paslaugoms (toliau – oro uosto paslaugų sutartis). Su AMS sudaryta sutartis (toliau – rinkodaros paslaugų sutartis) susijusi su maršruto reklamavimo ir rinkodaros paslaugomis.
- (34) 2008 m. sutartys sudarytos penkeriems metams nuo tos dienos, kurią maršrutu pradėtos teikti paslaugos ⁽²⁸⁾. Kadangi jokia panaši sutartis su kita oro transporto bendrove sudaryta nebuvo, visos šios su tarifais susijusios priemonės įtrauktos į 2009 m. kovo 1 d. sprendimą dėl tarifų. Šiame sprendime nurodyta, kad trejus pirmuosius metus, kuriais maršrutu teikiamos paslaugos, už keleivių mokamas atitinkamai 15, 12 ir 9 EUR „įnašas maršruto plėtros sąnaudoms padengti“, kurio viršutinė riba atitinkamai yra 400 000 EUR, 300 000 EUR ir 225 000 EUR. Į 2010 m. sprendimą dėl tarifų ši priemonė neįtraukta.

3.3.2. Oro uosto paslaugų sutartis

- (35) Pagal oro uosto paslaugų sutartį *Ryanair* išipareigoja vasarą vykdyti tris reišus per savaitę ⁽²⁹⁾. Be to, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą ⁽³⁰⁾, SMAC taiko tam tikras nuolaidas *Ryanair*, palyginti su galiojančiais bendrais tarifais:

9 lentelė

Bendrovei *Ryanair* taikomi oro uosto mokesčiai

(EUR)

Metai	2008	2009	2010	2011	2012
Keleivio mokestis	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

⁽²⁶⁾ Žr. šio sprendimo 35 konstatuojamosios dalies 9 lentelėje pateiktą informaciją apie *Ryanair*.

⁽²⁷⁾ OL S 144–179348, 2007 7 28.

⁽²⁸⁾ Abiejų sutarčių 2 straipsnio 1 dalis.

⁽²⁹⁾ Oro uosto paslaugų sutarties 4 straipsnio 1 dalis.

⁽³⁰⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 55 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis.

(EUR)

Metai	2008	2009	2010	2011	2012
Už vieną skrydį į abi puses mokamas tūpimo mokestis	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Už vieną skrydį į abi puses mokamas antžeminių paslaugų mokestis	195	245	245	245	245

- (36) SMAC įsipareigojo užtikrinti, kad sutarties galiojimo laikotarpiu šių mokesčių dydis liktų nepakitęs, ir tiesiogiai arba netiesiogiai nenustatyti kitų mokesčių⁽³¹⁾. Galiausiai oro uosto paslaugų sutartyje nustatyta bauda, kurią *Ryanair* mokėtų, jeigu nutrauktų šią sutartį⁽³²⁾. Iš tikrųjų šioje nuostatoje nurodyta, kad tuo atveju, jeigu *Ryanair* sutartį nutraukia nesibaigus tretiesiems sutarties įgyvendinimo metams, ji moka 17 000 EUR už ketvirtuosius metus ir 8 500 EUR už penktuosius metus.

3.3.3. Rinkodaros paslaugų sutartis

- (37) Rinkodaros paslaugų sutartis aiškiai pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti paslaugas oro uosto paslaugų sutartyje⁽³³⁾ apibūdintu maršrutu Angulemas–Londono *Stanstedo* oro uostas. Šia sutartimi AMS įsipareigoja trejus pirmuosius šios sutarties galiojimo metus *Ryanair* interneto svetainėje teikti rinkodaros paslaugas, už kurias SMAC moka užmokestį⁽³⁴⁾.
- (38) Be to, nors rinkodaros paslaugų sutartį pasirašė AMS, joje⁽³⁵⁾ nurodyta, kad tuo atveju, jeigu *Ryanair* sutartį nutraukia nesibaigus tretiesiems sutarties įgyvendinimo metams, ji SMAC moka 50 000 EUR baudą už ketvirtuosius metus ir 25 000 EUR baudą už penktuosius metus.

3.3.4. SMAC, Angulėmo PPR, *Ryanair* ir (arba) AMS įgyvendinta sutartis

- (39) 2008 ir 2009 m. *Ryanair* komercinė veikla sudarė 95–97 % Angulėmo oro uosto transporto srauto. Vykdam šią veiklą išnaudota 25–28 % bendrų teorinių oro uosto pajėgumų, kurie, Prancūzijos institucijų vertinimu, yra 100 000 keleivių per metus.
- (40) 2008–2010 m. kapitalo judėjimas tarp oro uostą valdančios įstaigos, SMAC, *Ryanair* ir AMS paskirstytas taip:

10 lentelė

2008–2010 m. kapitalo judėjimas

(EUR)

	2008	2009	2010	Iš viso
Mokesčiai	54 086	70 294	0	124 380
Rinkodaros rėmimas⁽¹⁾	400 000	300 000	0	700 000
Grynasis lėšų pervedimas⁽²⁾	454 086	370 294	0	824 380

⁽¹⁾ Pagal rinkodaros paslaugų sutartį SMAC atliko tiesioginius mokėjimus bendrovei AMS.

⁽²⁾ Į šį grynąjį lėšų pervedimą neįtrauktos kitos su *Ryanair* veikla susijusios pajamos arba išlaidos.

- (41) Pasibaigus 2009 m. 2008 m. sutartys nebuvo įgyvendinamos. *Ryanair*, iškėlusį sąlygą, kad paslaugas 2010 m. toliau teiks, jeigu pirmiausia bus atsisakyta rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytų mokėjimų – 225 000 EUR už trečiuosius metus ir 400 000 EUR už ketvirtuosius metus, be to, bus išlaikytos rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytų paslaugų kainos, tačiau paslaugos bus teikiamos tik du vasaros mėnesius, o ne sutartyje nurodytus aštuonis mėnesius, iš anksto įspėjo apie paslaugų teikimo oro maršrutu nutraukimą.

⁽³¹⁾ Oro uosto paslaugų sutarties 6 straipsnis.

⁽³²⁾ Oro uosto paslaugų sutarties 10 straipsnio 3 dalis.

⁽³³⁾ Rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnis.

⁽³⁴⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 60 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁵⁾ Rinkodaros paslaugų sutarties 7 straipsnis.

- (42) 2010 m. birželio 28 d. SMAC Pnatj administraciniam teismui (pranc. *Tribunal administratif de Poitiers*) pareiškė ieškinį dėl nutraukus veiklą patirtos žalos atlyginimo. *Ryanair* kreipėsi į Londono tarptautinį arbitražo teismą, kurio jurisdikciją SMAC vėliau užginčijo Valstybės Tarybai (pranc. *Conseil d'État*). Procesas Valstybės Taryboje šiuo metu dar vyksta.

4. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

- (43) Savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, viena vertus, pareiškė abejonių dėl oro uosto veiklos vykdytojams skirtų finansinių įnašų ⁽³⁶⁾.
- (44) Pirmą, Komisija suabejojo, ar veikla yra neekonominė veikla, kurią gali finansuoti valstybės institucija. Iš tikrųjų Komisija pabrėžė, kad visą Angulemo oro uosto veiklą priskyrus visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms (VESP) galėjo būti padaryta akivaizdi vertinimo klaida, atsižvelgiant į pirmąjį Sprendime *Altmark* ⁽³⁷⁾ nustatytą sąlygą.
- (45) Antra, Komisija suabejojo, ar laikomasi antrosios Sprendimo *Altmark* sąlygos, – pagal šią sąlygą kriterijai, kuriais remiantis nustatoma finansuojamos veiklos kompensacijos suma, turi būti nustatyti iš anksto.
- (46) Trečia, Komisija pareiškė abejonių dėl *SNC-Lavalin* gaunamos kompensacijos, kuria kompensuojamos vykdančios viešųjų paslaugų išpareigojimus patirtos sąnaudos, dydžio (trečioji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga). Galiausiai, ketvirta, Komisija pareiškė labai abejojanti dėl paslaugų teikėjų atrankos procedūros (ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga), taip pat dėl laikotarpio, kurį *SNC-Lavalin* eksploatuoja oro uostą, nes nėra jokios informacijos apie konkurento pasiūlymą.
- (47) Kita vertus, Komisija pareiškė abejojanti bendrovei *Ryanair* skirtomis priemonėmis. Iš tikrųjų nustačiusi, kad oro uosto paslaugų sutartis gali būti susijusi su rinkodaros paslaugų sutartimi, Komisija nusprendė, kad *Ryanair* už naudojimąsi oro uosto paslaugomis nemokėjo rinkos kainos ⁽³⁸⁾.

5. PRANCŪZIJOS PASTABOS

5.1. Dėl finansinės paramos oro uostui

5.1.1. Dėl pripažinimo pagalba

5.1.1.1. Dėl ekonominės veiklos sąvokos

a) Oro uostą eksploatuojantys subjektai

- (48) Prancūzijos institucijos pirmiausia pažymi, kad SMAC ir toliau atsakinga už investicijas ir prekybos politiką. Ji viena pasirašė sutartis su *Ryanair*. Prancūzijos institucijos mano, kad ši su oro uosto eksploatavimu susijusi parama pateisinama atsižvelgiant į visuotinės svarbos užduotis, už kurias atsakingos valstybės institucijos.

b) Teisinis viešojo infrastruktūros finansavimo vertinimo pagrindas

- (49) Prancūzijos institucijų nuomone, oro uosto infrastruktūros finansavimas turėtų būti vertinamas remiantis 1994 m. gairėmis ⁽³⁹⁾. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos mano, kad gairių 12 punkte atmetama bet kokia galimybė finansavimą tikrinti atsižvelgiant į valstybės pagalbos teisę. Jos priduria, kad prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms oro uosto veikla ir infrastruktūra buvo vertinamos teisinio netikrumo sąlygomis. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo pozicijos neužtenka norint aiškiai nustatyti, ar oro uosto valdymo ir eksploatavimo veikla yra ekonominė.

⁽³⁶⁾ Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 175 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁷⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Rink. p. 7747.

⁽³⁸⁾ Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 240 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁹⁾ Komisijos gairės dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

c) Išimtiniai viešosios valdžios įgaliojimai

- (50) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad savo sprendime dėl Leipcigo oro uosto⁽⁴⁰⁾ Komisija nusprendė, jog tam tikros oro uosto infrastruktūros, skirtos su viešuoju saugumu, apsauga nuo gaisro ir eksploatavimo sauga susijusiems išimtiniais įgaliojimams vykdyti, negalima laikyti ekonomine veikla. Prancūzijos institucijų teigimu, šios saugumo ir saugos užduotys⁽⁴¹⁾ finansuojamos oro uosto mokesčio pajamomis⁽⁴²⁾. Šis mokestis kiekvienais metais nustatomas atsižvelgiant į sąnaudas, kurias reikia padengti, ir yra renkamas oro uostus eksploatuojantiems viešiesiems arba privatiems asmenims finansuoti, kai veiklos apimtis viršija 5 000 transporto vienetų⁽⁴³⁾. Ši priemonė pateisinama atsižvelgiant į konkrečius su saugumu ir sauga susijusius apribojimus, kurie yra svarbesni negu paprastas poreikis teikti paslaugas.
- (51) Prancūzijos institucijos nurodo, kad tam tikros išlaidos padengiamos ne visos⁽⁴⁴⁾. Be to, oro uostų veiklos vykdytojų deklaruotus duomenis galima patikrinti atliekant einamųjų ir dvejų ankstesnių metų patikrą.
- (52) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad taikant šią priemonę nemokama jokia kompensacijos permoka. Viena vertus, oro uosto mokesčio pajamomis išlaidos kompensuojamos tik patikrinus deklaruotus duomenis. Kita vertus, investicijos kompensuojamos atsižvelgiant į investicijų dotacijas. Be to, teigiamas likutis perkeliamas į keletą vėlesnių metų, ir juo dengiamos veiklos vykdytojų tenkančios finansinės išlaidos. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos pažymi, kad dažnai finansavimas oro uosto mokesčio pajamomis yra per mažas, nes padidėjo saugumo ir saugos išlaidos⁽⁴⁵⁾.
- (53) Be to, Prancūzijos institucijos nurodo, kad pagal koncesijos sutartį ir specifikacijas Angulemo PPR patiria kitų sąnaudų, susijusių su išimtiniais viešosios valdžios įgaliojimais. Antai veiklos vykdytojas teikė informavimo apie skrydžius paslaugą⁽⁴⁶⁾, kai valstybė neteikė skrydžių valdymo paslaugos. Be to, jeigu valstybė šią veiklą finansavo, veiklos vykdytojas valstybei mokėjo įnašą, skirtą šios paslaugos sąnaudoms finansuoti⁽⁴⁷⁾. Pagal PPR ir SMAC pasirašytą papildomą sutartį būtent Angulemo PPR toliau teikė informavimo apie skrydžius paslaugą (AFIS) tuo laiku, kai skrydžių valdymo paslaugos neteikė valstybė. Prancūzijos institucijos mano, kad vykdydami šias užduotis Angulemo PPR patyrė tokių sąnaudų:

(tūkst. EUR)

Metai	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Oro uosto skrydžių valdymas	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Iš viso	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

- (54) Galiausiai Prancūzijos institucijos pažymi, kad 2004 ir 2005 m. Angulemo PPR, vietos valdžios institucijos ir SMAC 84 800 EUR skyrė skrydžių valdymo vadavietei renovuoti, o 2008 m. – 89 300 EUR aikštelių apšvietimo ir nenutrūkstanto elektros srovės tiekimo į šias aikšteles darbams vykdyti.

5.1.1.2. Dėl atrankiojo pranašumo

- (55) Aptardamos infrastruktūros finansavimą ir į valstybės veiklos sritį nepatenkantį eksploatavimą Prancūzijos institucijos pirmiausia pabrėžia, kad prie Angulemo oro uosto finansavimo prisidėjusios valstybės institucijos ne vien siekė pelno. Jos taip pat atsižvelgė į ekonominį ir socialinį poveikį regionui. Todėl atlikti rinkos ekonomikos privačiojo veiklos vykdytojo vertinimą neužtenka siekiant pateisinti šį finansavimą. Tačiau Prancūzijos institucijos

⁽⁴⁰⁾ 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas 2008/948/EB dėl Vokietijos priemonių DHL ir Leipcigo-Halės oro uosto naudai C48/06 (ex N 227/06) (OL L 346, 2008 12 23, p. 1).

⁽⁴¹⁾ Prancūzijos institucijos mano, kad ši veikla apima gyvūnų keliamo pavojaus prevenciją.

⁽⁴²⁾ Priemonė, pagal kurią renkamas oro uosto mokestis, nustatyta Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje ir 2009 m. gruodžio 30 d. Ministro nutarime dėl oro uostų veiklos vykdytojų deklaravimo taisyklių, taikomų siekiant nustatyti, kokią oro uosto mokesčio tarifo dalį sudaro keleivinis transportas.

⁽⁴³⁾ Transporto vienetas atitinka vieną keleivį arba 100 kg korespondencijos ar krovinių.

⁽⁴⁴⁾ Pavyzdžiui, finansuojama tik 50 % su užtvaramis susijusių sąnaudų.

⁽⁴⁵⁾ 1999–2010 m. saugumo ir saugos išlaidos padidėjo 6,4 karto.

⁽⁴⁶⁾ Paslauga *Air Flight Information Service* (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Prancūzijos institucijos nurodo, kad toks įnašas sumokėtas už 2008 finansinius metus.

nurodo, kad SMAC siekia kuo geriau eksploatuoti oro uostą norėdama sumažinti savo mokamą įnašą. Prancūzijos institucijos savo poziciją grindžia tuo, kad sutartyje nustatyta didžiausia garantuoto nuostolio riba, įtraukta pasibaigus konkursui, taip pat nustatytas racionalus iš anksto numatytas investicijų tempas sutarties galiojimo laikotarpiu.

5.1.1.3. Dėl poveikio konkurencijai ir tarpusavio prekybai

- (56) Prancūzijos institucijos teigia, kad dėl Angulemo oro uostui suteiktos viešosios finansinės paramos poveikis konkurencijai nedaromas. Atsižvelgdamos į tai, kad į Perigė, Limožo, Njoro, La Rošelio ir Bordo oro uostus iš Angulemo oro uosto automobiliu reikia važiuoti ilgiau kaip 60 minučių ⁽⁴⁸⁾, jos mano, kad šie oro uostai neturėtų būti įtraukti į Angulemo oro uosto keleivių traukos zoną.
- (57) Be to, Njoro oro uostas nepritaikytas orlaiviams, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai, priimti. Jame komercinio transporto paslaugos beveik neteikiamos. Perigė oro uostas gali priimti tik ne daugiau kaip 60 vietų turinčius orlaivius su dviem turbosraigtiniais varikliais, o tokios savybės nebūdingos daugumos pigių skrydžių bendrovių orlaiviams, kuriais Europoje vykdomi vidutinio nuotolio skrydžiai. Išnagrinėjus keleivinio transporto srautą iš Bordo, Limožo ir La Rošelio į Londoną negalima konstatuoti, kad pradėjus teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas ir nutraukus jų teikimą transporto srautas labai pasikeitė:

Į Londoną skrendantys keleiviai	Angulemas	Limožas	La Rošelis	Bordo
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Šis transporto srautas labai padidėjo dėl to, kad 2010 m. birželio mėn. pradėjo veikti pigioms transporto paslaugoms skirtas oro uosto terminalas Billi.

- (58) Be to, Prancūzijos institucijos mano, kad geležinkelių maršrutai, į kuriuos įeina Angulemas, nekonkuruoja su oro maršrutu, kuriuo skraidinama į Londoną. Šios rinkos atskiros, nes greitųjų traukinių ir Eurostar traukinių kelionės kaina ir laikas skiriasi. Be to, beveik nevykdomas įvairiarūšis vežimas sujungiant greituosius traukinius su Bordo oro uostu, nes maršrutas Turas–Angulemas–Bordo nėra greitas.
- (59) Apskritai Prancūzijos institucijos remiasi 2005 m. aviacijos gairėmis, pagal kurias „mažų regioninių oro uostų (D kategorija) finansavimu konkurencija iškraipoma mažai arba prekybos mainams beveik nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio“. Prancūzijos institucijų nuomone, nepaisant išdėstytų argumentų į Angulemo oro uosto keleivių traukos zoną galėtų patekti tik Bordo, Limožo ir La Rošelio oro uostai, atsižvelgiant į juose teikiamas transporto paslaugas ir šių oro uostų ypatumus.
- (60) Tačiau tai, kad Ryanair pradėjo teikti paslaugas maršrutu iš La Rošelio ir Limožo oro uostų į Londono Stanstedo oro uostą, reiškia, kad oro transporto bendrovės šiuos oro uostus laiko atskiromis rinkomis. Be to, Angulemo gyventojus atgraso kelionės iš Angulemo miesto į Bordo, Limožo ir La Rošelio oro uostus laikas, kuris panašus į skrydžio maršrutu Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas laiką.
- (61) Todėl Prancūzijos institucijos mano, kad su poveikiu konkurencijai susijęs kriterijus neįvykdytas ir kad Komisijos prieštaravimai dėl Angulemo oro uostui skirto viešojo finansavimo negali būti pagrįsti, nes šiuo atveju neįvykdyta viena iš pagrindinių SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų.

⁽⁴⁸⁾ Prancūzijos institucijos šią ribą grindžia 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimu NN21/06 – Jungtinė Karalystė – City of Derry Airport (OL C 272, 2006 1 9). Be to, kelionės laikus jos vertina pagal Michelin skaičiuoklę, remdamosi greičiausia kelione.

5.1.2. Dėl suderinamumo su vidaus rinka

5.1.2.1. Suderinamumas pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį

- (62) Prancūzijos institucijos mano, kad Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms skirtas finansavimas gali būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka ir kad reikalavimas pranešti apie šį finansavimą gali būti netaikomas, net jeigu būtų nesilaikoma visų Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų. Jų nuomone, šis oro uostas apskritai turi būti laikomas teikiančiu VESP, kuria siekiama prisidėti prie regiono ekonominio vystymosi. Prancūzijos institucijų teigimu, iki 2012 m. sausio 30 d. šį suderinamumą tiesiogiai galima pagrįsti SESV 106 straipsnio 2 dalimi Komisijos sprendimu 2005/842/EB (toliau – 2005 m. VESP sprendimas) ⁽⁴⁹⁾. Vėlesniu laikotarpiu suderinamumą galima pagrįsti Komisijos sprendimu 2012/21/ES (toliau – 2011 m. VESP sprendimas) ⁽⁵⁰⁾.

a) Angulemo PPR arba kartu su SMAC veikiančių Angulemo PPR valdymo laikotarpis

i) Pavedimas

- (63) Prancūzijos institucijos mano, kad pavedimas, kuriuo remiantis Angulemo PPR įgalioti vykdyti su viešąja paslauga susijusią užduotį, suteiktas pagal Prekybos kodekso 170–1 straipsnį. Pagal šią nuostatą Angulemo PPR padeda „užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir vykdyti jų planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas, <...> vykdydami bet kokią su viešąja paslauga susijusią ir bet kokią visuotinės svarbos užduotį, būtiną norint įgyvendinti šias užduotis“. Šiuo tikslu „kiekviena įstaiga <...> gali vykdyti <...> užduotį kurti ir valdyti įrangą, ypač <...> oro uostų įrangą“.
- (64) Prancūzijos institucijos priduria, kad šiuo teisiniu pagrindu papildomi dokumentai, kuriais Angulemo PPR įpareigoti valdyti ir eksploatuoti oro uostą. Pagal šį pagrindą Angulemo PPR pavesta statyti ir valdyti oro uosto infrastruktūrą. Pagal jį taip pat priimti Angulemo PPR ir susijusių teritorinių bendrijų sprendimai dalyvauti finansuojant oro uostą.

ii) Kompensacijos dydis

- (65) Prancūzijos institucijų nuomone, dėl Angulemo prekybos ir pramonės rūmams taikomos biudžeto ir apskaitos sistemos ⁽⁵¹⁾ buvo išvengta bet kokios kompensacijos permokos.
- (66) Apskritai oro uosto veiklai skirtas konkretus taisyklių punktas. Be to, kompensacijos permokos patikra atliekama patvirtinus oro uosto biudžetą ir gavus Angulemo PPR biuro ⁽⁵²⁾ – išrinktų Angulemo PPR narių – patvirtinimą. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos nurodo, kad rengiant biudžetą naudojami dokumentai, kuriuose apžvelgiama su veiklos operacijomis susijusi padėtis, gebėjimas finansuoti savo lėšomis ir su kapitalo operacijomis susijusi padėtis, vidaus tarnybų teikiamų paslaugų ir mokamų įnašų sąrašas, etatų planas ir darbuotojų sąrašas.
- (67) Prancūzijos institucijos taip pat teigia, kad SMAC įstatuose nurodyta, jog jos užduotis yra teikti tik viešąsias oro uosto paslaugas. Oro uosto veiklai skirtas atskiras biudžetas. Prancūzijos institucijos priduria, kad biudžetą patvirtina profesinės sąjungos komitetas. Be to, leidimas įgyvendinti bet kokią naują priemonę ir 5 % viršyti ankstesnį biudžetą turi būti suteikiamas kvalifikuota balsų dauguma.
- (68) Galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad nuolat teikiant ataskaitas galima patikrinti, ar patvirtintas biudžetas vykdomas tinkamai, todėl išmokėti kompensacijos permoką nėra galimybės. Generalinėje asamblėjoje n+1 metais dar kartą balsuojama, kad būtų pritarta įvykdytiems biudžetams. Paskutinis patikros lygmuo – Angulemo PPR sąskaitos perduodamos prefektūrai, kuri tikrina tvarkingumą. Iki 2006 m. gruodžio 31 d. nuomonę apie sąskaitų tvarkingumą pateikdavo Civilinės aviacijos tarnyba (pranc. *Service de l'Aviation Civile*). SMAC, kaip koncesiją suteikianti institucija, tvirtina pirminius, pataisytus ir įvykdytus biudžetus.

⁽⁴⁹⁾ 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

⁽⁵⁰⁾ 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).

⁽⁵¹⁾ 1992 m. kovo 30 d. Aplinkraštis Nr. 111, kuriuo nustatomos Angulemo prekybos ir pramonės rūmams taikomos biudžeto ir apskaitos taisyklės.

⁽⁵²⁾ Angulemo PPR biurą sudaro išrinkti nariai, kurie priima sprendimą dėl biudžeto projekto (prieš jį priimdami jie gali projektą iš dalies pakeisti).

b) Bendrovės *SNC-Lavalin* ir SMAC valdymo laikotarpis

i) Pavedimas

- (69) Prancūzijos institucijos mano, kad su visuotinės ekonominės svarbos paslauga susijusios užduotys, kurias pavesta vykdyti bendrovei *SNC-Lavalin*, nustatytos techninėse specifikacijose ir sąlygose⁽⁵³⁾. Jos teigia, kad oro uosto platformos plėtra yra šių specifikacijų ir sąlygų sudėtinė dalis.

ii) Kompensacijos dydis

- (70) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad remiantis už oro uostą atsakingo PPR skyriaus pelno ir nuostolio ataskaitomis galima nustatyti, kad nesuteikta jokia kompensacijos permoka.
- (71) Tai, kad kompensacijos permoka nebūtų suteikta, užtikrinama ne tik vedant atskirą apskaitą (apskaita atskirta įsteigus bendrovę *SNC-Lavalin* patronuojamąją bendrovę⁽⁵⁴⁾), bet ir SMAC vykdančią patikrą⁽⁵⁵⁾, kuria siekiama užtikrinti, kad SMAC mokant visuotinės ekonominės svarbos užduočių sąnaudoms padengti skirtą įnašą nebūtų suteikta kompensacijos permoka.
- (72) Be to, Prancūzijos institucijos mano, kad bendrovės *SNC-Lavalin* gautas užmokestis nebuvo nepagrįstas. Viena vertus, konkurso dalyvis pagrindiniame scenarijuje (eksploatavimas neteikiant komercinio transporto paslaugų) ir aktyviais veiksmais pagrįstame scenarijuje (eksploatavimas teikiant komercinio transporto paslaugas) turėjo nustatyti didžiausią garantiją, kurios profesinės sąjungos SMAC prašo siekdamas subalansuoti savo teikiamas paslaugas. Nors pasirinktas aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus, Prancūzijos institucijos pabrėžia, jog finansiniu požiūriu pigiausias buvo bendrovės *SNC-Lavalin* pasiūlymas. Kita vertus, jos teigia, kad 2012 finansiniais metais SMAC patyrė 644 000 EUR išlaidų, neįskaitant komercinio transporto paslaugų (2010 m. – 810 000 EUR).
- (73) Galiausiai Prancūzijos institucijos nurodo, kad žemės mokestį mokėjo SMAC, kuri, kaip savininkė, pasirinko juo neapmokestinti veiklos vykdytojo.
- (74) Todėl Prancūzijos institucijos mano, kad Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms skirtas finansavimas gali būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir – iki 2012 m. sausio 30 d. – pagal 2005 m. VESP sprendimą, o vėlesniu laikotarpiu – pagal 2011 m. VESP sprendimą.

5.1.2.2. Suderinamumas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą

a) Dėl investicijų į infrastruktūrą

- (75) Prancūzijos institucijų nuomone, jeigu Komisija nuspręstų, kad investicijoms į infrastruktūrą skirta valstybės subsidija yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ši pagalba turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal 2005 m. gairių nurodymus.

i) Aiškiai nustatytas visuotinės svarbos tikslas (pirmasis kriterijus)

- (76) Prancūzijos institucijos mano, kad Šarantos departamento ekonominė ir turizmo plėtra atitinka aiškiai nustatytą visuotinės svarbos tikslą. Jų nuomone, pagal Komisijos praktiką regioninio oro uosto plėtrą valdžios institucijai leidžiama laikyti atitinkančia tokį tikslą⁽⁵⁶⁾.

ii) Investicijų į nustatytą tikslą būtinumas ir proporcingumas (antrasis kriterijus)

- (77) Šios investicijos atitiko būtinumo ir proporcingumo kriterijus. Prancūzijos institucijos šiuo klausimu nurodo tyrimą⁽⁵⁷⁾, kuriame pagrįstas visas bendrijas ir visas viešąsias bei profesines turizmo įstaigas apimančios organizacijos įsteigimas, paaiškintas suinteresuotumas plėtoti Angulemo oro uostą, o ne kitą infrastruktūrą, ir šiuo tikslu įvertintos mažiausios investicijos.

⁽⁵³⁾ Pagal techninių specifikacijų ir sąlygų 8 straipsnį bendrovė *SNC-Lavalin* turi užtikrinti valstybės užduočių vykdymą, teikti AFIS paslaugą, atlikti darbus, kuriais užtikrinamas saugus naudojimas oro uostu, prižiūrėti oro uosto aikšteles ir tinklus, taip pat išlaikyti pajėgumą priimti orlaivius, kuriais teikiamos reguliariojo komercinio transporto paslaugos.

⁽⁵⁴⁾ Bendrovė *Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac*.

⁽⁵⁵⁾ Prancūzijos institucijos mano, kad ši patikra nustatyta konkurso specifikacijose.

⁽⁵⁶⁾ 2007 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimas N 491/06 – Italija – *Tortoli-Arbatax* (OL C 133, 2007 6 15, p. 3).

⁽⁵⁷⁾ Šį tyrimą atliko konsultantų, teikiančių konsultacijas vietos oro uosto paslaugų ekonomikos klausimais, sąjunga (pranc. *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires*). Jis pateiktas 2006 m. birželio 14 d.

- iii) Pakankamos galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu (trečiasis kriterijus)
- (78) Prancūzijos institucijos mano, kad tame pačiame tyrime pateiktos vidutinės trukmės laikotarpio transporto prognozės, pagal kurias per metus skraidinama daugiau negu 100 000 keleivių, reiškia, kad galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu yra pakankamos. Jų teigimu, šios prognozės pagrįstos prielaida, kad pirmuoju maršrutu į Londoną skrydžiai bus rengiami dažniau ir kad bus pradėtos teikti paslaugos antruoju maršrutu.
- iv) Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra (ketvirtasis kriterijus)
- (79) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad galimybės naudotis infrastruktūra buvo nediskriminacinės. Vienintelis apribojimas naudojantis Angulemo oro uosto infrastruktūra susijęs su tuo, kad transporto erdvės ir oro uosto terminalo priėmimo pajėgumas yra ribotas. Visoms bendrovėms, pradėjusioms teikti paslaugas nauju maršrutu, galėjo būti taikomos paskatos, kuriomis iš tikrųjų pasinaudojo tik bendrovė *Ryanair*.
- v) Bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai nebuvimas (penktasis kriterijus)
- (80) Prancūzijos institucijos teigia, kad norint pagrįsti, jog bendram interesui prieštaraujantis poveikis konkurencijai nedaromas, užtenka vienintelės aplinkybės, kad Angulemo oro uostas patenka į 2005 m. aviacijos gairėse pateikto klasifikavimo D kategoriją.
- vi) Pagalbos būtinumas ir proporcingumas (šeštasis kriterijus)
- (81) Prancūzijos institucijos mano, kad viešasis 100 % investicijų finansavimas buvo reikalingas siekiant išlaikyti oro uosto pajėgumą ir užtikrinti jo plėtrą. Prancūzijos institucijų nuomone, būtent dėl šio reikalavimo pagal 2009 m. sausio 22 d. subrangos sutartį investicijų finansavimas pagrįstai paskirstytas SMAC ir veiklos vykdytojui. Šis atvejis skiriasi nuo to, kai, surengus konkursą, nuo 2012 m. SMAC turėjo mokėti metinį 1 79 400 EUR užmokestį už paslaugos teikimą. Prancūzijos institucijos nurodo, kad pagal šį teisinį pagrindą buvo numatytos ne SMAC investicijos, bet vadovavimas darbams, susijusiems su paslaugos teikėjo skirtomis investicijomis arba investicijomis, dėl kurių sprendimą priėmė SMAC.
- b) Dėl veiklos finansavimo
- (82) Prancūzijos institucijos pirmiausia teigia, kad 1984–2001 m. Angulemo PPR oro uostui mokėjo avansus. Jos mano, kad šio laikotarpio Komisijai nagrinėti nereikia. Kita ne šiuo laikotarpiu skirta pagalba išmokėta kaip veiklos pagalba.
- (83) Be to, Prancūzijos institucijos tvirtina, kad, be investicijų finansavimo, 2002 ir 2003 finansiniais metais teritorinės bendrijos padengė tik 350 000 EUR nuostolį⁽⁵⁸⁾. Jos priduria, kad oro uosto tarybos sprendimų ataskaita, susijusi su 2004–2006 finansiniais metais, šiuo klausimu nepateikta. Angulemo PPR bendrasis skyrius išmokėjo sumą, būtiną įvykdyto biudžeto subalansuotumui užtikrinti.
- (84) Galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad dėl šio sprendimo 56–61 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių toks veiklos finansavimas poveikio konkurencijai nedaro. Todėl, jų nuomone, su poveikiu konkurencijai susijęs kriterijus neįvykdytas, ir viešasis Angulemo oro uosto veiklos finansavimas negali būti pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (85) Be to, Prancūzijos institucijos teigia, kad net jeigu aptariamas finansavimas būtų pagalba, jis turėtų būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka, ir reikalavimas pranešti apie jį neturėtų būti taikomas. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos remiasi 2005 m. gairėmis ir 2005 m. VESP sprendimu.

5.2. Dėl santykių su *Ryanair*

5.2.1. Dėl pripažinimo pagalba

- (86) Prancūzijos institucijos pirmiausia mano, kad oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis turi būti vertinamos kartu. Be to, jos laikosi nuomonės, kad dėl šio sprendimo 55 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų priežasčių SMAC nesirėmė argumentais, kuriais remiasi apdairus rinkos ekonomikos investuotojas. Prancūzijos institucijų teigimu, kadangi pagal kvietimą teikti projektus, paskelbtą siekiant pradėti teikti paslaugas tarptautiniais oro maršrutais, paraiškų nepateikta, gavę SMAC pavedimą Angulemo PPR dėl paslaugų teikimo maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas ėmė derėtis su *Ryanair*.

⁽⁵⁸⁾ Ši riba nustatyta 2002 m. gegužės 23 d. partnerystės susitarimu.

- (87) Jos taip pat pabrėžia, kad 2006 m. pradėtų tvarkymo darbų ⁽⁵⁹⁾ tikslas buvo ne patenkinti konkrečios bendrovės poreikius, bet sudaryti sąlygas oro transporto bendrovėms priimti. Tačiau Prancūzijos institucijos pažymi, kad beveik visos šios investicijos skirtos bendrovei *Ryanair*, nes kitų nuolat oro uoste skrydžių paslaugas teikiančių oro transporto bendrovių nebuvo.
- (88) Aptardamos dėl komercinių santykių su *Ryanair* patirtas sąnaudas Prancūzijos institucijos nurodo, kad oro uosto veiklos vykdytojas turėjo padengti papildomas darbuotojų sąnaudas. Jos pažymi, kad numatytos ir patirtos sąnaudos skiriasi:

Sauga	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose
Darbuotojų skaičius	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Visos darbo dienos ekvivalentas	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Darbuotojų sąnaudos (tūkst. EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Saugumas	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose
Darbuotojų skaičius	10	—	—	—	—	—
Visos darbo dienos ekvivalentas	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Darbuotojų sąnaudos (tūkst. EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Antžeminės paslaugos ir priėmimas	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose
Darbuotojų skaičius	1	—	—	—	—	—
Visos darbo dienos ekvivalentas	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Darbuotojų sąnaudos (tūkst. EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

- (89) Taip pat skiriasi papildomos su *Ryanair* komercine veikla susijusios sąnaudos, į kurias neįeina darbuotojų sąnaudos:

Sauga	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose	Patirtos sąnaudos	Prognose
Paslaugos (tūkst. EUR)	0	—	—	—	—	—

⁽⁵⁹⁾ Kilimo ir tūpimo tako pailginimas 50 m ir oro uosto terminalo išplėtimas, pertvarkymas ir įrengimas, kad būtų galima aptarnauti 200 keleivių skraidinančius orlaivius. Šių investicijų suma įvertinta 977 000 EUR.

Sauga	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė
Kita	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
iš kurių transporto priemonių finansinė nuoma (tūkst. EUR)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Saugumas	Atskaitos taškas – 2007 m.	Pokytis 2008–2007 m.		Pokytis 2009–2007 m.		Pokytis 2010–2007 m.
		Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė
Paslaugos (tūkst. EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Kita (tūkst. EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Antžeminės paslaugos ir priėmimas	Atskaitos taškas – 2007 m.	2008–2007 m. pokytis		2009–2007 m. pokytis		2010–2007 m. pokytis
		Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė	Patirtos sąnaudos	Prognozė
Paslaugos (tūkst. EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Kita (tūkst. EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. Dėl suderinamumo su vidaus rinka

- (90) Prancūzijos institucijos mano, kad nesilaikyta tam tikrų 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų.
- (91) Pirmiausia Prancūzijos institucijos teigia, kad *Ryanair* nepateikė verslo plano. Jos pareiškė nuomonę, kad suteikus mažėjančią pagalbą, dėl kurios pasirašytos 2008 m. sutartys, oro transporto bendrovė gali gauti pakankamo dydžio pelną.
- (92) Taigi atsižvelgdamos į tai, kad nėra verslo plano, Prancūzijos institucijos pabrėžia, jog neįmanoma patikrinti, ar laikytasi pagalbos intensyvumo kriterijaus. Tačiau remdamiesi turima informacija apie maršrutų, susijusių su viešųjų paslaugų įsipareigojimu, sukūrimą Angulemo PPR ir SMAC pareiškė nuomonę, kad šis kriterijus įvykdytas.
- (93) Be to, Prancūzijos institucijų vertinimu, 2008 ir 2009 m. nustatyta tendencija, kad per metus keleivių skaičius padidėja [...] (*) proc., o skrydžių į abi puses nedaugėja, galėjo išlikti ir 2010 m.
- (94) Galiausiai, kaip nurodyta šio sprendimo 56–60 konstatuojamosiose dalyse, Prancūzijos institucijos mano, kad priimtos priemonės bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai nedaro.

5.3. Dėl naujųjų gairių

- (95) Prancūzija pateikė pastabas dėl naujųjų gairių aiškinimo, t. y. formos ir turinio aiškinimo, ir nurodė sutinkanti, kad šios gairės taikomos byloms, susijusioms su iki gairių paskelbimo įgyvendintomis priemonėmis.

(*) Konfidenciali informacija

- (96) Ji pažymi, kad nagrinėjant veiklos pagalbą naujosios gairės yra lankstesnės už ankstesnes. Taigi, Prancūzijos nuomone, šias gaires atgaline data taikant visai pagalbai, ankstesnius atvejus galima išnagrinėti taip, kad tam tikriems oro uostams būtų skirtos mažesnės baudos.

6. SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

6.1. Air France pastabos

- (97) *Air France* mano, kad bendrovei *Ryanair* ir jos patronuojamajai bendrovei AMS skirtos priemonės yra labai tipiškos *Ryanair* verslo praktikos priemonės.
- (98) *Air France* Komisijai taip pat pateikė pastabas dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai. *Air France* prieštarauja, kad naujosios gairės būtų taikomos byloms, susijusioms su oro uostams skirta veiklos pagalba, net jeigu ši pagalba išmokėta prieš paskelbiant gaires.
- (99) Viena vertus, *Air France* mano, kad naujosios gairės taikomos atgaline data, todėl įteisinant veiksmus, neatitikusius juos įgyvendinant taikytų taisyklių, skatinami nesąžiningi subjektai. Tačiau subjektai, kurie ankstesnes gaires atitiko, nes viešųjų lėšų negavo, taikant šį metodą yra baudžiami.
- (100) Kita vertus, *Air France* pabrėžia, kad naujųjų gairių taikymas atgaline data oro uostams skirtai veiklos pagalbai prieštarauja bendriesiems teisės principams ir ES teismų praktikai.

6.2. Ryanair pastabos

- (101) Bendrovė *Ryanair* (toliau – *Ryanair*) ginčija, kad oro uosto paslaugų sutartis, kurią ji sudarė su Angulemo oro uostu, gali būti valstybės pagalba.
- (102) Bendrovė teigia, kad jos sprendimas pradėti teikti paslaugas maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas priimtas siekiant užtikrinti pigių skrydžių oro bazės, esančios aplinkoje, kurios ypatumai atitiko Angulemo oro uosto ypatumus, saugumą. Be to, bendrovė nurodo, kad dėl Angulemo oro uosto ypatumų ji galėjo pasiūlyti konkurencingą oro uosto mokesčių dydį. Nors ir buvo neaiškumų dėl maršrutu pradėtų teikti paslaugų⁽⁶⁰⁾ ir atitinkamai priimtų rizikos, *Ryanair* mano, kad oro uostas pagrįstai galėjo tikėtis gauti pelno dėl sudarytos sutarties, nes paslaugas kitais maršrutais buvo teikiamos sėkmingai.
- (103) Be to, *Ryanair* nurodo, kad sprendimas nebeteikti paslaugų maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas priimtas verslo sumetimais. Jos teigimu, 2009 m. pajamos, palyginti su 2008 m. pajamomis, sumažėjo [...] proc.⁽⁶¹⁾. Bendrovė pabrėžia, kad pagal oro uosto paslaugų sutarties 9 straipsnį sąžiningai derėjosi norėdama pasiekti įgyvendinamą ekonominį susitarimą su Angulemo oro uostu. Ji tvirtina, kad 2009 m. rugsėjo mėn. prašė sumažinti oro uosto mokesčius. *Ryanair* nurodo, kad SMAC atsisakius tai padaryti (apie atsisakymą *Ryanair* pranešta 2010 m. vasario 3 d.) bendrovė pasiūlė paslaugas maršrutu toliau teikti tik liepos ir rugpjūčio mėn.; pateikus šį pasiūlymą sutartis nutraukta, nes SMAC pasiūlymą atmetė.

6.2.1. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

6.2.1.1. Valstybiniai ištekliai

- (104) *Ryanair* pabrėžia, kad iš mokesčių gaunami ne visi PPR ištekliai. Ji mano, kad pagal Civilinės aviacijos kodekso R. 224–6 straipsnį PPR valdomi oro uostai privalo savo išlaidas finansuoti pajamomis, gautomis eksploatuojant oro uostą. *Ryanair* nuomone, didžioji dalis oro uosto išlaidų buvo finansuojama Angulemo PPR lėšomis. Tačiau SMAC neturėjo jokios patirties eksploatuoti oro uostą⁽⁶²⁾.

⁽⁶⁰⁾ *Ryanair* nurodo, kad tokiais orlaiviais, kokius naudoja bendrovė, į Angulemą nebuvo teikiamos jokios reguliariosios komercinės paslaugos ir kad nebuvo jokios informacijos, kuria reiktų remtis siekiant įvertinti maršruto pelningumą.

⁽⁶¹⁾ *Ryanair* nuomone, šios pajamos sumažėjo padidėjus Jungtinėje Karalystėje renkamiems keleivio mokesčiams, išaugus naftos barelio kainai ir apskritai kilus ekonomikos krizei.

⁽⁶²⁾ *Ryanair* pabrėžia, kad deryboms vadovavo Angulemo PPR.

6.2.1.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

- (105) *Ryanair* nuomone, vien aplinkybės, kad Angulemo PPR kontroliuoja valstybė ir kad jų išteklių gaunami iš mokesčių, neužtenka norint pripažinti, kad priskirtinumo valstybei kriterijus įgyvendintas.
- (106) Bendrovė tvirtina, kad vien remiantis struktūriniu kriterijumi, t. y. tuo, kad įstaiga yra viešoji, negalima nustatyti, jog priemonė priskirtina valstybei⁽⁶³⁾. Šiuo atveju prekybos ir pramonės rūmus reikia atskirti nuo kitų viešųjų įstaigų⁽⁶⁴⁾. Šiuo klausimu *Ryanair* pabrėžia, kad 2005 m. birželio mėn. galiojusio Prekybos kodekso L. 711–1 straipsnyje prekybos ir pramonės rūmai priskiriami ekonominę veiklą vykdančioms viešosioms įstaigoms ir kad parlamento pranešime nustatytas jų „institucinis dvilypumas“, taip pat pareikšta abejonių dėl prekybos ir pramonės rūmų kvalifikavimo⁽⁶⁵⁾. Be to, *Ryanair* pažymi, kad valstybė nedalyvauja PPR sprendimų priėmimo procese, jos vaidmuo yra tik vykdyti priežiūrą⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Atrankusis pranašumas

6.2.2.1. Bendras ekonominės naudos, suteiktos bendrovėms *Ryanair* ir AMS, vertinimas

- (107) *Ryanair* mano, kad bendrovės *Ryanair* ir AMS neturi būti laikomos vieninteliu pagal nagrinėjamas priemones suteiktos pagalbos gavėju.
- (108) Viena vertus, pagal rinkodaros paslaugų sutartį pagalbos gavėjas buvo oro uostas, ir šia sutartimi nesiekta padidinti vietų užimtumo koeficiento arba maršruto, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas, pajamingumo. Kita vertus, nei bendrovės AMS akcininkų sudėtis, nei jos veiklos tikslas negali būti veiksniai, kuriais remiantis galima ginčyti, kad nagrinėjamų sutarčių tikslai skyrėsi. Be to, *Ryanair* pabrėžia, kad šias dvi sutartis pasirašė skirtingi asmenys⁽⁶⁷⁾, nors, kaip pabrėžė Komisija, valdytojas buvo vienas.
- (109) *Ryanair* taip pat nurodo, kad norint pradėti teikti paslaugas maršrutu rinkodaros paslaugų sutarties sudaryti nebūtina. Tačiau tokią praktiką dažniau taiko regioniniai oro uostai⁽⁶⁸⁾.

6.2.2.2. Bendras oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties vertinimas

- (110) *Ryanair* nesutinka su tuo, kad oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis būtų vertinamos bendrai. Ji pabrėžia, kad rinkodaros paslaugų sutartys priskiriamos *Ryanair* patronuojamosios bendrovės AMS kompetencijai. Dėl jų deramasi ir jos sudaromos atskirai nuo *Ryanair* susitarimų su oro uostais.
- (111) Tačiau *Ryanair* pažymi, kad ji pati reklamuoja paskirties vietas, į kurias skraidina. Ji taip pat nurodo, kad savo interneto svetainėje reklamavo trečiąsias šalis, o bendrovė AMS šioje veikloje nedalyvavo. Galiausiai ji mano, kad Komisija savo sprendime dėl Bratislavos oro uosto⁽⁶⁹⁾ pripažįsta, jog vertė susijusi su reklama, kuri buvo skelbiama *Ryanair* interneto svetainėje.

6.2.2.3. Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principas

a) Verslo planas

- (112) *Ryanair* tvirtina, kad prieš priimant sprendimus investuoti verslo planai rengiami ne visada. To, kad ji pati, kitos įmonės arba tam tikros konkurencijos institucijos⁽⁷⁰⁾ ne visada verslo planus laiko naudingais, užtenka norint įrodyti, kad jų negalima laikyti rinkos ekonomikos investuotojo elgesiui būdingu veiksmu.

⁽⁶³⁾ *Ryanair* remiasi 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397.

⁽⁶⁴⁾ *Ryanair* remiasi 1992 m. birželio 16 d. priimta Valstybės Tarybos nuomone Nr. 351 654.

⁽⁶⁵⁾ Catherine'os Vautrin pranešimas Nr. 2388 dėl Konsulinių tinklų įstatymo projekto, pateiktas Ekonomikos reikalų komiteto vardu.

⁽⁶⁶⁾ *Ryanair* teigia, kad ši priežiūra nereiškia, jog valstybė priima sprendimus dėl susitarimų, kurie nagrinėjami šiuo atveju.

⁽⁶⁷⁾ Oro uosto paslaugų sutartį pasirašė *Ryanair* viceprezidentas Michel Cawley, o rinkodaros paslaugų sutartį – AMS direktorius Eddie Wilson.

⁽⁶⁸⁾ *Ryanair* nurodo, kad oro uostas turi sukurti prekės ženklo įvaizdį ir padidinti tą visų tranzitu per oro uostą vykstančių keleivių dalį, kurią sudaro atvykstantys keleiviai.

⁽⁶⁹⁾ 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimas 2011/60/ES dėl valstybės pagalbos C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24).

⁽⁷⁰⁾ *Ryanair* remiasi 2010 m. gegužės 21 d. Jungtinės Karalystės teismo *Competition appeal* pozicija byloje Nr. 1145/4/8/09 *Stagecoach group PLC prieš Competition commission* (75 punktas).

- b) Pastabos dėl apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymo sąlygų
- (113) *Ryanair* mano, kad Komisija privataus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo negali taikyti atrankine tvarka. Remdamasi Bendrojo Teismo pozicija ⁽⁷¹⁾ ji pabrėžia, kad Komisija turi įvertinti visą komercinį sandorį ir atsižvelgti į visus tinkamus aspektus ir jų aplinkybes ⁽⁷²⁾.
- (114) Be to, *Ryanair* mano, kad jos ir valstybinių oro uostų sudarytus susitarimus Komisija turi palyginti su susitarimais, kurie sudaryti su visiškai arba iš dalies neformaliems investuotojams priklausančiais oro uostais. Atlikdama šią analizę *Ryanair* remiasi konkrečiu tyrimu ⁽⁷³⁾. Priminusi Teisingumo Teismo praktiką ⁽⁷⁴⁾ ji teigia, kad Komisija sąnaudomis pagrįstą metodą turėtų taikyti tik tuomet, jeigu nėra jokios informacijos apie neformalų investuotoją.
- (115) *Ryanair* nuomone, Komisijos metodas, pagal kurį galima atsižvelgti tik į pagrindinius oro uostus, esančius toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir oro uostas, dėl kurio atliekamas tyrimas, yra klaidingas ⁽⁷⁵⁾.
- (116) *Ryanair* pažymi, kad aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba neigiamos įtakos referencinėms rinkos kainoms, kurias nurodė pagrindiniai oro uostai, neturi. Taigi atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus pamatinę rinkos vertę galima įvertinti patikimai.
- (117) Iš tikrųjų
- pamatinėmis analizėmis dažnai naudojamosi rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus atliekant kitose srityse, kurios nesusijusios su valstybės pagalba;
 - įmonės abipusę įtaką viena kitos sprendimams daro tik tiek, kiek jų produktai yra pakaitiniai arba papildomi;
 - toje pačioje keleivių traukos zonoje esantys oro uostai nebūtinai konkuruoja vieni su kitais, ir pagrindiniai oro uostai, kuriais remiamasi pateiktose ataskaitose, savo keleivių traukos zonoje patiria nedidelę valstybinių oro uostų konkurenciją. Antai mažiau nei trečdalis komercinių oro uostų, esančių pagrindinių oro uostų keleivių traukos zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir su valstybės pagalba susijusi procedūra nevykdyta dėl jokio oro uosto, esančio toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir pagrindiniai oro uostai (2013 m. balandžio mėn.);
 - net jeigu pagrindiniai oro uostai toje pačioje keleivių traukos zonoje patiria valstybinių oro uostų konkurenciją, reikia manyti, kad jų veiksmas atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą (pavyzdžiui, jeigu daug akcijų priklauso privačiam sektoriui arba jeigu oro uostą valdo privatieji subjektai);
 - rinkos ekonomikos investuotojo principo besilaikantys oro uostai nenustato mažesnių kainų negu ribinės sąnaudos.
- (118) *Ryanair* teigia, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia atsižvelgti į tai, jog prieš pradedant sparčiai plėtoti regioninių oro uostų veiklą jų ekonominė vertė buvo nedidelė. Atsižvelgdama į šių oro uostų uždarymo arba būklės išlaikymo sąnaudas *Ryanair*, priminusi Bendrojo Teismo praktiką ⁽⁷⁶⁾, mano, kad bet koks alternatyvus pigesnis pasiūlymas turi būti laikomas atitinkančiu apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principą.
- (119) Todėl, *Ryanair* nuomone, sąnaudos, į kurias atsižvelgia Komisija, turi būti ne vidutinės, bet ribinės sąnaudos. Iš tikrųjų Angulemo oro uostas turėjo pagrįstą ekonominį interesą nustatyti ribinėms sąnaudoms lygias ar net už šias sąnaudas mažesnes kainas.

⁽⁷¹⁾ 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-03643.

⁽⁷²⁾ Šiuo klausimu *Ryanair* nurodo su aviacija nesusijusias pajamas ir tinklo išorės veiksmus.

⁽⁷³⁾ 2012 m. birželio 25 d. tyrimas, kurį atliko konsultacijų biuras *Oxera*.

⁽⁷⁴⁾ *Ryanair* remiasi 2003 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Chronopost SA*, C-83/01P, C-93/01P ir C-94/01P, Rink. p. I-06993. Ji taip pat nurodo 2011 m. Europos Sąjungos bendrąsias nuostatas dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą formą.

⁽⁷⁵⁾ Pamatinės rinkos vertės apibrėžtis, lyginamojoje analizėje pateikta atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus. Su *Ryanair* susijusios valstybės pagalbos bylos; 2013 m. balandžio 9 d. *Oxera* parengtas pranešimas bendrovei *Ryanair*.

⁽⁷⁶⁾ 2002 m. spalio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Linde prieš Komisiją*, T-98/00, Rink. p. II-03961, 43–54 punktai.

- (120) Visų pirma kuo oro uosto patiriama konkurencija yra didesnė, tuo labiau jis skatinamas mažinti taikomas kainas, kad jos prilygtų ribinėms sąnaudoms.
- (121) *Ryanair* teigimu, Komisija taip pat turi atsižvelgti į kiekvieno oro uosto ypatumus⁽⁷⁷⁾. Šiuo klausimu ji mano, kad regioniniai oro uostai, kurie aktyviai konkuruoja tarpusavyje, dėl tokios konkurencijos varžosi siekdami sudaryti susitarimus su *Ryanair*. Taigi šie oro uostai veikia taip pat kaip ir neformalūs investuotojai.
- (122) Be to, norėdamas pagerinti savo įvaizdį oro uostas reklamuoja. Reklamos poveikis dar didesnis dėl to, kad regioninių oro uostų įtaka rinkoje nedidelė ir jie suinteresuoti pritraukti oro transporto bendroves, galinčias padidinti jų transporto srautus.
- (123) *Ryanair* taip pat tvirtina, kad šioms oro uostams taikomame verslo plane turi būti nurodyta, jog dalis nustatytųjų ir infrastruktūros sąnaudų laikoma negrįžtamosiomis sąnaudomis. Be to, verslo plano laikotarpis turi būti ne trumpesnis kaip penkiolika metų, o ne standartiniai penkeri metai.
- (124) Šiomis aplinkybėmis *Ryanair* teigia, kad turi būti taikomas bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas. Remdamasi sprendime dėl Bratislavos oro uosto⁽⁷⁸⁾ pateikta Komisijos pozicija ji mano, kad su aviacija nesusijusios pajamos, sudarančios apie 50 % oro uosto pajamų, labai svarbios regioniniams oro uostams, kuriais nepakankamai naudojasi. Būtent siekiu didinti šias pajamas norint padengti kuo daugiau nustatytųjų išlaidų paaiškinamos su *Ryanair* sudarytuose susitarimuose nustatytos baudos, taikomos, jeigu *Ryanair* nesilaiko išpareigojimų. Dėl *Ryanair* veiklos didėja oro uosto ekonominė vertė, ir iš to oro uostas gali gauti naudos pritraukęs kitų oro transporto bendrovių.
- (125) *Ryanair* teigimu, iš tikrųjų sudaryti susitarimą su tokia oro transporto bendrove kaip ji regioniniai oro uostai dar labiau suinteresuoti dėl tinklo poveikio, susijusio su tuo, kad maršrutu pradedamos teikti paslaugos⁽⁷⁹⁾. *Ryanair* nuomone, Angulemo oro uostas sudaryti susitarimą su ja buvo dar labiau suinteresuotas dėl aplinkybės, kad vienintelis alternatyvus modelis buvo pagal viešųjų paslaugų išpareigojimus pradėti teikti paslaugas maršrutais, kuriuos aptarnauja nedidelius orlaivius naudojančios oro transporto bendrovės, kaip antai *Twin Jet*. Tačiau *Ryanair* pabrėžia, kad pasirinkęs antrąjį variantą oro uostas būtų patyręs alternatyviųjų sąnaudų, nes didelių oro transporto bendrovių atveju patiriamos vieno keleivio sąnaudos yra mažesnės.
- (126) *Ryanair* taip pat mano, kad Komisija turi atsižvelgti į dėl bendrovės veiklos atsirandančius tinklo išorės veiksnius. Su *Ryanair* sudarytas susitarimas turi magneto poveikį pritraukiant kitas oro transporto bendroves, siekiančias pasinaudoti didesniu matomumu ir geresnės kokybės infrastruktūra. Šis tinklo poveikis turi teigiamą įtaką su aviacija susijusioms ir nesusijusioms pajamoms⁽⁸⁰⁾. *Ryanair* mano, kad sprendime dėl Bratislavos oro uosto⁽⁸¹⁾ tokio požiūrio laikėsi ir pati Komisija. Taigi oro uostai suinteresuoti sudaryti susitarimą su bendrove, prisiimančia išpareigojimus transporto srityje.
- (127) *Ryanair* nurodo, kad jos sudaromi susitarimai nėra išimtiniai. Bet kuriai kitai oro transporto bendrovei, teikiančiai tokias pat paslaugas kaip *Ryanair*, gali būti nustatytos tokios pat veiklos sąlygos.
- (128) Dėl pelningumo analizės *Ryanair* pažymi, kad principai, kuriuos taikytų racionalus privačiojo sektoriaus investuotojas, yra tokie⁽⁸²⁾:
- vertinimas atliekamas etapais;
 - nebūtinai reikia *ex ante* verslo plano;
 - tuo atveju, jeigu oro uostas neperpildytas, tinkamas kainų nustatymo metodas yra bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas;
 - reikia atsižvelgti tik į pajamas, susijusias su veikiančio oro uosto ekonomine veikla;

⁽⁷⁷⁾ *Ryanair* remiasi 2010 m. sausio 27 d. sprendime pateikta Komisijos pozicija, nurodyta 111 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 69 išnašoje.

⁽⁷⁸⁾ Žr. 69 išnašoje minėtą sprendimą.

⁽⁷⁹⁾ Prie šių išorės veiksmų *Ryanair* priskiria: 1) aplinkybę, kad regioninio oro uosto maršrutu pradėjus teikti paslaugas kitos oro transporto bendrovės gauna teigiamą ženklą, kad veikla gali būti pelninga; šiuo atveju *Ryanair* tvirtina, jog bendrovė *Cityline* ruošėsi sudaryti susitarimą su Angulemo oro uostu, kad likus kelioms savaitėms iki maršrutu teikiamų *Ryanair* paslaugų nutraukimo būtų pradėtos teikti reguliariosios paslaugos; 2) aplinkybę, kad didelei oro transporto bendrovei vykdant veiklą galima teikti su aviacija nesusijusias paslaugas, kurios atitinkamai padeda užtikrinti didesnę transporto srautą.

⁽⁸⁰⁾ Su aviacija nesusijusios pajamos pirmiausia didėja dėl to, kad be persėdimų vykstantys keleiviai orlaivyje praleidžia daugiau laiko. Dėl šios aplinkybės galima pritraukti oro uostuose veikiančius prekybos tinklus.

⁽⁸¹⁾ Žr. 69 išnašoje minėtą sprendimą.

⁽⁸²⁾ Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė, atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus. Su *Ryanair* susijusios valstybės pagalbos bylos; 2013 m. balandžio 9 d. *Oxera* parengtas pranešimas bendrovei *Ryanair*.

— reikia atsižvelgti į visą susitarimo laikotarpį, įskaitant galimus pratęsimus;

— siekiant įvertinti pelningumą, kuris bus gautas įgyvendinant susitarimus, reikia diskontuoti būsimus finansinius srautus.

- (129) Papildomą pelningumą, gautą įgyvendinant *Ryanair* su oro uostais sudarytus susitarimus, reikia vertinti remiantis vidinės grąžos normos įverčiais arba priemonėmis, pagrįstomis grynąja dabartine verte.

c) Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymas

- (130) Apskritai *Ryanair* mano, kad vien tai, jog Angulemo PPR dėl savo statuso veikė kaip tikras neformalus investuotojas, atskirai nuo valstybės, įrodo, kad rinkos ekonomikos investuotojo principo laikytasi. Papildomas to įrodymas yra aplinkybė, kad oro uosto investicijas finansavo SMAC nariai, nes oro uosto savininkai suinteresuoti padidinti oro uosto vertę.
- (131) Pirmiausia *Ryanair* pabrėžia, kad jos mokami oro uosto mokesčiai turi būti vertinami atsižvelgiant į mažesnius bendrovės poreikius. Lygindama su kitomis oro transporto bendrovėmis ji nurodo, kad pagal jos verslo modelį reikia mažiau registracijos vietų, įrangos ir paslaugų, kad ji skraidina be tarpinių tūpimų, jos orlaiviams antžeminės paslaugos teikiamos greičiau ir šių paslaugų intensyvumas mažesnis, taip pat įgulos darbo našumas didesnis, siekiant mažiau naudotis oro uosto paslaugomis.
- (132) Be to, ji mano, kad taikant rinkos ekonomikos investuotojo principą Angulemo oro uostą galima pakeisti tam tikrais Europos oro uostais, nes jie panašūs⁽⁸³⁾. Šiuo klausimu *Ryanair* pateikė lyginamąjį tyrimą, kuriame padaryta išvada, kad [...], [...], [...] ir [...] oro uostų, kurie laikomi panašiais į Angulemo oro uostą, taikyti mokesčiai vidutiniškai yra mažesni negu Angulemo oro uosto⁽⁸⁴⁾.

11 lentelė

Į Angulemo oro uostą panašūs oro uostai

Lyginamieji oro uostų ypatumai	Angulemas	(...)	(...)	(...)	(...)
Miesto, kuriam priklauso oro uostas, gyventojų skaičius	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Atstumas iki miesto (kilometrais)	14	12	45	46	11,5
Didžiausias miestas 150 km spinduliu (gyventojų skaičius)	Bordo (241 000)	[...] (441 000)	[...] (481 000)	[...] (76 000)	[...] (1 119 000)
Artimiausias didelis oro uostas (2009 m. skraidinti keleiviai)	Bordo (3,3 mln.)	[...] (1,8 mln.)	[...] (7,7 mln.)	[...] (2,8 mln.)	[...] (19 mln.)

- (133) *Ryanair* taip pat teigia, kad Angulemo oro uosto sprendimai, priimti nutraukus paslaugų teikimą Londono Stanstedo oro uostą apimančiu maršrutu, įrodo, kad oro uostas reguliariausias komercines paslaugas, kurias pigių skrydžių bendrovė iš Angulemo oro uosto teikė į Jungtinę Karalystę ir atgal, laikė patikimu sprendimu. Šiuo klausimu ji remiasi susitarimu, sudarytu su bendrove *SNC-Lavalin*, kuri įgaliota įgyvendinti agresyvios plėtros scenarijų.
- (134) Be to, *Ryanair* tvirtina, kad dėl garantuoto keleivių skaičiaus – tokio, dėl kurio ji prisiėmė išpareigojimus, – oro uosto prisiimta ekonominė rizika sumažėja. Taigi dėl šios garantijos pateisinamas mažesnis pelningumas už tą, kurio reikalautų neformalus investuotojas, kuriam ši sąlyga netaikoma.

⁽⁸³⁾ Oro uostai panašūs savo ypatumais (nuo didelių miestų jie nutolę mažesniu negu 150 km atstumu ir šalia jų veikia konkuruojantys oro uostai), taip pat šalia oro uostų esančių regionų pajamų dydžiu.

⁽⁸⁴⁾ Angulemo oro uosto taikyti oro uosto mokesčiai tokie: vieno skrydžio į abi puses mokestis nagrinėjamu laikotarpiu vidutiniškai didesnis [...] %, o keleivio mokestis – [...] %. Tačiau *Oxera* pabrėžia, kad 2009 m. *Ryanair* oro uosto mokesčio nemokėjo.

- (135) *Ryanair* taip pat pažymi, kad atsižvelgiant į vadinamąjį bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodą⁽⁸⁵⁾ galima paaiškinti, jog mažindamas oro uosto mokesčių dydį oro uostas siekia kuo labiau padidinti savo pajamas. Todėl *Ryanair* nesutinka su vertinimu, kad neigiama kaina negali būti rinkos kaina. Ji mano, kad neigiamas oro uosto mokesčio dydis rinkos ekonomikos investuotojo principą gali atitikti, jeigu iš anksto numatytos su aviacija nesusijusios pajamos yra gana didelės. *Ryanair* nuomone, šiuo atveju neformalus investuotojas pagrįstai galėjo manyti, kad su aviacija nesusijusios pajamos, kurios buvo nulinės, didės dėl transporto srauto, kuris galėjo atsirasti dėl bendrovės veiklos⁽⁸⁶⁾.
- (136) Ji pabrėžia, kad šis požiūris pagrįstas tuo, jog Angulemo oro uosto padėtis išskirtinė. Jos nuomone, rinkos ekonomikos investuotojas infrastruktūros sąnaudas ir nustatytąsias veiklos sąnaudas turėtų laikyti negrįžtamosiomis sąnaudomis. Taip juo labiau turėtų būti šiuo atveju, nes Angulemo oro uostas gali patirti neigiamą greitųjų traukinių konkurencijos poveikį⁽⁸⁷⁾. Be to, *Ryanair* teigia, kad nors kaip kita alternatyva galėjo būti nuspręsta oro uostą uždaryti, turto rinkos vertė atskaičius uždarymo sąnaudas nebūtų didelė. Taigi, *Ryanair* nuomone, į šias negrįžtamas sąnaudas atsižvelgti nereikia.
- (137) Be to, *Ryanair* mano, kad dėl bet kokio komercinio pasiūlymo oro uosto, pasižyminčio tokiais pat ypatumais kaip Angulemo oro uostas, padėtis pagerėja, nes bendrovė įsipareigoja užtikrinti mažiausią transporto srautą, ir jeigu šio įsipareigojimo ji nesilaikytų, jai būtų taikomos sankcijos. Vienintelė sąlyga ta, kad oro uosto ribinės pajamos būtų didesnės už ribines sąnaudas – tuo Angulemo oro uosto padėtis skiriasi nuo Sprendime *Chronopost*⁽⁸⁸⁾ Teisingumo Teismo nagrinėtos padėties. Todėl *Ryanair* teigia, kad šiuo atveju neformalus rinkos ekonomikos investuotojas nebūtinai siektų investicijų grąžos, susijusios su esama infrastruktūra. *Ryanair* nuomone, toks investuotojas taip pat nereikalautų, kad susitariančioji oro transporto bendrovė prisidėtų dengiant veiklos sąnaudas, patirtas prieš sudarant susitarimą.
- (138) Galiausiai *Ryanair* tvirtina, kad Angulemo oro uosto priimti sprendimai nebuvo skirti konkrečiai jai.
- (139) Pirmiausia jai nebuvo skirti sprendimai, kuriais siekiama pritaikyti Angulemo oro uostą. Antai investicijos daugiausia skirtos prieš *Ryanair* atėjimą. Ji taip pat pabrėžia, kad daug darbuotojų įdarbinimo sutarčių yra sudaryta arba pratęsta bendrovei pasitraukus. Taigi šie sprendimai priimti laikantis platesnio plano įtvirtinti Angulemo oro uostą pigių skrydžių oro transporto bendrovių rinkoje⁽⁸⁹⁾. To įrodymas yra sprendimai, kuriuos SMAC priėmė vėliau, pasitraukus *Ryanair*; pavyzdžiui, sprendimas pasirinkti bendrovės *SNC-Lavalin* igyvendinamą scenarijų.
- (140) Galiausiai *Ryanair* pabrėžia, kad oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje nurodyta, jog bendrovei nustatytos veiklos sąlygos gali būti taikomos bet kuriai kitai bendrovei. Ji teigia, kad, be kita ko, šių oro uosto mokesčių dydį paskelbė Angulemo oro uostas.
- d) Pastabos dėl bendrovei AMS atliktų mokėjimų
- (141) *Ryanair* nesutinka su pirminiu Komisijos vertinimu, kad bendrovei AMS atlikti mokėjimai yra oro uostos sąnaudos, nes šis požiūris reiškia, kad neatsižvelgiama į bendrovės AMS oro uostui suteiktų paslaugų vertę. Be to, ji mano, kad atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo analizę vertingų rinkodaros paslaugų pirkimą rinkos kainomis reikia atskirti nuo susijusios oro uosto ir oro transporto bendrovės sutarties.
- (142) Norėdama pagrįsti savo argumentus *Ryanair* pateikė analizę, kurioje bendrovės AMS taikytos kainos palygintos su kitose kelionių interneto svetainėse siūlytomis panašių paslaugų kainomis⁽⁹⁰⁾. Šios analizės pabaigoje padaryta išvada, kad bendrovės AMS taikytos kainos arba mažesnės už vidurkį, arba patenka į vidutinį kainų, kurių prašoma pagrindinėse interneto svetainėse, intervalą.
- (143) *Ryanair* nuomone, tai įrodo, kad AMS kainos atitinka rinkos kainas ir kad valstybinio oro uosto sprendimas pirkti AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Be to, siekdama įrodyti teiktų paslaugų vertę oro uostams *Ryanair* pateikia duomenų, laikomų įrodymu, kad taikant su AMS sudarytas sutartis tokios paslaugos oro uostams buvo teikiamos.

⁽⁸⁵⁾ Žr. šio sprendimo 124 konstatuojamąją dalį.

⁽⁸⁶⁾ *Ryanair* nurodo, kad šis investuotojas kaip pavyzdžiu galėjo remtis La Rošelio oro uostu, kuris, jos nuomone, yra panašus.

⁽⁸⁷⁾ Sprendimas sukurti maršrutą Angulemas–Bordo priimtas 2006 m. liepos mėn., o maršrutą Turas–Angulemas – 2009 m. birželio mėn.

⁽⁸⁸⁾ 2003 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Chronopost*, C-83/01P P, C-93/01 P ir C-94/01 P, Rink. p. I-069993. Tačiau *Ryanair* pripažįsta, kad šį požiūrį reikėtų patikslinti, jeigu viršijus tam tikrą veiklos ribą nustatytosios sąnaudos labai padidėtų. Ji mano, kad šiuo atveju tikslingiau atsižvelgti į ilgesnio laikotarpio grynąją dabartinę vertę.

⁽⁸⁹⁾ *Ryanair* nuomone, šios investicijos taip pat skirtos jai nevykdant veiklos, nes į infrastruktūrą investuota nepaisant labai mažo keleivių srauto.

⁽⁹⁰⁾ 2013 m. gruodžio 20 d. *Oxera* analizė „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, parengta bendrovei *Ryanair*.

- (144) *Ryanair* teigimu, jeigu Komisija, nepaisydama to, kad bendrovė prieštarauja tokiam požiūriui, primygtinai reikalautų AMS sudarytoms sutartims ir *Ryanair* oro uosto paslaugų sutartims taikyti tą patį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, paslaugų, kurias bendrovė AMS suteikė oro uostams, vertė neturėtų būti sumažinta.
- (145) Be to, *Ryanair* remiasi įvairiose ataskaitose pateiktomis išvadomis, kuriose patvirtinta, kad bendrovė turi stiprų europinį prekės ženklą, dėl kurio gali būti gauta papildomos naudos teikiant bendrovės reklamos paslaugas.
- (146) *Ryanair* taip pat pateikė savo konsultanto ekonomikos klausimais – biuro *Oxera* –parengtą ataskaitą apie principus, kurie turėtų būti taikomi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo pelningumo kriterijui, apimančią ir *Ryanair* su oro uostais sudarytus oro paslaugų susitarimus, ir AMS su tais pačiais oro uostais sudarytus rinkodaros susitarimus⁽⁹¹⁾. *Ryanair* pabrėžia, jog dėl to jokių būdu negalima abejoti jos pozicija, kad vertinant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų AMS susitarimams ir oro paslaugų susitarimams turėtų būti taikomi skirtingi kriterijai.
- (147) Šioje ataskaitoje nurodyta, kad atliekant bendrą pelningumo analizę AMS gautos pajamos turėtų būti įtrauktos į pajamas, o AMS išlaidos turėtų būti priskirtos sąnaudoms. Šiuo tikslu ataskaitoje pasiūlytas pinigų srautais pagrįstas metodas, pagal kurį numatoma su AMS susijusias išlaidas tvarkyti kaip papildomas veiklos išlaidas.
- (148) Ataskaitoje nurodyta, kad rinkodaros veikla padeda kurti ir didinti prekės ženklo vertę, todėl gali būti skatinama veikla ir gauta pelno ne tik rinkodaros sutarties galiojimo laikotarpiu, bet ir jai baigus galioti. Visų pirma taip gali būti tuo atveju, kai dėl su *Ryanair* sudarytos sutarties kitos oro transporto bendrovės pradeda vykdyti veiklą oro uoste – taip pritraukiama prekybininkų ir padidėja su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos. *Ryanair* nuomone, jeigu Komisija atliks bendrą pelningumo analizę, į šį pelną reikės atsižvelgti vertinant su AMS susijusias išlaidas, kaip papildomas veiklos išlaidas, o papildomas pelnas bus apskaičiuotas atskaičius AMS mokėjimus.
- (149) Be to, *Ryanair* mano, kad į papildomą pelną, kurį numatyta gauti pasibaigus oro paslaugų sutarties galiojimui, gali būti įtraukta galutinė vertė, siekiant atsižvelgti į baigus galioti sutarčiai gautą vertę. Galutinė vertė gali būti pakoreguota remiantis atsargia prielaida, kad sutartis su *Ryanair* gali būti pratęsta arba kad su kitomis bendrovėmis bus susitarta dėl panašių sąlygų. *Ryanair* mano, kad taip galima įvertinti mažiausią pelno, bendrai gauto taikant su AMS sudarytą sutartį ir oro paslaugų sutartį, ribą atsižvelgiant į tai, kad neaišku, ar baigus galioti oro paslaugų sutarčiai bus gauta papildomo pelno.
- (150) Siekiant pagrįsti šį požiūrį minėtoje ataskaitoje apibendrinti tyrimų, susijusių su reklamos poveikiu prekės ženklo vertei, rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažinta, kad dėl reklamos galima padidinti prekės ženklo vertę ir užtikrinti didesnį klientų lojalumą. Ataskaitoje nurodyta, kad oro uosto atveju dėl reklamos interneto svetainėje *ryanair.com* prekės ženklas visų pirma tampa matomesnis. Joje pridurta, kad mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti transporto srautą, savo prekės ženklo vertę pirmiausia gali didinti sudarę reklamos sutartis su AMS.
- (151) Ataskaitoje nurodyta, kad geriau taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą, o ne kapitalo išpirkimo metodą, pagal kurį su AMS susijusios išlaidos būtų vertinamos kaip į nematerialiųjų turtą (t. y. oro uosto prekės ženklo vertę) įtrauktos kapitalo išlaidos. Rinkodaros išlaidos būtų įtrauktos į nematerialiųjų turtą ir vėliau, šio turto naudojimo laikotarpiu, amortizuotos numachių likutinę vertę, būsimąją po to, kai, kaip numatyta, oro uosto paslaugų sutartis baigs galioti. Tačiau taikant šį metodą nebūtų nustatytas papildomas pelnas, kurį oro uostas gauna pasirašęs oro paslaugų sutartį su *Ryanair*, taip pat būtų sunku įvertinti nematerialiojo turto vertę, nes patiriama su prekės ženklu susijusių išlaidų, o turto naudojimo laikotarpis yra ilgas.

6.3. AMS pastabos

- (152) AMS ginčija, kad rinkodaros paslaugų sutartis, kurią ji sudarė su Angulemo oro uostu, gali būti valstybės pagalba. Iš tikrųjų dėl šios sutarties ji negavo jokio atrankiojo pranašumo.

6.3.1. Bendras ekonominės naudos, suteiktos bendrovėms *Ryanair* ir AMS, vertinimas

- (153) AMS pabrėžia, kad ji vykdo tikrą socialinį tikslą – teikia rinkodaros paslaugas internetu. Bendrovė tvirtina, kad didžioji dalis jos veiklos vykdoma siekiant didinti *Ryanair* interneto svetainėje esančios reklamos vietos vertę.

⁽⁹¹⁾ 2014 m. sausio 17 d. *Oxera* analizė „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, parengta bendrovei *Ryanair*.

- (154) Be to, ji pažymi, kad *Ryanair*, norėdama parduoti kitą reklamos vietą, nusprendė bendradarbiauti su kitais tarpininkais.
- (155) Taigi ekonominės naudos, kuri galėjo būti suteikta bendrovėms *Ryanair* ir AMS, nereikia laikyti vertintina bendrai.

6.3.2. Bendras oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties vertinimas

- (156) AMS mano, kad didesnis *Ryanair* paslaugomis besinaudojančių keleivių skaičius nėra vienintelė nauda, kuri Angulemo oro uostui suteikta sudarius rinkodaros paslaugų sutartį. Viena vertus, ji pažymi, kad oro uosto su AMS sudaryta sutartis ir sutartis, kuri sudaryta su *Ryanair*, yra atskiros. Kita vertus, ji pabrėžia, kad *Ryanair* savo paslaugas reklamuoja naudodamasi savais ištekliais. Taigi Angulemo oro uostas, sudaręs rinkodaros paslaugų sutartį su AMS, prie *Ryanair* paslaugų reklamos neprisideda.
- (157) Kaip pavyzdį AMS nurodo, kad *Ryanair* orlaivių, kuriais vykdomi skrydžiai, vietų užimtumo koeficientas nekinta – vidutiniškai jis yra [...] proc. neatsižvelgiant į tai, kad su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis. Be to, AMS pažymi, kad *Ryanair* gauna tokias pat pajamas iš visų keleivių – ir iš tų, kurie atvyksta į konkretų oro uostą, ir iš tų, kurie iš jo išvyksta.
- (158) Apskritai AMS pažymi, kad pastangos reklamuoti naudingos patiems reklamos vietos teikėjams ⁽⁹²⁾. Šiuo atveju dėl tokio išorės veiksnio *Ryanair* interneto svetainė vis labiau populiarėja, neatsižvelgiant į tai, ar reklamą užsąkęs asmuo yra viešasis, ar privatusis. Kadangi neformalus investuotojas neatsisako investuoti dėl to, kad jo investicijos naudingos trečiosioms šalims, AMS mano, jog Angulemo oro uostas neturėjo atsižvelgti į tai, kad *Ryanair* investicijos į reklamą jai taip yra naudingos.
- (159) AMS nuomone, šioje srityje *Ryanair* buvo pradininkė, nes šiuo metu dauguma oro transporto bendrovių parduoda vietą savo interneto svetainėje. Tačiau, jos nuomone, *Ryanair* interneto svetainės ypatumas tas, kad ji nepaprastai vertinga ⁽⁹³⁾. Todėl ši svetainė nepanaši į kitų oro transporto bendrovių svetaines.

6.3.3. Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijus

6.3.3.1. Dėl bendrovei AMS suteiktos naudos

- (160) AMS mano, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ji negavo jokios ekonominės naudos. Iš tikrųjų ji teigia, kad jos paslaugos skirtos ir privatesiems, ir viešiesiems subjektams. Taigi tokią pat priemonę jai būtų galėjusi taikyti privačioji įmonė. Ji priduria, kad oro uostų neverčia pirkti savo rinkodaros paslaugų ⁽⁹⁴⁾, kad jos parduodamos reklamos vietos yra nedaug ir kad tokia vieta labai paklausi.

6.3.3.2. Dėl AMS paslaugų ir jos pirkėjų poreikių ryšio

- (161) AMS nuomone, regioniniams oro uostams reklamuotis yra būtina. Šių oro uostų tikslas – padaryti savo paslaugas matomesnes. Ji priduria, kad dideli centriniai oro uostai šiuo metu patys pageidauja tokių reklaminių kampanijų. Dėl jų pagerėjus įvaizdžiui atitinkami oro uostai gauna naudos ⁽⁹⁵⁾. Šiuo klausimu AMS pažymi, kad tokios išlaidos yra strateginės investicijos, panašios į įmonių, kaip antai *Coca-Cola*, *McDonald's* arba *Nike*, atliktas investicijas.
- (162) Šios investicijos juo labiau yra svarbios dėl to, kad oro uostai beveik pusę savo pajamų siekia gauti iš su aviacija nesusijusios veiklos. Šiuo atveju pradėti skraidinti užsienio klientus Angulemo oro uostas dar labiau buvo suinteresuotas dėl to, kad reguliariosios keleivinio transporto paslaugos jame beveik nebuvo teikiamos. AMS mano, kad *Ryanair*, priešingai, visiškai nebuvo suinteresuota prisidėti prie šių investicijų į reklamą, nes ji negauna jokių papildomų pajamų iš atvykstančių ar išvykstančių keleivių.

⁽⁹²⁾ AMS kaip pavyzdį nurodo reklaminę kampaniją laikraštyje, kuri patvirtina, kad laikraštis padeda vykdyti rinkodaros veiklą ir dėl šios veiklos atitinkamai gali didinti savo tarifus arba parduoti daugiau reklamos vietos, taip pat nurodo sodos vandens prekės ženklo pavyzdį – vykdamas šio prekės ženklo reklamines kampanijas padidėja platintojo pardavimo apimtis.

⁽⁹³⁾ AMS savo vertinimą grindžia 2011 m. gegužės mėn. bendrovės *Zénobie Conseil* parengta ataskaita. Be to, ji pažymi, kad *Ryanair* interneto svetainėje per metus peržiūrima 4,5 mlrd. tinklalapių, 80 % lankytojų turi tiesioginę prieigą, svetainės atmetimo rodiklis yra 17 %, vidutinė vieno lankytojo apsilankymo trukmė – 9 min. ir 36 s, o pajėgumas orientuotis į galimus klientus – didelis.

⁽⁹⁴⁾ Bendrovė AMS patikslina, kad daug oro uostų nusprendžia nesireklamuoti *Ryanair* interneto svetainėje.

⁽⁹⁵⁾ Padidėja oro transporto bendrovės, kurios interneto svetainėje skelbiama reklama, arba bet kurios kitos oro transporto bendrovės skraidinamų atvykstančių keleivių transporto srutas; padidėja su aviacija nesusijusios pajamos, nes veiklą pradeda vykdyti prekybininkai.

- (163) Be to, AMS teigia, kad oro uostų, ypač regioninių oro uostų, prekės ženklo reklama tapo plačiai taikoma praktika. Šiuo klausimu ji remiasi siekiu didinti oro uosto vertę ir jo matomumą, kad keleiviai jį rinktųsi kaip paskirties oro uostą, tuo, kad ir viešiesiems, ir neformaliems investuotojams šios investicijos yra ekonomiškai pagrįstos, tuo, kad šias investicijas taip pat atlieka centriniai oro uostai, kad oro uostai yra suinteresuoti didinti atvykstančių keleivių skaičių ir kad regioniniai oro uostai nuo centrinių skiriasi tuo, jog pirmieji nėra tokie pat matomi tarptautiniu mastu. Ši strategija nepriklauso nuo keleivių pasirinktos oro transporto bendrovės, nes oro uostai savo investicijas į rinkodarą nustato atsižvelgdami į tai, ar reklamos vietose gali būti orientuojamasi į galimus jų klientus.

6.3.3.3. Dėl bendrovės AMS teikiamų paslaugų kainos

- (164) AMS teigia, kad kainos, kurias ji taikė Angulemo oro uostui, atitinka rinkos kainas. Palyginusi su sutartimis, kurios sudarytos su [...] ir [...] oro uostais, ji tvirtina, kad oro uosto ir ne oro uosto klientų visiškai nediskriminavo. Be to, jos nuomone, didelė *Ryanair* interneto svetainėje suteikiamos vietos vertė⁽⁹⁶⁾ taip pat yra įrodymas, kad Angulemo oro uostui suteiktos paslaugos kaina atitinka rinkos kainą.
- (165) AMS pažymi, kad Komisija šio sprendimo 111 konstatuojamojoje dalyje minėtame sprendime dėl Bratislavos oro uosto nusprendė, jog neatmestina galimybė, kad tam tikrą vertę galima susieti vien su tuo, kad oro uosto pavadinimas pateiktas *Ryanair* interneto svetainėje, šį oro uostą nurodžius kaip paskirties oro uostą.
- (166) Be to, AMS pažymi, kad jos kainų lentelė objektyvi ir pateikta AMS interneto svetainėje⁽⁹⁷⁾. Su Angulemo oro uostu sudarytai sutarčiai taikytos kainos atitinka šią kainų lentelę. Jos nustatytos pagal atitinkamo tinklalapio tipą⁽⁹⁸⁾, atsižvelgiant į pasirinktą informacijos pateikimo būdą⁽⁹⁹⁾, per dieną apsilankančių lankytojų skaičių ir maršrutų į oro uostą ir iš jo skaičių.
- (167) Galiausiai AMS tikina, kad jos teikiamos paslaugos veiksmingesnės, nes geriau orientuotos negu paslaugos, teikiamos naudojantis kitomis įprastomis reklamos priemonėmis, kaip antai laikraščiais. Jos juo labiau veiksmingesnės dėl to, kad *Ryanair* interneto svetainėje AMS vykdoma reklama nuolatinė, o kitose interneto svetainėse ji keičiasi rotacijos tvarka, ir kad su Angulemo oro uostu sudarytoje rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytos kainos nustatytos remiantis 2007 m. kainomis, o Jungtinėje Karalystėje veikiančioje *Ryanair* interneto svetainėje parduotos reklamos apimtis 2008–2012 m. padidėjo 55 %.

6.4. Organizacijos Transport & Environment pastabos

- (168) Šios nevyriausybinių organizacijos pastabose, kurios pateiktos vykdant šią procedūrą, tik pareikšta abejonių dėl naujų aviacijos gairių ir aviacijos sektoriuje Komisijos priimtų sprendimų pagrįstumo, nes šios gairės ir sprendimai turi poveikį aplinkai.

7. PRANCŪZIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (169) Prancūzijos institucijos nurodė, kad papildomų pastabų dėl suinteresuotųjų šalių pastabų neturi.

8. PAGALBOS, SUTEIKTOS VIENA PO KITOS ORO UOSTĄ VALDŽIUSIOMS ĮSTAIGOMS, PRIEMONIŲ VERTINIMAS

8.1. Pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

- (170) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, dėl kurios, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

⁽⁹⁶⁾ Bendrovė AMS remiasi 2004 m. birželio mėn. agentūros *Mindshare Ireland* parengta ataskaita.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com

⁽⁹⁸⁾ Pradžios tinklalapis arba tinklalapis, kuriame nurodytos paskirties vietos.

⁽⁹⁹⁾ Interneto saitai, reklamjuostė, paragrafais išdėstyti tekstai, reklamos apimtis.

- (171) Taigi siekiant nacionalinę priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos tokios kartu taikomos sąlygos: 1) pagalbos gavėjas (-ai) turi būti įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį; 2) nagrinėjama priemonė turi būti įgyvendinta naudojant valstybinius išteklius ir priskirtina valstybei; 3) taikant priemonę turi būti suteiktas atrankusis pranašumas subjektui (-ams), kuriam ji skirta; ir 4) dėl nagrinėjamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

8.1.1. Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“

- (172) Siekiant nustatyti, ar nurodytos subsidijos yra valstybės pagalba, reikėtų nustatyti, ar jų gavėjai yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (173) Šiuo klausimu Komisija primena, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką sąvoka „įmonė“ apima bet kokią ekonominę veiklą vykdančią subjektą, neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą⁽¹⁰⁰⁾. Be to, sąvoka „ekonominė veikla“ reiškia bet kokią prekių ar paslaugų siūlymo atitinkamoje rinkoje veiklą⁽¹⁰¹⁾.
- (174) Savo sprendime dėl Leipzigo-Halės oro uosto Teisingumo Teismas patvirtino, kad oro uosto eksploatavimas komerciniais tikslais ir oro uosto infrastruktūros statyba yra ekonominė veikla⁽¹⁰²⁾. Kadangi oro uosto veiklos vykdytojas vykdo ekonominę veiklą, jis yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą, taigi yra taikomos su valstybės pagalba susijusios Sutarties taisyklės⁽¹⁰³⁾.
- (175) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad oro uosto veiklos vykdytojai vienas po kito komerciniais tikslais naudojami infrastruktūra, kuriai skirtos investicijos buvo finansuojamos valstybės subsidijomis – šiomis investicijomis būtent finansuotas kilimo ir tūpimo tako išplėtimas ir su oro uosto terminalu susiję darbai. Taigi veiklos vykdytojai išrašydavo sąskaitas faktūras už šios infrastruktūros naudojimą.
- (176) Todėl finansuojant šią oro uosto infrastruktūrą ir galimą veiklos pagalbą iš esmės siekta padėti finansuoti su oro uosto eksploatavimu komerciniais tikslais susijusią ekonominę veiklą, kurią vienas po kito vykdė veiklos vykdytojai. Iš to galima spręsti, kad šia infrastruktūra besinaudojantys subjektai yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.1.1.1. Subjektai, vykdančys su oro uosto eksploatavimu susijusią ekonominę veiklą

- (177) Komisija pirmiausia primena, kad 2002–2006 m. Angulemo oro uostą valdė, taigi ir eksploatavo komerciniais tikslais, vien už oro uostą atsakingas PPR skyrius.
- (178) Aptardama laikotarpius po 2006 m. Komisija primena, kad taikant valstybės pagalbos taisykles du atskiri juridiniai subjektai gali būti laikomi galinčiais kartu vykdyti ekonominę veiklą, kai jie iš tikrųjų kartu tiekia prekes arba teikia paslaugas atitinkamose rinkose. Tačiau subjektas, kuris rinkoje pats netiekia prekių arba neteikia paslaugų, nelaikomas įmone vien dėl to, kad turi akcijų, net kontrolinį akcijų paketą, kai akcijų turėjimas pasireiškia tik naudojimusi su akcininko ar dalininko statusu susijusiomis teisėmis⁽¹⁰⁴⁾. Dėl 2007–2011 m. Komisija mano, kad SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius Angulemo oro uostą komerciniais tikslais eksploatavo kartu. Iš tikrųjų komercinės pajamos, susijusios su oro uosto paslaugų teikimu, nustatė ir gavo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, kuris taip pat valdė platformos veiklą. Kartu SMAC buvo kompetentinga trečiosioms šalims leisti vykdyti komercinę veiklą oro uoste. SMAC taip pat buvo suteikta su veikla ir finansais susijusi kompetencija komercinių investicijų į oro

⁽¹⁰⁰⁾ 1998 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas; 1991 m. balandžio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, Rink. p. I-1979, 21 punktas; 1995 m. lapkričio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Fédération Française des Sociétés d'Assurances prieš Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, Rink. p. I-4013, 14 punktas ir 1997 m. gruodžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Job Centre*, C-55/96, Rink. p. I-7119, 21 punktas.

⁽¹⁰¹⁾ 1987 m. birželio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, 118/85, Rink. p. 2599, 7 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas ir 2000 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Pavlov ir kt.*, C-180/98–C-184/98, Rink. p. I-06451, 75 punktas.

⁽¹⁰²⁾ 2011 m. kovo 24 d. sprendimai *Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG prieš Komisiją*, T-455/08, ir *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją*, T-443/08 (Leipzigo-Halės oro uosto byla), Rink. p. II-01311, kuriuos Teisingumo Teismas patvirtino savo 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, C-288/11P, dar nepaskelbto Rinkinyje, 42 ir 43 punktais; taip pat žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimą *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, kurį Teisingumo Teismas patvirtino savo 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, C-82/01P, Rink. p. I-9297, ir 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643, 88 punktą.

⁽¹⁰³⁾ Žr. 1993 m. vasario 17 d. Teisingumo Teismo sprendimus *Poucet prieš AGV* ir *Pistre prieš Cancave*, C-159/91 ir C-160/91, Rink. p. 637.

⁽¹⁰⁴⁾ 2006 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ministero dell'Economia e delle Finanze prieš Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, Rink. p. I-289, 107–118 ir 125 punktai.

uosto teritoriją srityje. SMAC tiesiogiai dalyvavo teikiant oro uosto paslaugas, pirmiausia prisidedama prie komercinio oro uosto valdymo šiuo laikotarpiu, pavyzdžiui, sudarydama 2008 m. sutartis.

- (179) Komisija taip pat pažymi, kad, 2012 m. sausio 1 d. Angulemo oro uosto valdymą perleidus bendrovei *SNC-Lavalin*, SMAC nebuvo atleista nuo įsipareigojimų. Iš tikrųjų pagal 2011 m. liepos 6 d. viešojoje sutartyje nustatytą pagrindą atitinkamu laikotarpiu SMAC ir toliau turėjo vykdyti tam tikrus įsipareigojimus.
- (180) Pirmiausia SMAC vienintelė atsakinga už sprendimus, susijusius su investicijomis. Ji finansuoja susijusias išlaidas⁽¹⁰⁵⁾, nors jos neatsiejamoms nuo oro uosto eksploatavimo veiklos⁽¹⁰⁶⁾. Be to, SMAC patiria didelę dalį veiklos rizikos, nes neviršydama metinės viršutinės ribos užtikrina, kad oro uosto sąskaitos būtų subalansuotos⁽¹⁰⁷⁾. Galiausiai SMAC pareiškė, kad ketina tiesiogiai finansuoti pagalbą oro transporto bendrovėms, skirtą oro uosto komercinei politikai, kuria siekiama atkurti oro maršrutus Angulemo oro uostas–Britų salos, Britų salos–Angulemo oro uostas, vykdyti.
- (181) Todėl Komisija mano, kad 2012 m. sausio 1 d. prasidėjusiu laikotarpiu SMAC ir toliau yra bendrai oro uosto veiklą vykdančias subjektas.
- (182) Taigi, Komisijos nuomone, su Angulemo oro uosto eksploatavimu komerciniais tikslais susijusią ekonominę veiklą viena po kitos vykdė tokios trys subjektų grupės:

— 2002–2006 m. – už oro uostą atsakingas PPR skyrius;

— 2007–2011 m. – už oro uostą atsakingas PPR skyrius kartu su SMAC;

— nuo 2012 m. sausio 1 d. – SMAC kartu su *SNC-Lavalin*.

8.1.1.2. Viešosios valdžios įgaliojimų vykdymas

- (183) Komisija primena, kad nebūtinai visa oro uostą valdančios įstaigos veikla yra ekonominė. Paprastai veikla, susijusi su išimtinių viešosios valdžios įgaliojimų vykdymu, nėra ekonominė.
- a) Nacionalinė valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistema
- (184) 2002–2012 m. valdžios institucijos finansavo įvairias užduotis, kurias vykdė viena po kitos Angulemo oro uostą valdžiusios įstaigos ir kurios susijusios su oro transporto saugumu, sauga arba aplinkos apsauga. Toks finansavimas įeina į šios oficialios tyrimo procedūros sritį.
- (185) Aptardama šias užduotis Prancūzija rėmėsi bendrąja valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistema, kuri nustatyta nacionalinės teisės aktais ir pristatoma toliau.
- (186) Ši sistema pagrįsta mokesčių rinkliava, oro uosto mokesčiu ir papildoma priemone. Toliau apibūdinama šių priemonių chronologija ir taisyklės, taip pat pagal jas finansuojamų užduočių sritis.
- (187) 1998 m. Valstybės Taryba savo Sprendime SCARA⁽¹⁰⁸⁾ nusprendė, kad saugumo ir saugos oro uostuose užduotys yra valstybės užduotys, už kurias atsakinga valstybė, ir kad dėl šios priežasties jų negalima finansuoti oro uostų naudotojų mokamais mokesčiais. Priėmus šį sprendimą, 1998 m. gruodžio 18 d. Įstatymu Nr. 98–1171 dėl tam tikrų oro transporto paslaugų organizavimo ir 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymo Nr. 98–1266 (1999 m. finansų įstatymas) 136 straipsniu⁽¹⁰⁹⁾ įvestas nuo 1999 m. liepos 1 d. taikomas oro uosto mokestis. Tai konkrečiam tikslui skirtas mokestis, nes iš jo gautos pajamos gali būti naudojamos tik tam tikroms išlaidoms finansuoti, šiuo atveju – užduočių, kurias Prancūzija laiko oro uostuose vykdomomis valstybės užduotimis, sąnaudoms finansuoti. Minėtomis nuostatomis taip pat įdiegta papildoma šių užduočių finansavimo priemonė. Toliau paeiliui pristatomi oro uosto mokesčiu finansuojamų užduočių tipai, papildoma finansavimo priemonė, oro uosto mokesčio taisyklės ir papildomos priemonės taisyklės.

⁽¹⁰⁵⁾ Techninių specifikacijų ir sąlygų 11 straipsnis.

⁽¹⁰⁶⁾ 102 išnašoje minėto Sprendimo *Leipzig-Halės oro uostas* 107 punktas.

⁽¹⁰⁷⁾ Techninių specifikacijų ir sąlygų 15 straipsnis.

⁽¹⁰⁸⁾ 1998 m. gegužės 20 d. Valstybės Tarybos sprendimas *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (SCARA)*

⁽¹⁰⁹⁾ Šiuo metu jis kodifikuotas Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje.

- (188) Teisės nuostatose nurodytuose Prancūzijos teisės aktuose tiksliai apibūdintos užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis. Tokios užduotys yra gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro, gyvūnų keliamo pavojaus prevencija⁽¹¹⁰⁾, krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas, bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra⁽¹¹¹⁾, aplinkos kontrolės priemonės⁽¹¹²⁾ ir automatizuota sienų kontrolė vykdančią biometrinį tapatybės nustatymą. Nuoroda į automatizuotą sienų kontrolę vykdančią biometrinį tapatybės nustatymą į teisės aktus įtraukta 2008 m. Likusios užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, nepakito nuo tada, kai ši priemonė įdiegta, ir atitinka Sprendime SCARA nurodytas užduotis. Įvairiuose nacionalinės teisės ir ES teisės aktuose yra nurodyti oro uostų veiklos vykdytojų išpareigojimai, susiję su šių užduočių vykdymu. Pavyzdžiui, aptariant gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisro šiuose teisės aktuose tiksliai nustatyta, kiek žmoniškųjų ir materialinių išteklių reikia turėti atsižvelgiant į oro uosto ypatumus.
- (189) Atitinkamame oro uoste visos juo besinaudojančios oro transporto bendrovės turi mokėti oro uosto mokestį. Juo apmokestinamas keleivių skaičius ir bendrovės pakrautų krovinių ir korespondencijos kiekis. Oro uosto mokesčio tarifas kiekvieno oro uosto atveju vienam keleiviui arba vienai krovinių ar korespondencijos tonai kasmet nustatomas atsižvelgiant į numatytas sąnaudas, patirtas vykdančią pagal priemonę finansuojamas užduotis.
- (190) Oro uostų veiklos vykdytojai kasmet parengia metinę sąnaudų ir transporto deklaraciją. Šioje deklaracijoje nurodomi praėjusių metų transporto srautai, nustatytos sąnaudos, susijusios su saugos ir saugumo užduotimis⁽¹¹³⁾, taip pat sumos, gautos surinkus oro uosto mokestį ir pritaikius papildomą šių užduočių finansavimo priemonę. Be to, jose pateikiamos einamųjų metų ir dvejų po jų einančių metų transporto, sąnaudų ir pajamų, susijusių su saugos ir saugumo užduotimis, prognozės. Šias deklaracijas tikrina administracinės institucijos, kurios visų pirma gali atlikti patikras vietoje. Vėliau tuo remiantis tarpministeriniu nutarimu nustatomas mokesčio tarifas.
- (191) Kadangi mokesčio tarifas apskaičiuojamas remiantis numatytais sąnaudų ir transporto duomenimis, buvo įdiegtas *a posteriori* koregavimo mechanizmas siekiant užtikrinti, kad iš oro uosto mokesčio gautos pajamos, prie kurių pridedamas pagal apibūdintą papildomą priemonę skiriamas finansavimas, neviršytų iš tikrųjų patirtų sąnaudų, susijusių su atitinkamomis užduotimis. Aptariamose sąnaudose apima veiklos sąnaudas ir darbuotojų sąnaudas, patirtas vykdančią šias užduotis, amortizacijos sąnaudas, atitinkančias vykdančią šias užduotis atliktas investicijas, ir dalį su šiomis užduotimis susijusių pridėtinųjų išlaidų⁽¹¹⁴⁾. Veiklos vykdytojai turi tvarkyti daugiametę pajamų, gautų iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę, ir sąnaudų, patirtų vykdančią atitinkamas užduotis, sąskaitą. Nustačius teigiamą likutį, jis perkeliamas į sujungtas ankstesnių metų sąskaitas, taigi gali būti gautas teigiamas arba neigiamas likutis. Į šį likutį atsižvelgiama nustatant kitų metų mokesčio tarifą. Be to, teigiamo likučio lėšomis finansuojamos veiklos vykdytojo finansinės išlaidos.
- (192) Sukūrus finansavimo oro uosto mokesčio lėšomis priemonę, ją reikėjo papildyti papildoma priemone. Iš tikrųjų su saugumu ir sauga susijusios sąnaudos nėra proporcingos oro transporto srautui, kitaip negu iš oro uosto mokesčio gautos pajamos. Šiomis aplinkybėmis paaiškėjo, kad oro uostuose, kuriuose transporto srautas nedidelis, reikėjo nustatyti didelį oro uosto mokesčio tarifą, kuris, manoma, yra didelė našta naudotojams, kad būtų subalansuotos su sauga ir saugumu susijusios sąnaudos. Taigi buvo numatyta, kad šiems oro uostams galima nustatyti mažesnę negu reikalaujamas oro uosto mokestį, siekiant padengti sąnaudas ir taikyti papildomą finansavimo priemonę, kad prireikus būtų finansuojamos užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis.
- (193) Šiuo klausimu viena po kitos buvo taikomos įvairios papildomos priemonės. Pirmiausia Prancūzijos institucijos naudojo patikos fondą – Paramos oro uostams ir oro transportui fondu (FIATA), kuris, kartu su įvestu oro uosto mokesčiu, įsteigtas minėtu 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 98–1266. Šiuo fondu, kuriam skiriama dalis civilinės aviacijos mokesčio, pakeistas Tolygaus oro transporto srautų paskirstymo fondas (pranc. *fonds de péréquation des transports aériens* – FPTA), kurio pirminė paskirtis buvo finansuoti oro maršrutus, padedančius užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. FIATA lėšomis buvo finansuojamos tos pačios užduotys kaip ir FPTA lėšomis, finansavimą išplėtus – įtraukus oro uosto mokesčiu finansuojamas užduotis, kad maži oro uostai galėtų papildyti oro uosto mokestį. Konkrečiai FIATA užduotys iš esmės suskirstytos į du atskirus skyrius: oro uostų skyrių, siekiant
-
- (110) Gyvūnų keliamas pavojus pirmiausia apima paukščių pavojų, kai orlaiviai susiduria su paukščiais, todėl kyla grėsmė orlaiviuose esančių asmenų ir turto saugumui.
- (111) Pavyzdžiui, vykdančią šią užduotį galima pastatyti ir prižiūrėti užtvartą, kuriomis viešojoje zonoje atskirta nuo rezervuotos zonos, arba rezervuotos zonos prieigose įdiegti stebėjimo vaizdo kameromis sistemą.
- (112) Ši užduotis visų pirma apima triukšmo, prireikus siejamo su orlaivių skrydžių trajektorijomis, matavimą ir oro bei vandens kokybės patikras oro uostų aplinkoje.
- (113) Užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, apibūdintos pirmiau.
- (114) Pridėtinės išlaidos iš esmės susijusios su pareigomis teikti pagalbą, tokiomis kaip žmoniškųjų išteklių valdymas, finansiniai reikalai, finansinis investicijų auditas, pirkimas, paskirties neturinčios kompiuterinės sistemos, teisinis valdymas, bendrosios paslaugos, bendrasis vadovavimas, apskaitos funkcijos ir valdymo kontrolė.

papildomai finansuoti mažuose oro uostuose vykdomas saugos ir saugumo užduotis, ir oro transporto skyrių, siekiant skirti subsidijų oro maršrutams, padedantiems užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. Sprendimai išmokėti FIATA subsidijas, skirtas saugumo ir saugos užduotims papildomai finansuoti, buvo priimti gavus FIATA oro uostų skyriaus valdymo komiteto nuomonę.

- (194) 2005 m. FIATA panaikintas, ir dvejus metus atitinkamas finansavimas buvo tiesiogiai skiriamas iš valstybės biudžeto taikant tuos pačius veikimo principus, visų pirma apimančius valdymo komiteto nuomonę. 2008 m. valstybė šią priemonę pakeitė priemone, pagal kurią padidintas oro uosto mokeskis – nustatytas didesnis mokeskis už tą, kuris būtinas norint tam tikruose oro uostuose padengti su saugumo ir saugos užduotimis susijusias sąnaudas. Gautas perviršis perskirstomas mažiausiems oro uostams, siekiant papildyti iš juose renkamo oro uosto mokesčio gautas pajamas.
- (195) Kaip jau nurodyta, oro uosto veiklos vykdytojų metinėse deklaracijose, kurias tikrina administracinės institucijos, pateikiamos numatytos ir nustatytos sąnaudos, taip pat numatytos ir nustatytos pajamos, gautos ir iš oro uosto mokesčio, ir taikant papildomą priemonę. Veiklos vykdytojų tvarkomos metinės sąskaitos, kuriomis remiantis apskaičiuojamas tikrųjų sąnaudų ir pajamų likutis, dėl kurio, jeigu jis teigiamas, mokeskis sumažinamas ir kuriuo dengiamos veiklos vykdytojams tenkančios finansinės išlaidos, taip pat apima tiek iš oro uosto mokesčio gautas pajamas, tiek taikant papildomą priemonę gautą finansavimą. Taigi deklaravimo, patikros ir *a posteriori* atliekamo koregavimo priemonė, kuria siekiama užtikrinti, kad nebūtų išmokėti iš tikrųjų patirtas sąnaudas viršijantys viešieji išteklių, taikoma ir oro uosto mokesčiui, ir papildomai priemonei.

b) Bendrosios valstybės užduočių, pavestų Prancūzijos oro uostams, finansavimo sistemos vertinimas

- (196) Kaip naujosiose gairėse priminė Komisija, Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanči oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį⁽¹¹⁵⁾. Pagal naująsias gaires⁽¹¹⁶⁾ veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, apsauga nuo gaisro, priemonės, kuriomis siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai laikoma neekonominė.
- (197) Be to, naujosiose gairėse nurodyta, jog tam, kad viešasis neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turi būti skirtas tik dėl šios veiklos patirtoms sąnaudoms kompensuoti, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Dėl antrosios sąlygos gairėse nurodyta, kad jeigu pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias sąnaudas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos sąnaudos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominė⁽¹¹⁷⁾.
- (198) Veikla, kuri finansuojama pagal 8.1.1.2 skirsnyje apibūdintą bendrąją valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, yra tokia: civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų⁽¹¹⁸⁾, policijos užduotys⁽¹¹⁹⁾, gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro⁽¹²⁰⁾, oro transporto saugumo užtikrinimas⁽¹²¹⁾, taip pat žmonių ir gamtos aplinkos apsauga⁽¹²²⁾. Ši veikla teisėtai gali būti laikoma veikla, už kurią atsakinga valstybė, vykdanči oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus. Todėl, Komisijos nuomone, Prancūzija teisingai nusprendė, kad pagal valstybės pagalbos teisę šios užduotys yra valstybinio, kitaip sakant, neekonominio, pobūdžio.
- (199) Taigi Prancūzija taip pat gali numatyti teikti viešąjį finansavimą, skirtą sąnaudoms, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos šias užduotis, kompensuoti, jeigu dėl šio finansavimo nei suteikiama kompensacijos permoka, nei diskriminuojami oro uostai, nes pagal nacionalinės teisės aktus įpareigojimas vykdyti šias užduotis visiems oro uostams nustatytas jų neišskiriant.

⁽¹¹⁵⁾ 1987 m. birželio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 02599, 7 ir 8 punktai ir 1988 m. gegužės 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Bodson prieš Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Rink. p. I-2479, 18 punktas.

⁽¹¹⁶⁾ 35 punktas.

⁽¹¹⁷⁾ 36 ir 37 punktai.

⁽¹¹⁸⁾ Šiai kategorijai priklauso krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas ir bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra.

⁽¹¹⁹⁾ Šiai kategorijai priklauso automatizuota sienų kontrolė vykdanč biometrinį tapatybės nustatymą.

⁽¹²⁰⁾ Kaip jau nurodyta, šios trys kategorijos naujosiose gairėse aiškiai paminėtos kaip neekonominės veiklos pavyzdžiai.

⁽¹²¹⁾ Šiai kategorijai priklauso gyvūnų keliamo pavojaus prevencija.

⁽¹²²⁾ Šiai kategorijai priklauso aplinkos kontrolės priemonės.

- (200) Taigi, viena vertus, pažymėtina, kad apibūdinta sistema taikoma visiems Prancūzijos civiliniams oro uostams – tiek sistemos nuostatos, susijusios su kompensuojamų užduočių sritimi, tiek nuostatos dėl finansavimo priemonių. Todėl nediskriminavimo sąlyga įvykdyta. Iš tikrųjų nors Prancūzijos teisės aktais oro uostus valdančioms įstaigoms pavesta vykdyti valstybės užduotis, pagal teisės aktus šias užduotis finansuoja ne jos, bet valstybė. Taigi su šiomis užduotimis susijusias sąnaudas kompensuojant viešosiomis lėšomis, sąnaudos, kurias pagal Prancūzijos teisinę tvarką paprastai turėtų patirti oro uostus valdančios įstaigos, nesumažinamos.
- (201) Kita vertus, iš 8.1.1.2 skirsnyje pateikto apibūdinimo matyti, kad Prancūzijos teisės aktuose nustatyta sistema pagrįsta griežtais sąnaudų patikros mechanizmais, taikomais ir *a priori*, ir *a posteriori*, užtikrinant, kad oro uostus valdančios įstaigos iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę gautų tik tokias sumas, kurios būtinos sąnaudoms padengti.
- (202) Todėl taikant šią sistemą Prancūzijos oro uostus valdančių įstaigų, įskaitant Angulemo oro uostą valdančias įstaigas, gautas finansavimas nėra valstybės pagalba.

8.1.2. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

8.1.2.1. Valstybiniai ištekliai

- (203) Pagal 2002 m. sutartimi nustatytą teisinį pagrindą, vėliau pagal 2009 m. subrangos sutartį kelios vietos bendrijos ir kitos valstybės institucijos suteikė subsidijų vienas po kito veikusiems oro uosto veiklos vykdytojams. Šie veiklą vykdę subjektai – tai CG16, COMAGA, CCBC, SMAC ir Angulemo PPR.
- (204) Siekdama nustatyti, ar Angulemo PPR ištekliai yra valstybiniai ištekliai, Komisija pažymi, kad viešojo administracinė įstaiga yra savarankiškas administracinis subjektas, kurį atidžiai tikrina Prancūzijos valstybės centrinė valdžia⁽¹²³⁾. Be to, PPR bendrajame biudžete yra daug mokesčių pajamų, surinktų iš verslo ir bendrovių registre užregistruotų įmonių. Todėl Komisija mano, kad Angulemo PPR ištekliai yra valstybiniai ištekliai.
- (205) Be to, taikant SESV 107 straipsnio 1 dalį teritorinių bendrijų ištekliai yra valstybiniai ištekliai⁽¹²⁴⁾. Taigi SMAC nariai, kurie sutartimi įsipareigojo į SMAC sąskaitas pervesti daug nuosavų išteklių, yra prekybos ir pramonės rūmai, teritorinė bendrija⁽¹²⁵⁾ arba viešieji subjektai, kuriuos sudaro teritorinės bendrijos. Todėl Komisija mano, kad SMAC ištekliai yra valstybiniai ištekliai.

8.1.2.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

- (206) Komisijos nuomone, viešosios teisės subjektų sprendimai, kuriais leidžiama teikti atitinkamas subsidijas, priskirtini valstybei⁽¹²⁶⁾.
- (207) Be to, Komisija pažymi, kad SMAC yra viešasis subjektas, kuris neturi jokių samdomųjų darbuotojų ir administraciniu požiūriu yra vietos bendrijų, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai jį sudaro, dalis. Be to, šios profesinės sąjungos sprendimus dėl biudžeto, kuriais jos nariai priima įsipareigojimus, priima iš SMAC narių atstovų sudarytas profesinės sąjungos komitetas. Remdamasi šiais veiksniais Komisija mano, kad SMAC sprendimai dėl oro uosto veiklos priskirtini valstybei.

⁽¹²³⁾ Prancūzijoje prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios administracinės įstaigos. Apskritai prekybos ir pramonės rūmai atstovauja bendriems savo apygardos prekybos, pramonės ir paslaugų sektorių interesams. Prekybos ir pramonės rūmų užduotys ir išimtiniai įgaliojimai nustatyti įstatymu, jų administracinę ir finansinę priežiūrą vykdo valstybė tarpininkaujant finansų ir infrastruktūros ministrai, taip pat teritorijos planavimo ir administravimo ministrai, kurie veikia savo kompetencijos srityje. „Regiono ir teritorinių prekybos ir pramonės rūmų priežiūrą vykdo regiono prefektas, kuriam padeda už viešuosius finansus atsakingas regiono pareigūnas“ (Prekybos kodekso R 712–2 straipsnis). Priežiūros institucija turi teisę gauti ir platinti informaciją. Taigi jai turi būti skirti tam tikrų kategorijų aktai. Aktus galima vykdyti tik tuomet, jeigu jie skirti priežiūros institucijai. Prekybos ir pramonės rūmams vadovauja asamblėja, kurios nariai renkami iš šių rūmų apygardoje veikiančių įmonių atstovų.

⁽¹²⁴⁾ 2011 m. gegužės 12 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 ir T-279/08, Rink. p. II-01999, 108 punktas.

⁽¹²⁵⁾ CG16.

⁽¹²⁶⁾ Visų pirma žr. 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, 482/99, Rink. p. I-4397, 52–56 punktas.

- (208) Dėl Angulemo PPR priimtų priemonių Komisija pirmiausia pažymi, kad prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios administracinės įstaigos, taigi jiems taikoma viešoji teisė. Komisija taip pat pabrėžia, kad Prancūzijos teisėje prekybos ir pramonės rūmai apibūdinti kaip „valstybės tarpininkai“ ir jiems pavesta užduotis padėti užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas⁽¹²⁷⁾. Taigi prekybos ir pramonės rūmams pavesta užduotis eksploatuoti oro uostą susijusi su jų pareiga padėti vykdyti PPR plėtrą vietos ir regiono mastu, nors pati oro uosto eksploatavimo veikla yra ekonominė⁽¹²⁸⁾.
- (209) Komisija taip pat pabrėžia, kad pagal Prekybos kodekso R 712–2 ir paskesnius straipsnius prekybos ir pramonės rūmus prižiūri valstybės atstovai. Taigi priežiūros institucija gali dalyvauti visuose prekybos ir pramonės rūmų generalinių asamblėjų posėdžiuose ir prašyti, kad šių asamblėjų darbotvarkė būtų papildyta tam tikrais klausimais. Visų pirma nutarimai dėl pirminio, taisomojo ir įvykdyto biudžetų vykdytini tik tuomet, jeigu juos net ir netiesiogiai patvirtino priežiūros institucija. Tačiau šiuo atveju tokiuose biudžetuose buvo nurodyta, kad oro uosto veiklos vykdytojams, įskaitant už oro uostą atsakingą PPR skyrių⁽¹²⁹⁾, pervedama lėšų, kurios nurodytos šio sprendimo 28–29 konstatuojamosiose dalyse⁽¹³⁰⁾.
- (210) Atsižvelgdama į šiuos veiksnius Komisija mano, kad Angulemo PPR, įskaitant už oro uostą atsakingą PPR skyrių, yra valdžios sektoriaus dalis⁽¹³¹⁾ ir kad Angulemo PPR priimtoms priemonėms, kuriomis remiami Angulemo oro uosto veiklos vykdytojai, neišvengiamai priskirtinos valstybei.

8.1.3. Oro uosto veiklos vykdytojams suteiktas atrankusis pranašumas

- (211) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba įmonei, reikėtų nustatyti, ar atitinkama įmonė gauna ekonominės naudos, dėl kurios nepatiria sąnaudų, kurias paprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba neįgyja pranašumo, kurio neturėtų įprastomis rinkos sąlygomis⁽¹³²⁾.
- (212) Šiuo atveju Prancūzijos institucijos mano, kad visas Angulemo oro uostas gali būti laikomas teikiančiu VESP. Tokiu oro uostu jis gali būti laikomas dėl savo vaidmens planuojant teritoriją ir užtikrinant ekonominį ir socialinį regiono vystymąsi. Todėl jam skirtas finansavimas neturėtų būti laikomas valstybės pagalba pagal Sprendimą *Altmark*, nes dėl jo oro uostas faktinio pranašumo neįgyjo.
- (213) Kadangi Prancūzijos institucijos teigia, jog dėl Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms skirtų finansinių įnašų atrankusis pranašumas pagal minėtą Sprendimą *Altmark* nesuteiktas, Komisija turi nagrinėti, ar šiuo atveju įvykdytos minėtos sprendimu nustatytos sąlygos. Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad Teisingumo Teismas šiame sprendime nusprendė, jog viešųjų paslaugų išipareigojimams vykdyti suteiktos kompensacijos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nėra pagalba, jeigu įvykdytos visos keturios toliau nurodytos sąlygos:

— pagalbą gavusiai įmonei iš tikrųjų pavesta vykdyti viešųjų paslaugų išipareigojimus ir šie išipareigojimai buvo aiškiai apibrėžti (pirmoji sąlyga);

— kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuota kompensacija, buvo iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti (antroji sąlyga);

⁽¹²⁷⁾ Prekybos kodekso L 710–1 straipsnyje nurodyta: „Visų prekybos ir pramonės rūmų tinklui priklausančių įstaigų ar departamento rūmų, kaip valstybės tarpininkų, pareiga yra valdžios institucijose arba užsienio institucijose atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų sektorių interesams. <...> Tinklas ir jam priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai padeda užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas, dekretu nustatytais sąlygomis vykdydami bet kokią su viešąja paslauga susijusią ir bet kokią visuotinės svarbos užduotį, kurios būtinos norint įgyvendinti šias užduotis.“

⁽¹²⁸⁾ Minėtas L 710–1 straipsnis: „Šiuo tikslu tinklui priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai, prirėkus laikydamiesi jiems taikomų sektorių schemų, gali vykdyti: <...> 5^o užduotį kurti ir valdyti įrangą, ypač uostų ir oro uostų įrangą“.

⁽¹²⁹⁾ Komisija pabrėžia, kad Angulemo PPR nereikia atskirti nuo konkretaus skyriaus, vadinamo už oro uostą atsakingu PPR skyriumi, kurio paskirtis – valdyti oro uostą taikant valstybės pagalbos taisykles, nes Angulemo oro uostą valdantis skyrius neturi savo teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo Angulemo PPR teisinio subjektiškumo, ir yra tik organas, sudarytas sujungus Angulemo PPR vidaus skyrius ir savarankiškai galintis priimti vien sprendimus, susijusius su kasdieniu oro uosto valdymu. Be to, nei Prancūzija, nei trečiosios šalys nenurodė, kad priemonės, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, turi būti skirtos tik šiam skyriui.

⁽¹³⁰⁾ Visų pirma žr. 1988 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Van der Kooy prieš Komisiją*, C-67/85, C-68/85 ir C-70/85, Rink. p. 219, 37 punktą.

⁽¹³¹⁾ Žr. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos N 563/05 – Prancūzija – pagalba bendrovei *Ryanair* (maršrutas Tulonas–Londonas) (OL C 204, 2006 8 26, p. 4).

⁽¹³²⁾ Visų pirma žr. 1990 m. vasario 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-301/87, 1990 m. Rink. p. I-307, 41 punktą.

- kompensacija neviršija sumos, kuri būtina visoms vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus patirtoms sąnaudoms arba jų daliai padengti, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos išpareigojimus (trečioji sąlyga);
- kai įmonė, kuriai pavesta vykdyti viešųjų paslaugų išpareigojimus, pasirinkta nesurengus viešųjų pirkimų procedūros, būtinos kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vykdydama šiuos išpareigojimus būtų patyrusi įprasta gerai valdoma įmonė, turinti tinkamų priemonių būtinoms viešosios paslaugos reikalavimams vykdyti, analize, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos išpareigojimus (ketvirtoji sąlyga).

- (214) Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą⁽¹³³⁾ (toliau – VESP komunikatas) Komisija pateikė gaires, kuriomis siekiama paaiškinti reikalavimus, susijusius su kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas. Šiame komunikate nagrinėjamos įvairios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos, kaip antai visuotinės ekonominės svarbos paslaugos sąvoka pagal SESV 106 straipsnį, pavidimo reikalavimas, išpareigojimas nustatyti kompensacijos kriterijus, būtino kompensacijos permokos išvengimo principai ir paslaugos teikėjo atrankos principai.
- (215) Kadangi Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos taikomos visos kartu, jeigu nesilaikoma vienos iš šių sąlygų, nagrinėjamos priemonės pagal Sąjungos teisę laikomos valstybės pagalba. Todėl atsižvelgdama į nagrinėjamas priemones Komisija mano, kad reikia ir užtenka apžvelgiant visus atitinkamus laikotarpius išnagrinėti pirmąją ir ketvirtąją Sprendimo *Altmark* sąlygas.

8.1.3.1. Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos apibrėžtis (pirmoji sąlyga)

a) Analizės pagrindas

- (216) Pagal pirmąją Sprendime *Altmark* nustatytą sąlygą reikalaujama apibrėžti su VESP susijusią užduotį. Šis reikalavimas sutampa su SESV 106 straipsnio 2 dalies reikalavimu⁽¹³⁴⁾; iš šios dalies matyti, kad už VESP valdymą atsakingos įmonės – tai įmonės, kurioms pavesta speciali užduotis⁽¹³⁵⁾. Paprastai specialios su viešąja paslauga susijusios užduoties pavidimas reiškia paslaugų, dėl kurių veiklos vykdytojas neišpareigotų arba išpareigotų ne tokiu pat mastu ar ne tokiomis pat sąlygomis, jei paisytų savo komercinio intereso, teikimą⁽¹³⁶⁾. Pagal viešojo intereso kriterijų Sąjungos valstybės narės gali nustatyti tokioms paslaugoms taikomus konkrečius išpareigojimus.
- (217) Tačiau Komisija mano, kad konkrečių viešųjų paslaugų išpareigojimų nederėtų nustatyti veiklai, kurią patenkinamai ir su valstybės nustatytu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis (susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga) jau vykdo arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės. Aptariant tai, ar paslaugą gali teikti rinkoje veikianti įmonė, reikėtų priminti, kad su VESP apibrėžtimi susijusi Komisijos kompetencija apima tik tikrinimą, ar atitinkama valstybė narė nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos paslaugą pripažinusi VESP⁽¹³⁷⁾.
- (218) Be to, kai Sąjungos lygmeniu nustatytos konkrečios taisyklės, jos privalomos valstybių narių diskrecijai, nepažeidžiant Komisijos galimybės atlikti vertinimą, kuriuo, norint patikrinti valstybės pagalbą, siekiama nustatyti, ar VESP tinkamai apibrėžta⁽¹³⁸⁾.
- (219) Paprastai Komisija *a priori* neatmeta galimybės, kad viso oro uosto valdymas gali būti laikomas VESP. Šiuo klausimu naujosiose gairėse nurodyta, kad toks valdymas VESP gali būti laikomas tinkamai pagrįstais atvejais⁽¹³⁹⁾, pavyzdžiui, jeigu be oro uosto regionas nuo likusios Sąjungos dalies būtų atskirtas tiek, kad tai kenktų jo socialiniam ir ekonominiam vystymuisi. Pateikiant tokį vertinimą, susijusį su tuo, kad viešąją paslaugą iš tikrųjų reikia teikti, turi būti atsižvelgiama į paslaugų teikimą naudojantis kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, greitaisiais traukiniais arba

⁽¹³³⁾ 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4).

⁽¹³⁴⁾ 2008 m. vasario 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BUPA prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 171 ir 224 punktai.

⁽¹³⁵⁾ Visų pirma žr. 1974 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą *BRT prieš SABAM*, 127/73, Rink. p. 313.

⁽¹³⁶⁾ Žr. minėto 2011 m. VESP komunikato 46–47 punktus.

⁽¹³⁷⁾ Žr. minėto VESP komunikato 47 punktą.

⁽¹³⁸⁾ Žr. minėto VESP komunikato 46 punktą.

⁽¹³⁹⁾ Žr. naujųjų gairių 69–73 punktus.

keltais, kuriais paslaugos teikiamos tam tikrais jūrų maršrutais. Tokiu atveju valstybės institucijos oro uostui taikomą viešųjų paslaugų įsipareigojimą gali nustatyti taip, kad šiame oro uoste ir toliau būtų teikiamos komercinio transporto paslaugos.

- (220) Šiuo klausimu Komisija primena, kad norint paslaugą pagrįstai laikyti VESP valstybės institucijų siekiamas visuotinės svarbos tikslas turi būti platesnės apimties negu SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytas tikslas užtikrinti veiklos arba atskirų sričių ekonominę plėtrą. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas nustatė, kad VESP būdingi konkretūs ypatumai, kurių neturi kita ekonominė veikla⁽¹⁴⁰⁾, ir kad už VESP valdymą atsakingos įmonės – tai įmonės, kurioms pavesta speciali užduotis⁽¹⁴¹⁾. Todėl apskritai Komisija mano, kad oro uostą valdančios įstaigos vykdomos užduotys VESP pagrįstai gali būti laikomos tik tuomet, jeigu visas oro uosto aptarnaujamas regionas arba jo dalis be oro uosto būtų atskirtas nuo likusios ES teritorijos tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiam ir socialiniam vystymuisi.
- (221) Sprendime pradėti procedūrą Komisija iš esmės nusprendė, kad oro uosto valdymo užduotys, susijusios su konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, pavyzdžiui, su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos VESP. Tačiau oro uosto platformos, visų pirma skirtos komerciniams skrydžiams, plėtra, neatsižvelgiant į tai, ar paslaugos teikiamos su viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusiais maršrutais, negali būti laikoma visuotinės svarbos paslauga.
- (222) Šiuo klausimu Komisija, viena vertus, pažymi, kad į arčiausiai Angulemo oro uosto esančius oro uostus, kuriuose teikiamos paslaugos reguliariaisiais maršrutais, automobiliu galima nuvykti tik per ilgiau nei pusantros valandos⁽¹⁴²⁾. Kita vertus, nors Angulemas yra centrinis Prancūzijos žemyninės teritorijos vakarinės dalies miestas, jis neprijungtas prie Prancūzijos rytinę dalį jungiančių greitkelių ir greitųjų geležinkelių linijų. Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal taikomus ES teisės aktus⁽¹⁴³⁾ pareiga vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus – skraidinti iš Angulemo oro uosto į Liono oro uostą ir atgal – apima dalį nagrinėjamo laikotarpio. Šiais viešųjų paslaugų įsipareigojimais visų pirma siekta užtikrinti, kad iš Angulemo ir į jį būtų teikiama pakankamai reguliariųjų transporto paslaugų⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) Be to, Komisija primena, kad nagrinėjamais laikotarpiais vidutinis Angulemo oro uosto transporto srautas sumažėjo ir buvo daug mažesnis negu 200 000 keleivių per metus⁽¹⁴⁵⁾ ir kad šio oro uosto pajamų formavimo sąskaitoje yra struktūrinis deficitas, kaip nurodyta 0 konstatuojamojoje dalyje.
- (224) Atsižvelgiant į šiuos Angulemo oro uosto ypatumus galima manyti, kad jeigu veiklos vykdytojas paisytų savo komercinio intereso, jis neįsipareigotų valdyti šio oro uosto, bent jau ne įprastomis verslo sąlygomis.
- (225) Todėl atsižvelgdama į Angulemo geografinę padėtį – mieste įdiegtą transporto tinklą, tai, kad arti nėra oro uosto, kuris keleiviams galėtų būti tinkama transporto alternatyva, labai mažą transporto srautą ir oro uosto struktūrinį deficitą – Komisija mano, kad Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nusprendusi, jog Angulemo oro uostą valdančių įstaigų užduotys, susijusios tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos VESP. Tačiau komercinė oro uosto plėtra sukuriant naujų oro maršrutų arba išplečiant su aviacija nesusijusią veiklą iš esmės negali atitikti viešojo intereso kriterijaus, dėl kurio paslauga pagrįstai laikoma VESP. Visų pirma Komisija mano, kad dėl valstybės institucijų skiriamos grynųjų sąnaudų, patirtų teikiant VESP, kompensacijos neturi sumažėti ekonominių paskatų oro uostą valdančiai įstaigai užmegzti komercinius santykius su oro transporto bendrovėmis.
- (226) Taigi atsižvelgdama į šiuos aspektus Komisija turi nustatyti, kokia Angulemo oro uostą valdančių įstaigų veikla kiekvienu nagrinėjamu valdymo laikotarpiu gali patekti į VESP sritį, ir kokia negali.

⁽¹⁴⁰⁾ 1991 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Rink. p. I-5889, 27 punktas, 1997 m. liepos 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *GT-Link*, C-242/95, Rink. p. I-4449, 53 punktas ir 1998 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Corsica Ferries*, C-266/96, 1998 m. Rink. p. I-3949, 45 punktas.

⁽¹⁴¹⁾ Visų pirma žr. minėtą Teisingumo Teismo sprendimą *BRT prieš SABAM*.

⁽¹⁴²⁾ Žr. šio sprendimo 14 konstatuojamosios dalies 1 lentelę.

⁽¹⁴³⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8), vėliau pakeistas 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

⁽¹⁴⁴⁾ Minėto reglamento Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies a punktas.

⁽¹⁴⁵⁾ Žr. 2 lentelę.

b) VESP sritis

- (227) Aptariant 2002–2006 m. laikotarpį, kai oro uostą eksploatavo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, pažymėtina, kad siekiant užtikrinti su viešąja paslauga susijusių užduočių, apimančių išpareigojimus aviacijos srityje ir viešosios paslaugos tęstinumą⁽¹⁴⁶⁾, vykdymą buvo sudaryta 2002 m. sutartis. Šia sutartimi taip pat siekta užtikrinti oro uosto plėtrą. Sutarties preambulėje šiuo klausimu nurodyta, kad sutartį pasirašančios šalys „nusprendė bendromis pastangomis nustatyti ir finansuoti“ Angulemo oro uosto „plėtros, tvarkymo ir eksploatavimo politiką“.
- (228) Atsižvelgdama į 221–226 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus aspektus Komisija mano, kad valdymo užduotys, apibūdintos koncesijos sutartyje ir su ja susijusiose specifikacijose, kuriose aptariamos su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios pareigos, gali būti laikomos visuotinės svarbos užduotimis ir kad šių užduočių laikymas VESP nėra akivaizdi vertinimo klaida.
- (229) Tačiau tikslas vykdyti komercinę oro uosto plėtrą kuriant naujus oro maršrutus arba plečiant su aviacija nesusijusią veiklą neatitinka viešojo intereso kriterijaus, dėl kurio paslauga pagrįstai laikoma VESP. Šio tikslo negalima pateisinti Prancūzijos institucijų nurodytu tikslu užtikrinti regiono vystymąsi.
- (230) Vis dėlto pažymėtina, kad iš tikrųjų vienintelės tikrai sumokėtos kompensacijos skirtos ne sąnaudoms, kurios patirtos pradėjus teikti paslaugas naujais maršrutais, sudarius sutartis su naujomis oro transporto bendrovėmis arba plėtojant su aviacija nesusijusią Angulemo oro uosto veiklą, bet tik veiklai, kuri gali būti laikoma VESP, kompensuoti.
- (231) Aptariant 2007–2011 m. laikotarpį, kai oro uostą bendrai eksploatavo SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius, pažymėtina, kad, viena vertus, pagal 2006 m. gruodžio 21 d. SMAC įstatus šiai profesinei sąjungai pavestos užduotys tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą. Kita vertus, pagal 2009 m. sausio 22 d. sudarytą SMAC ir Angulemo PPR valdymo subrangos sutartį už oro uostą atsakingo PPR skyriaus kompetencija, susijusi su eksploatuojant oro uostą atliekamomis investicijomis, perleista SMAC. Kitos su oro uosto eksploatavimu susijusios užduotys pagal valdymo subrangos sutartį pavestos už oro uostą atsakingam PPR skyriui.
- (232) Be to, pagal SMAC įstatus profesinės sąjungos tikslas – „užtikrinti [Angulemo ir Konjako oro uostų] komercinių oro susisiekimo paslaugų, teikiamų keleivių arba krovinių skraidinimo, verslo aviacijos, laisvalaikio arba turizmo srityse, mokymo veiklos ir bet kokios susijusios veiklos, galinčios padėti siekti šio tikslo, plėtrą“.
- (233) Taigi, kaip jau nurodyta 225 konstatuojamojoje dalyje, visuotinės svarbos užduotimis gali būti laikomos tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios valdymo užduotys, ir tik šių užduočių laikymas VESP gali būti nepripažintas akivaizdžia vertinimo klaida.
- (234) Tačiau, kaip priminta 225 konstatuojamojoje dalyje, komercinių skrydžių plėtra negali būti laikoma VESP, taip pat ir tuomet, jeigu šios plėtros tikslas – skatinti regiono vystymąsi. Vis dėlto pažymėtina, kad SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius konkrečiai su naujų transporto paslaugų plėtra susijusių sąnaudų patyrė tik dėl komercinių santykių su *Ryanair*. Kadangi SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius turi būti laikomi kartu vykdydžiusiais oro uostą valdančios įstaigos ekonominę veiklą su *Ryanair*, kompensacija, kurią SMAC skyrė dėl 2008 m. sutarčių patirtoms papildomoms sąnaudoms kompensuoti, turi būti nagrinėjama vertinant, ar pagal šias sutartis galėjo būti suteikta valstybės pagalba.
- (235) 2001 m. birželio 23 d. SMAC nutarime nurodyta, kad SMAC oro transporto bendrovėms tiesiogiai moka ne pagal sutartis mokamas išmokas, skirtas komercinei oro uosto plėtrai užtikrinti. Todėl finansinės priemonės, susijusios su naujų transporto paslaugų plėtros srityje vykdoma veikla, negali būti laikomos VESP ir bus nagrinėjamos vertinant bendrovei *Ryanair* išmokėtos pagalbos priemonės⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Šie išpareigojimai nurodyti 2002 m. koncesijos sutarties specifikacijų 20 ir 21 straipsniuose.

⁽¹⁴⁷⁾ Žr. šio sprendimo 9 skirsnį.

- (236) Galiausiai techninėse specifikacijose ir sąlygose, susijusiose su 2012 m. sausio 1 d. prasidėjusiu laikotarpiu, kuriuo oro uostą bendrai eksploatuoja SMAC ir SNC-Lavalin, nurodyta ne tik užduotis, susijusi su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, bet ir užduotis reklamuoti oro uostą ir skatinti jo veiklos plėtrą. Antai pagal techninių specifikacijų ir sąlygų 9 straipsnį „veiklos vykdytojas, siekdamas naudoti vietos turizmui ir ekonomikai, privalo siekti, kad būtų imtasi visų oro uosto veiklos ir jame teikiamų turizmo paslaugų plėtros priemonių“. Šiuo tikslu toje pačioje nuostatoje nurodyta, kad veiklos vykdytojas „to siekdamas reklamuoja oro uostą dabartiniams ir galimiems naudotojams, taip pat komercinės ir verslo aviacijos sektoriaus subjektams, turizmo veiklos vykdytojams, krovininio oro transporto, mokymo ir orlaivių priežiūros srityse veikiantiems veiklos vykdytojams arba visiems veiklos vykdytojams, plėtojantiems oro uosto veiklą papildančią arba su ja susijusią veiklą“.
- (237) Taigi iš ataskaitos, kurią SMAC pateikė konkurso komisijai, matyti, kad aktyviais veiksmais pagrįstame scenarijuje SNC-Lavalin pateiktas plėtros planas buvo lemiamas veiksnys pasirenkant šį pasiūlymą. Be to, iš nutarimo skirti sutartį ir įsipareigojimų akte nurodytų užmokesčių matyti, kad veiklos vykdytojas tuo metu buvo numatęs vėl pradėti vykdyti keleivinio transporto veiklą – pavesti pigių skrydžių oro transporto bendrovei skraidinti iš Anglijos ir Airijos. Parengtame plane nurodyta, kad per šešerius metus paslaugos laipsniškai bus pradėtos teikti trimis maršrutais: kas dvejus metus pradės veikti po vieną papildomą maršrutą.
- (238) Taigi, kaip jau nurodyta 225 konstatuojamojoje dalyje, valdymo užduotys, susijusios tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos visuotinės svarbos užduotimis, ir jų laikymas VESP negali būti pripažintas akivaizdžia vertinimo klaida.
- (239) Tačiau, kaip priminta 225 konstatuojamojoje dalyje, komercinių skrydžių plėtra negali būti laikoma VESP, taip pat ir tuomet, jeigu šios plėtros tikslas – skatinti regiono vystymąsi. Taigi su šia veikla susijusios finansinės priemonės negali būti laikomos skirtomis VESP finansuoti.
- (240) Tačiau pažymėtina, kad vienintelės kompensacijos, kurios nuo 2012 m. sausio mėn. iš tikrųjų sumokėtos oro uostą valdančiai įstaigai, nesusijusios su sąnaudomis, patirtomis dėl komercinių skrydžių plėtros. Prancūzijos institucijos įsipareigojo Komisijai pranešti apie bet kokią paramos priemonę, kurią SMAC arba ją sudarantys subjektai ateityje gali suteikti oro transporto bendrovėms, kad šios teiktų paslaugas maršrutais iš Angulemo oro uosto.

c) Pavedimas

- (241) Nagrinėdama vien užduotis, kurias Prancūzijos institucijos tinkamai gali laikyti VESP, Komisija turi įsitikinti, kad kiekvienu atitinkamu laikotarpiu Angulemo oro uostą valdžiusiai (-oms) įstaigai (-oms) iš tikrųjų buvo pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus įmonė turi būti įpareigota dokumentu arba keliais dokumentais, kurie pagal valstybių narių teisės aktus gali būti įstatymai, kiti teisės aktai arba sutartys. Pagal VESP komunikate kodifikuotą Komisijos praktiką reikalaujama, kad dokumente arba keliuose dokumentuose būtų pateikta bent ši informacija ⁽¹⁴⁸⁾:

- viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė;
- atitinkama įmonė ir pririnkus atitinkama teritorija;
- bet kokių atitinkamos institucijos įmonei suteiktų išskirtinių arba specialiųjų teisių pobūdis;
- kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai;
- galimų kompensacijos permokų vengimo ir išieškojimo tvarka.

i) 2002–2006 m. laikotarpis

- (242) Aptariant 2002–2006 m. laikotarpį pažymėtina, kad koncesija statyti, prižiūrėti ir eksploatuoti oro uostą ministro nutarimu buvo suteikta Angulemo PPR. Šios koncesijos sąlygos nurodytos koncesijos sutartyje, kurią penkeriems metams sudarė už civilinę aviaciją atsakingas ministras ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius. Be to, tam tikros PPR

⁽¹⁴⁸⁾ Žr. minėto VESP komunikato 52 punktą.

subsidijos ir už oro uostą atsakingam PPR skyriui skirti vietos bendrijų įnašai⁽¹⁴⁹⁾ buvo suteikti remiantis 2002 m. sutartimi. Galiausiai taikant oro uostui skiriamo biudžeto nustatymo tvarką, įvestą 1992 m. kovo 30 d. Aplinkraščiu Nr. 111, kuriuo nustatomos Angulemo prekybos ir pramonės rūmams taikomos biudžeto, apskaitos ir finansų taisyklės, galima užtikrinti, kad atitinkamos sumos būtų skirtos tikroms kompensacijoms, ir taip išvengti bet kokios kompensacijos permokos. Šiuo klausimu pažymėtina, kad aplinkraštyje taip pat nustatyti mechanizmai, pagal kuriuos tikrinama, ar nesuteikta kompensacijos permoka⁽¹⁵⁰⁾. Beje, iki 2006 m. gruodžio 31 d. oro uosto sąskaitos ir biudžetai taip pat būdavo pateikiami Civilinės aviacijos tarnybai, kuri prieš patvirtinant sąskaitas ir biudžetus privalėdavo pateikti nuomonę Angulemo PPR priežiūros institucijai, o valstybė veikė kaip oro uosto koncesijos suteikėja.

- (243) Todėl Komisija mano, kad oro uosto valdymo užduotis Angulemo prekybos ir pramonės rūmams buvo pavesta dokumentu, atitinkančiu Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas.

ii) 2007–2011 m. laikotarpis

- (244) Šiuo laikotarpiu su viešąja paslauga susijusios užduotys oro uostą valdžiusioms įstaigoms buvo pavestos keliais dokumentais. Viena vertus, 2006 m. gruodžio 21 d. SMAC įstatais šiai profesinei sąjungai pavestos užduotys tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą. Juose taip pat nustatyta, kad SMAC išlaidos automatiškai įtraukiamos į jos narių biudžetus⁽¹⁵¹⁾. Kita vertus, pagal valdymo subrangos sutartį, kurią 2009 m. sausio 22 d. SMAC ir PPR sudarė trejiems metams, už oro uostą atsakingo PPR skyriaus kompetencija, susijusi su eksploatuojant oro uostą atliekamomis investicijomis, perleista SMAC. Kitos su oro uosto eksploatavimu susijusios užduotys pagal valdymo subrangos sutartį pavestos už oro uostą atsakingam PPR skyriui.

- (245) Galiausiai taikant oro uostui skiriamo biudžeto nustatymo tvarką, įvestą 1992 m. kovo 30 d. Aplinkraščiu Nr. 111, kuriuo nustatomos Angulemo prekybos ir pramonės rūmams taikomos biudžeto, apskaitos ir finansų taisyklės, galima užtikrinti, kad atitinkamos sumos būtų skirtos tikroms kompensacijoms, ir taip išvengti bet kokios kompensacijos permokos. Šiame aplinkraštyje taip pat nustatyti patikros mechanizmai⁽¹⁵²⁾. Be to, PPR, kurie iki 2008 m. gruodžio 31 d. veikė kaip koncesininkas, o vėliau, iki 2011 m. gruodžio 31 d., – kaip subrangovas, įvykdytą, pirminį ir pataisytą savo biudžetus (pelno ir nuostolio ataskaita, išteklių panaudojimas, gebėjimas finansuoti savo lėšomis) perduodavo SMAC, kad ši sąjunga, kaip koncesiją suteikianti institucija, juos patvirtintų pagal SMAC įstatų nuostatas.

- (246) Todėl Komisija mano, kad užduotis valdyti oro uostą SMAC ir Angulemo PPR buvo pavesta dokumentu, atitinkančiu Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas.

iii) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

- (247) 2011 m. rugpjūčio 8 d. įsipareigojimų aktu, taip pat techninėmis specifikacijomis ir sąlygomis šešerius metus valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą pavesta bendrovei *SNC-Lavalin*⁽¹⁵³⁾. Nors kelis įsipareigojimus ir toliau vykdė SMAC⁽¹⁵⁴⁾, šiuose dokumentuose yra nurodyti šalių įsipareigojimai vykdant su oro uosto eksploatavimu susijusią užduotį.

- (248) *SNC-Lavalin* pareigos vykdant su oro uosto eksploatavimu susijusią užduotį išvardytos ir patikslintos techninėse specifikacijose ir sąlygose. Pagal šių specifikacijų 8 straipsnį bendrovei *SNC-Lavalin* visų pirma pavestos tokios užduotys: valstybės užduočių vykdymas, informavimo apie skrydžius paslaugos teikimas, užduočių, kuriomis užtikrinama, kad oro uostas būtų naudojamas saugiai, vykdymas, oro uosto aikštelių ir tinklų priežiūra ir oro uosto pajėgumų, dėl kurių tinkamu laiku galima priimti reguliariąsias komercinio transporto paslaugas teikiančius orlaivius, išlaikymas. Šiuose dokumentuose taip pat nustatytos užmokesčio, kurį bendrovei *SNC-Lavalin* moka SMAC, apskaičiavimo taisyklės. Didžiausią kompensaciją SMAC moka pagal *SNC-Lavalin* įsipareigojimų aktą. Galiausiai aptariant nuolatines patikras, ar nesuteikta kompensacijos permoka, pažymėtina, kad konkurso specifikacijų III antraštinės dalies nuostatose nurodytos SMAC patikros taisyklės, kurias taikant galima patikrinti,

⁽¹⁴⁹⁾ Žr. šio sprendimo 18 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁵⁰⁾ Ši procedūra vykdoma taip: kiekvienais metais Angulemo PPR nustato biudžeto gaires, ir pagal jas kiekvienas skyrius parengia savo biudžetus. Bendrasis oro uosto skyrius kasmet rudenį pateikia n, n+1, n+2 metų biudžeto projektą. Tuomet išrinkti Angulemo PPR biuro nariai šiuos biudžetus nagrinėja ir gali daryti jų pakeitimus. Biurui patvirtinus, oro uosto biudžetas ir kitų skyrių biudžetai pateikiami Generalinei asamblėjai, ir juos svarsto išrinkti Angulemo PPR nariai, kurie dėl jų balsuoja – toks balsavimas lemia, ar bus leista juos įgyvendinti. Be to, nuolat yra teikiamos ataskaitos siekiant patikrinti, ar patvirtintas biudžetas vykdomas tinkamai. N+1 metais Generalinei asamblėjai pateikiamas n metų biudžetas, kuriame gali būti pateikta pastabų dėl nustatytų skirtumų. Generalinė asamblėja dar kartą balsuoja, kad būtų pritarta įvykdytiems biudžetams.

⁽¹⁵¹⁾ SMAC įstatų 17 straipsnis.

⁽¹⁵²⁾ Žr. 150 išnašą.

⁽¹⁵³⁾ 2011 m. liepos 19 d. *SNC-Lavalin* įsipareigojimų aktas, kuriam pagal 2011 m. birželio 23 d. nutarimą SMAC pritarė 2011 m. rugpjūčio 8 d.

⁽¹⁵⁴⁾ Žr. šio sprendimo 23 konstatuojamąją dalį.

ar įnešdama įnašą SMAC nesuteikė kompensacijos permokos, palyginti su bendrovei *SNC-Lavalin* pavestų visuotinės ekonominės svarbos užduočių sąnaudomis, ir tokios permokos išvengti.

- (249) Todėl reikėtų manyti, kad oro uosto valdymo užduotis bendrovei *SNC-Lavalin* taip pat buvo pavesta dokumentu, atitinkančiu Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas.
- (250) Taigi Komisija pažymi, kad kiekvienu jos vertinamu Angulemo oro uosto eksploatavimo laikotarpiu oro uostą valdžiusi (-os) įstaiga (-os) pavedimu iš tikrųjų buvo įpareigota vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su veiklai tinkamos platformos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu. Todėl atsižvelgiant tik į nurodytas užduotis pirmoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga įvykdyta.

8.1.3.2. Paslaugos teikėjo atranka (ketvirtoji sąlyga)

- (251) Komisija taip pat mano, kad atsižvelgiant į visus atitinkamus laikotarpius reikėtų išnagrinėti ketvirtąją Sprendimo *Altmark* sąlygą.
- (252) Komisija primena, kad pagal šią sąlygą kompensacija turi būti arba suteikta surengus viešųjų pirkimų procedūrą, dėl kurios galima atrinkti kandidatą, gebantį šias paslaugas teikti mažiausia bendruomenei kaina (pirmoji kriterijaus dalis), arba nustatyta remiantis įprasta gerai valdoma įmone, turinčia tinkamų būtinų priemonių (antroji kriterijaus dalis).

a) Dėl pirmosios kriterijaus dalies

i) 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpiai

- (253) 2002 m. rugsėjo 20 d. ministro nutarimu ⁽¹⁵⁵⁾, paskelbtu 2002 m. spalio 5 d. Prancūzijos Respublikos oficialiajame leidinyje, koncesija 2002–2006 m. eksploatuoti oro uostą buvo suteikta Angulemo PPR. 2006 m. gruodžio 21 d. prefekto nutarimu, kuriuo įsteigiama SMAC, ir 2009 m. subrangos sutartimi užduotis 2007–2011 m. tiesiogiai arba netiesiogiai tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą pavesta SMAC.
- (254) Akivaizdu, kad šie vienašaliai administraciniai dokumentai ir sutartys priimti nesurengus atviros, skaidrios ir nediskriminacinės pirkimo procedūros, dėl kurios būtų galima palyginti įvairius galimus pasiūlymus ir kompensaciją nustatyti taip, kad nebūtų suteikta valstybės pagalba.
- (255) Taigi atsižvelgdama į minėtus laikotarpius Komisija mano, jog vykdytos procedūros sąlygos nebuvo tokios, kad būtų galima užtikrinti veiksmingą konkurenciją vykdant su Angulemo oro uosto valdymu susijusią užduotį. Todėl Angulemo oro uostą valdančių įstaigų atrankos procedūra neatitinka ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos pirmosios dalies, nes ją vykdant nebuvo galima atrinkti kandidato, atitinkamas paslaugas gebančio teikti mažiausia bendruomenei kaina.

ii) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

- (256) Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB ⁽¹⁵⁶⁾ 21 straipsnį surengus viešųjų pirkimų procedūrą, valdyti ir eksploatuoti oro uostą pavesta bendrovei *SNC-Lavalin*. Be to, prieš vykdydamos šią procedūrą Prancūzijos institucijos paskelbė kvietimą dalyvauti viešajame konkurse, paskelbtą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
- (257) Tačiau pažymėtina, kad Prancūzijos institucijos, kurios neprivalėjo vykdyti oficialios procedūros, turėjo plačią diskreciją pasirinkti konkurso laimėtoją ⁽¹⁵⁷⁾. Taigi vykdant procedūrą, pagal kurią perkančiajai organizacijai suteikiama tokia diskrecija, suinteresuotųjų veiklos vykdytojų dalyvavimas gali būti ribojamas.

⁽¹⁵⁵⁾ Nutarimas, kuriuo Angulemo prekybos ir pramonės rūmams suteikiama Angulemo oro uosto *Brie-Champniers* koncesija.

⁽¹⁵⁶⁾ 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114).

⁽¹⁵⁷⁾ Į sutarties skyrimo kriterijus buvo įtrauktas kriterijus, pavadintas „ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas, vertinamas pagal specifikacijose, kvietime teikti pasiūlymus arba dalyvauti derybose, taip pat aprašomajame dokumente nurodytus kriterijus“.

- (258) Todėl, Komisijos nuomone, šiuo atveju vykdyta procedūra negali būti laikoma tinkama norint pripažinti, kad Sprendime *Altmark* nustatyta ketvirtoji sąlyga įvykdyta ⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) Taigi Komisija turi įsitikinti, kad pagal šiuo atveju vykdytą viešųjų pirkimų procedūrą buvo galima atrinkti kandidatą, šias paslaugas gebantį teikti mažiausia bendruomenei kaina.
- (260) Sutarties pagrindą sudaro nuostatos dėl: i) šešerių metų trukmės, ii) paslaugų teikėjo sutartinio išsipareigojimo dėl SMAC į oro uosto sąskaitas mokamo išlyginamojo įnašo viršutinės ribos, iii) vienodo dydžio užmokesčio už suteiktą paslaugą, iv) teisės į pelno dalį sąlygos, kuria skatinamas valdymo veiksmingumas. Galimų kandidatų buvo paprašyta pateikti pagrindinį pasiūlymą (į kurį neįtrauktos komercinio transporto paslaugos) ir aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų atitinkantį pasiūlymą (į kurį įtrauktos komercinio transporto paslaugos). Šiuo klausimu konkurso komisijai pateiktoje ataskaitoje, kurioje pristatoma rinka, pabrėžta, kad pateikti du konkuruojantys pasiūlymai. Be bendrovės *SNC-Lavalin*, pagrindinį scenarijų ir aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų pateikė bendrovė *APCO* ⁽¹⁵⁹⁾. Aptariant bendrovės *SNC-Lavalin* pateikto pasiūlymo techninę vertę, kuri pasirinkto aktyviais veiksmais pagrįsto scenarijaus atveju (pagal scenarijų) yra panaši, pažymėtina, kad abiejų konkurentų pasiūlytos viso laikotarpio kainos buvo tokios:

(tūkst. EUR)

	Išlyginamasis įnašas	Užmokestis	Visos SMAC išlaidos
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

- (261) Be to, iš SMAC konkurso komisijai pateiktos pristatomosios ataskaitos matyti, kad abu kandidatai pateikė pagrindinį scenarijų ir aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų ⁽¹⁶⁰⁾. Aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus, kurį pasirinko įgaliojimus suteikianti institucija, atitinka strateginių gairių planą, kuriuo siekiama užtikrinti Angulemo oro uosto komercinę plėtrą. Konkurso komisijai pateiktoje ataskaitoje nurodyta, kad konkursą laimėjusiai bendrovei *SNC-Lavalin* skirtas užmokestis toks pat pagal abu scenarijus. Tačiau atsižvelgiant į išlyginamojo įnašo, kurį SMAC moka į oro uosto sąskaitas, viršutinę ribą, pasiūlytą atsiliepusios į kvietimą dalyvauti konkurse bendrovės, matyti, kad užtikrinta išlyginamojo įnašo viršutinė riba skiriasi. Nors, kaip nurodyta minėtoje ataskaitoje, pagal aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų metinis papildomas vidutinis mokestis yra 30 000 EUR, visą sutarties įgyvendinimo laikotarpį jis paskirstytas nevienodai. Iš tikrųjų skirtumas tarp pagrindinio scenarijaus ir aktyviais veiksmais pagrįsto scenarijaus yra toks (tūkstančiais EUR):

(tūkst. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pagrindinis scenarijus	405	364	374	357	350	342
Aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus	465	425	448	384	341	296
Skirtumas	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	–9	–46

- (262) Todėl Komisija mano, kad įgaliojimus suteikianti institucija pasirinko ne tokį pasiūlymą, dėl kurio galima užtikrinti, kad paslauga būtų teikiama mažiausia bendruomenei kaina. Iš tikrųjų pagal bendrovės *SNC-Lavalin* pasiūlytą pagrindinį scenarijų, kuris, be kita ko, yra naudingesnis negu *APCO* pasiūlytas pagrindinis scenarijus, galima užtikrinti Angulemo oro uosto prieinamumą ir veiklai tinkamos būklės išlaikymą. Aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus, priešingai, buvo skirtas oro uosto komercinei plėtrai užtikrinti. Antroji paslauga nebūtina pirmosios paslaugos teikimui užtikrinti, ir bet kuriuo atveju jos negalima laikyti visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Todėl akivaizdu, kad paslaugos teikėjas pasirinktas ne pagal ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą, siekiant viešąją paslaugą teikti mažiausia bendruomenei kaina.

⁽¹⁵⁸⁾ Žr. minėto VESP komunikato 66 punktą.

⁽¹⁵⁹⁾ *APCO*, kuri įsteigta 2011 m. sausio mėn., yra Limožo ir Aukštutinio Vjeno PPR patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso minėtiems PPR. Jos tikslas – teikti konsultacijas oro uosto valdymo klausimais, mokyti oro uostų darbuotojus, administruoti, valdyti ir plėtoti oro uostus, jiems vadovauti, teikti antžemines paslaugas ir užtikrinti oro uosto saugumą.

⁽¹⁶⁰⁾ Žr. šio sprendimo 20 konstatuojamąją dalį.

- (263) Dėl oro uosto komercinei plėtrai užtikrinti skirtų ne pagal sutartį mokamų išmokų, kurios, Komisijos nuomone, negali būti tinkamai įtrauktos į VESP sritį⁽¹⁶¹⁾, pažymėtina, kad sprendime pradėti procedūrą Komisijos pareikštos abejonės panaikintos. Iš tikrųjų 2001 m. birželio 23 d. SMAC nutarime nurodyta, kad pagal šias priemones lėšas SMAC tiesiogiai moka oro transporto bendrovėms. Taigi tikrinant bendrovėms *Ryanair* ir (arba) *AMS* skirtas priemones šią priemonę reikia nagrinėti pagal valstybės pagalbos teisę⁽¹⁶²⁾.
- (264) Atsižvelgdama į šiuos aspektus Komisija mano, kad pagal procedūros, kuri vykdyta siekiant bendrovei *SNC-Lavalin* skirti viešojo pirkimo sutartį, sąlygas nebuvo galima užtikrinti, kad būtų pasirinktas pasiūlymas, pagal kurį paslaugą galima teikti mažiausia bendruomenei kaina, todėl ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos kriterijaus pirmoji dalis neįvykdyta.
- b) Dėl antrosios kriterijaus dalies
- (265) Aptariant 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpius pažymėtina, kad Prancūzijos institucijos turėjo įrodyti, jog kompensacija nustatyta remiantis įprasta gerai valdoma įmone, turinčia būtinų tinkamų priemonių.
- (266) Šuo klausimu Komisija pažymi, kad Prancūzija tokios informacijos nepateikė. Be to, Komisija pažymi, kad kompensacija nenustatyta remiantis *a priori* nustatytu sąnaudų pagrindu arba lyginant su kitų panašių oro uostų valdančių įstaigų išlaidų struktūra. Todėl Komisija neturi su minėtais laikotarpiais susijusios lyginamosios informacijos, būtinos siekiant įvertinti, ar laikytasi su paslaugos teikėjo atranka susijusio kriterijaus.
- (267) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpiais ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta.
- (268) Tokią pat išvadą reikia padaryti ir dėl laikotarpio, prasidėjusio 2012 m. liepos 1 d., nes Komisija neturi lyginamosios informacijos, būtinos siekiant įvertinti, ar laikytasi su paslaugos teikėjo atranka susijusio kriterijaus. Todėl reikia pripažinti, kad ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta taip pat ir šiuo laikotarpiu.
- (269) Kadangi ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta, Komisija mano, kad vienas po kito veiklą vykdžiusiems Angulemo oro uosto veiklos vykdytojams pagal nagrinėjamas priemones buvo suteiktas pranašumas, kurio jie nebūtų turėję įprastomis rinkos sąlygomis.

8.1.4. Poveikis ES vidaus prekybai ir konkurencijai

- (270) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos įmonės padėtis vykdant Sąjungos vidaus prekybą pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką⁽¹⁶³⁾ tam, kad dėl priemonės būtų iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.
- (271) Apskritai pažymėtina, kad, kaip savo pastabose patvirtina *Ryanair*, Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos konkuruoja tarpusavyje siekdamos pritraukti oro transporto bendroves. Iš tikrųjų oro transporto bendrovės maršrutus, kuriais jos teikia paslaugas, ir atitinkamą skrydžių dažnį nustato remdamosi įvairiais kriterijais. Šie kriterijai apima galimus klientus, kurie, kaip gali tikėtis oro transporto bendrovės, keliaus maršrutais, taip pat šių maršrutų pradžioje ir pabaigoje esančių oro uostų ypatumus.
- (272) Oro transporto bendrovės visų pirma nagrinėja tokius kriterijus kaip teikiamų oro uosto paslaugų pobūdis, šalia oro uosto įsikūrę gyventojai, šalia jo vykdoma ekonominė veikla, perkrova, sausumos kelias, kuriuo galima atvažiuoti į oro uostą, taip pat mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos. Mokesčių dydis – svarbus veiksnys, nes oro uostui skirtos viešosios lėšos gali būti panaudotos dirbtinai mažiems oro uosto mokesčiams išlaikyti siekiant pritraukti oro transporto bendroves, taigi dėl šių lėšų konkurencija gali būti labai iškraipyta⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶¹⁾ Žr. šio sprendimo 225 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁶²⁾ Žr. šio sprendimo 9 skirsnį.

⁽¹⁶³⁾ 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, 1998 m. Rink. p. II-717.

⁽¹⁶⁴⁾ Žr. naujųjų gairių 43 punktą.

- (273) Todėl oro transporto bendrovės savo išteklius, visų pirma orlaivius ir įgulą, įvairiems maršrutams skiria pirmiausia atsižvelgdamos į oro uostus valdančių įstaigų teikiamas paslaugas ir jų nustatytas tokių paslaugų kainas.
- (274) Kadangi oro uosto paslaugų rinka Sąjungoje yra atvira konkurencijai, vienas po kito veiklą vykdydžiusiems Angulemo oro uosto veiklos vykdytojams suteiktas pranašumas gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes dėl jo dirbtinai padidėja Anguleme teikiamų oro uosto paslaugų pasiūla, palyginti su įprastomis rinkos sąlygomis. Todėl Komisija mano, kad dėl nagrinėjamų priemonių gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis Sąjungoje vykstančiai tarpusavio prekybai.

8.1.5. Išvados dėl pagalbos

- (275) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, Komisija daro tokias išvadas:
- Prancūzija, atsižvelgdama į konkrečius Angulemo oro uosto ypatumus, galėjo nuspręsti (nepadariusi akivaizdžios vertinimo klaidos), kad vien su veiklai tinkamos oro uosto būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios valdymo užduotys visais šiame sprendime nagrinėjama laikotarpiais gali būti laikomos VESP;
 - tačiau visais atitinkamais laikotarpiais komerciniais argumentais pagrįsta oro uosto ekonominė plėtra negali būti laikoma VESP;
 - valstybės kompensacija, skirta į VESP sritį patenkantiems su viešąja paslauga susijusioms užduotims finansuoti, neatitinka ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos visais šiame sprendime nagrinėjama laikotarpiais. Todėl šios priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2. Priemonių, kurias taikant remiami oro uosto veiklos vykdytojai, suderinamumas su vidaus rinka

- (276) Pirmiausia reikėtų priminti, kad turi būti nagrinėjamas tik valstybės kompensacijų, kurias viena po kitos Angulemo oro uostą valdžiusios įstaigos gavo kaip su VESP susijusių užduočių kompensacijas, suderinamumas su vidaus rinka. Kaip nustatyta 225 konstatuojamojoje dalyje, su oro uosto komercinės veiklos plėtra susijusi veikla, įskaitant veiklą, kuria siekiama skatinti regiono vystymąsi, negali būti laikoma VESP. Šiuo atveju laikotarpiais, kuriems taikomas šis sprendimas, kompensacijos už šią veiklą viena po kitos Angulemo oro uostą valdžiusioms įstaigoms nebuvo išmokėtos.

8.2.1. Oro uosto veiklos vykdytojams suteiktos pagalbos suderinamumas

- (277) Komisija mano, kad 2011 m. VESP sprendimas taikomas pagalbai, suteiktai visais laikotarpiais, kuriuos apima šis sprendimas. Iš tikrųjų pagal 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punktą *bet kokia [iki 2012 m. sausio 31 d.] suteikta pagalba, kuri nebuvo laikyta suderinama su vidaus rinka ir kuriai netaikytas reikalavimas apie ją pranešti pagal Sprendimą 2005/842/EB, bet atitinka šiame sprendime nustatytas sąlygas, yra suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas apie ją iš anksto pranešti.*
- (278) Tačiau pirmiausia pažymėtina, kad šiomis aplinkybėmis negalima taikyti 2011 m. VESP sprendimo 4 straipsnio f punkto, kuriame nurodyta, kad pavedime, pagal kurį teikiama atitinkama pagalba, turi būti pateikta aiški nuoroda į šį sprendimą. Iš tikrųjų kadangi šiuo atveju nagrinėjama pagalba suteikta prieš įsigaliojant 2011 m. VESP sprendimui, negalima reikalauti, kad nagrinėjamuose pavedimuose būtų pateikta nuoroda į 2011 m. VESP sprendimą, nes kitaip šio sprendimo 10 straipsnio b punktas netektų prasmės. Antra, siekdama procedūros ekonomijos Komisija mano, kad svarstyti 2011 m. VESP sprendimo taikymą iki 2012 m. sausio 31 d. suteiktai pagalbai ji gali iš anksto neišnagrinėjusi, ar ši pagalba yra nesuderinama su Sprendimu 2005/842/EB. Iš tikrųjų 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punkto tikslas – išplėsti šio sprendimo taikymą ir sprendimą taikyti iki jo įsigaliojimo suteiktai nesuderinamai pagalbai, įskaitant pagalbą, kurią prireikus galima paskelbti suderinama pagal Sprendimą 2005/842/EB.

8.2.1.1. Su taikymo sritimi susijusi sąlyga

- (279) Pagal 2011 m. VESP sprendimą įmonėms, kurioms pavesta teikti VESP, skirtos kompensacijos už viešąją paslaugą gali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka, jeigu jos suteiktos oro uostui, kurio metinis transporto srautas dvejais finansiniais metais prieš tuos, kuriais pavesta teikti VESP, neviršijo 200 000 keleivių. Šiuo atveju 2000–2012 m. Angulemo oro uosto metinis transporto srautas niekada neviršijo 200 000 keleivių.

- (280) Taigi atitinkamos priemonės patenka į 2011 m. VESP sprendimo taikymo sritį, todėl turi būti vertinamos pagal šiame sprendime nurodytas sąlygas.

8.2.1.2. Su pavedimu susijusi sąlyga (2011 m. VESP sprendimo 4 straipsnis)

- (281) Iš Komisijos atlikto vertinimo, ar laikytasi pirmosios ir antrosios Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų, matyti, kad teikti tikrą VESP buvo pavesta Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms ir kad su pavedimu susijusių sąlygų laikytasi. Primintina, kad oro uosto valdymo užduotys, susijusios tik su veiklai tinkamos oro uosto būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomi VESP.

8.2.1.3. Su kompensacija susijusi sąlyga (2011 m. VESP sprendimo 5 ir 6 straipsniai)

a) 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpiai

- (282) Pagal 2011 m. VESP sprendimo 5 straipsnio 1 dalį kompensacijos suma neturi viršyti to, kas būtina grynosioms sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, padengti, atsižvelgiant į pagrįstą pelną. Šiuo atveju taikant oro uostui skiriamo biudžeto nustatymo procedūrą užtikrinta, kad kompensacija neviršytų viešajai paslaugai teikti būtinų sąnaudų. Antai aplinkraščio 2.6 punkte, kuriame aprašyta ši procedūra, nurodyta, kad siekiant parengti biudžetą Angulemo PPR turi nustatyti: i) su veiklos operacijomis susijusių padėčių; ii) gebėjimą finansuoti savo lėšomis; iii) su kapitalo operacijomis susijusių padėčių. Be to, prie biudžeto pasiūlymo, kurį reikia patvirtinti, būtinai turi būti pridėta daug dokumentų (vidaus tarnybų teikiamų paslaugų ir mokamų įnašų sąrašas, etatų planas, darbuotojų sąrašas ir kt.). Taigi akivaizdu, kad dėl visų patikrų, atliekamų prieš nustatant biudžetą, *ex ante* galima užtikrinti, kad biudžetas neviršytų to, kas būtina ir pagrįsta atsižvelgiant į Angulemo PPR užduotis. Iš Prancūzijos institucijų pateiktos informacijos matyti, kad suteiktos pagalbos tikslas buvo tik kompensuoti su Angulemo oro uosto valdymu susijusius veiklos nuostolius. Be to, taikant SMAC įstatuose nustatytą įvykdyto biudžeto kontrolės priemonę buvo galima išvengti bet kokios *ex post* kompensacijos permokos. Todėl kompensacijos suma neviršijo to, kas būtina vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus patirtoms sąnaudoms padengti.

- (283) Be to, tvarkant atskiras sąskaitas Angulemo oro uosto valdymo veiklos apskaitą buvo galima atskirti. Iš tikrųjų iš PPR skyriaus, atsakingo už oro uostą, sąskaitų matyti, kad jose yra atskiras oro uosto veiklai skirtas punktas. Šios priemonės užteko siekiant užtikrinti, kad nebūtų suteikta kryžminių subsidijų remiant kitų rūšių veiklą. Oro uosto sąskaitos ir biudžetai taip pat būdavo pateikiami Civilinės aviacijos tarnybai, kuri prieš patvirtinant sąskaitas ir biudžetus pateikdavo nuomonę Angulemo PPR priežiūros institucijai, o valstybė veikė kaip oro uosto koncesijos suteikėja. Taigi kompensacija iš tikrųjų panaudota atitinkamos paslaugos teikimui užtikrinti, o valstybės institucijos buvo įdiegusios procedūrą, kuria siekta užtikrinti, kad nebūtų suteikta kompensacijos permoka. Tačiau Komisija nurodo, kad šis vertinimas netaikomas sąnaudoms, patirtoms dėl su komercinės plėtros užduotimi susijusios *Ryanair* veiklos⁽¹⁶⁵⁾.

- (284) Galiausiai Komisija primena, kad remiantis Prancūzijos institucijų pateikta informacija galima įrodyti, jog nagrinėjamos pagalbos tikslas buvo tik padengti atitinkamo laikotarpio oro uosto veiklos nuostolius, o oro uostą valdanti įstaiga dėl pagalbos negavo jokios naudos.

b) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

- (285) Kvietime pateikti pasiūlymus dėl paslaugų sutarties aiškiai nurodyta, kad konkurso dalyvis privalo nustatyti savo, kaip paslaugų teikėjo, užmokestį už ne komercinio transporto paslaugų teikimą (pagrindinis scenarijus) ir už komercinių paslaugų teikimą (aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus). Jis taip pat turėjo nustatyti didžiausią garantiją, kurios pagal abu scenarijus profesinės sąjungos SMAC prašo siekdamas subalansuoti savo teikiamas paslaugas. Kvietime pateikti pasiūlymus SMAC taip pat buvo nustačiusi teisės į pelno dalį sąlygą (50 %/50 %), taikomą tuo atveju, jeigu specifikacijose nurodytas SMAC įnašas mažesnis už pasiūlyme nustatytą viršutinę ribą. Be to, kaip priminta 262 konstatuojamojoje dalyje, pagal bendrovės *SNC-Lavalin* pasiūlytą pagrindinį scenarijų, kuris, be kita ko, yra naudingesnis negu APCO pasiūlytas pagrindinis scenarijus, buvo galima užtikrinti Angulemo oro uosto prieinamumą ir veiklai tinkamos būklės išlaikymą.

- (286) Be to, kompensacija apskaičiuota pirmiausia remiantis atskiroje oro uosto sąskaitoje pateikta nuoroda į iš tikrųjų patirtus nuostolius⁽¹⁶⁶⁾. Veiklos vykdytojas privalo užtikrinti, kad šią atskirą sąskaitą patvirtintų auditorius, ir savo metines finansines ataskaitas perduoti SMAC.

⁽¹⁶⁵⁾ Žr. šio sprendimo 225 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁶⁶⁾ Techninių specifikacijų ir sąlygų 14–1 straipsnis.

- (287) Taip pat nustatyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* mokamas viešasis išlyginamasis įnašas gali būti sumažintas, jeigu oro uosto sąskaitoms subalansuoti reikalinga suma yra mažesnė už išipareigojimų akte nustatytą viršutinę ribą. Taikant šį kompensavimo mechanizmą galima kuo labiau sumažinti *ex post* kompensacijos permokos riziką.
- (288) Aptariant nuolatinės patikras, ar nesuteikta kompensacijos permoka, pažymėtina, kad konkurso specifikacijų III antraštinės dalies nuostatose nurodytos SMAC patikros taisyklės, dėl kurių galima patikrinti, ar įnešdama įnašą SMAC nesuteikė kompensacijos permokos, palyginti su bendrovei *SNC-Lavalin* pavestų visuotinės ekonominės svarbos užduočių sąnaudomis, ir tokios permokos išvengti.
- (289) Tačiau dėl kompensacijos sumos Komisija pažymi, kad SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties pusiausvyra užtikrinama remiantis ne pagrįsto pelno nustatymu *ex ante*, bet nustatyto dydžio užmokesčiu. Komisija taip pat pažymi, kad iki šiol oro uosto transporto srautas buvo labai mažas; kad nustatyti kompensacijos apskaičiavimo ir patikros mechanizmai; kad taikoma jau apibūdinta teisės į pelno dalį sąlyga, kuria skatinamas valdymo veiksmingumas; ir kad finansiniu požiūriu *SNC-Lavalin* pasiūlymas buvo pigiausias. Atsižvelgdama į šiuos veiksnius Komisija mano, kad pagal SMAC ir *SNC-Lavalin* sutartį suteikta kompensacija gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka, jeigu Prancūzijos institucijos užtikrins, kad bendra visu sutarties galiojimo laikotarpiu bendrovei *SNC-Lavalin* išmokėtos kompensacijos suma neviršytų to, kas būtina vykdant vien viešųjų paslaugų išipareigojimus patirtoms grynosioms sąnaudoms, neapimančioms su platformos komercine plėtra susijusių sąnaudų, padengti, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą.
- (290) Šiuo klausimu per keturis mėnesius nuo SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties galiojimo pabaigos Prancūzijos institucijos Komisijai turės pateikti ataskaitą, kurioje bus įrodyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* suteiktos kompensacijos suma, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą, visą sutarties galiojimo laikotarpį atitinka 2011 m. VESP sprendimo 5 straipsnį.

8.2.2. Išvados dėl pagalbos suderinamumo 2002–2017 m.

- (291) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad nuo 2002 m. jau suteikta pagalba Angulemo oro uostui valdyti, neatsižvelgiant į atitinkamas valdančias įstaigas, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir 2011 m. VESP sprendimą⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Tačiau dėl *SNC-Lavalin* Komisija mano, kad pagal SMAC ir *SNC-Lavalin* sutartį suteikta kompensacija gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka, jeigu Prancūzija įrodys Komisijai, kad bendra visu sutarties galiojimo laikotarpiu bendrovei *SNC-Lavalin* išmokėtos kompensacijos suma neviršys to, kas būtina vykdant vien viešųjų paslaugų išipareigojimus patirtoms grynosioms sąnaudoms, neapimančioms su platformos komercine plėtra susijusių sąnaudų, padengti, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą.
- (293) Šiuo klausimu per keturis mėnesius nuo SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties galiojimo pabaigos Prancūzijos institucijos Komisijai turės pateikti ataskaitą, kurioje bus įrodyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* suteiktos kompensacijos suma, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą, visą sutarties galiojimo laikotarpį atitinka 2011 m. VESP sprendimo 5 straipsnį.

9. BENDROVĖMS RYANAIR IR AMS SUTEIKTOS PAGALBOS PRIEMONIŲ VERTINIMAS

9.1. Pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

- (294) Nors 2008 m. sutartis SMAC oficialiai sudarė su *Ryanair* ir AMS, Komisija mano, kad vertinant bendrovėms *Ryanair* ir AMS suteiktos pagalbos priemones reikėtų įvertinti visus SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus veiksmus. Iš tikrųjų Komisija mano, kad 2007–2011 m. SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius Angulemo oro uosto platformą eksploatavo kartu, kaip ji jau nurodė 178 konstatuojamojoje dalyje.

⁽¹⁶⁷⁾ Komisijos nuomone, reikėtų pažymėti, kad dėl tų pačių priežasčių nagrinėjamos pagalbos priemonės, patenkančios į 2005 m. VESP sprendimo taikymo sritį, taikant šį sprendimą taip pat yra suderinamos su vidaus rinka. Iš tikrųjų atliekant analizę, kuri šiuo atveju reikalinga, 2005 m. VESP sprendime nurodytos suderinamumo sąlygos iš esmės nesiskiria nuo nurodytųjų 2011 m. VESP sprendime.

9.1.1. Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“

- (295) Siekiant nustatyti, ar į 2008 m. sutartis įtrauktos priemonės yra valstybės pagalba, reikėtų nustatyti, ar pagal šias priemones suteiktos pagalbos gavėjos – *Ryanair* ir AMS – yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Tačiau negalima ginčyti, kad šios dvi bendrovės yra subjektai, įsipareigoję teikti oro transporto ir reklamos paslaugas. Taigi jos vykdo ekonominę veiklą.

9.1.2. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

9.1.2.1. Valstybiniai ištekliai

- (296) 2008 m. sutartis tiesiogiai sudarė SMAC. Atsižvelgdama į šio sprendimo 203–205 konstatuojamosiose dalyse pateiktą informaciją Komisija mano, kad SMAC ištekliai yra valstybiniai ištekliai.

9.1.2.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

- (297) SMAC nutarimą, kuriuo leidžiama pasirašyti 2008 m. sutartis, vienbalsiai patvirtino viešieji subjektai, kurie yra SMAC nariai (SMAC tiesiogiai arba netiesiogiai sudaro teritorinės bendrijos, taip pat prekybos ir pramonės rūmai). Tačiau Komisija mano, kad dėl šių subjektų ypatumų su oro uosto veikla susiję SMAC sprendimai priskirtini valstybei⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Todėl, Komisijos nuomone, šių sutarčių sudarymas reiškia, kad panaudoti valstybiniai ištekliai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir kad sprendimai sudaryti šias sutartis priskirtini valstybei.

9.1.3. Atrankusis pranašumas

- (299) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonei suteiktas atrankusis ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) Šiuo klausimu Komisija pirmiausia pažymi, kad nagrinėjamos priemonės yra atrankinės, nes jos susijusios tik su *Ryanair*. Iš tikrųjų 2008 m. sutartys sudarytos prieš paskelbiant viešuosius sprendimus dėl tarifų, kuriuose nurodyta panaši priemonė ir kurie nuo 2009 m. kovo 1 d. taikomi visoms Angulemo oro uoste veiklą norinčioms vykdyti bendrovėms. Be to, 2012 m. birželio 18 d. teismo *London Court of International Arbitration* (LCIA) sprendime dėl *Ryanair* nutrauktų 2008 m. sutarčių nurodyta, kad vyko dvišalės *Ryanair* ir Angulemo PPR atstovų derybos dėl *Ryanair* veiklos Angulemo oro uoste sąlygų. Jos vyko nuo 2009 m. rugsėjo mėn. – šį mėnesį *Ryanair* atstovai už oro uostą atsakingo PPR skyriaus atstovams pranešė apie finansinius sunkumus, kurių oro vežėjas patyrė teikdamas paslaugas maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas. Iš šių derybų matyti, kad oro uostą valdanti įstaiga ir *Ryanair* savo santykius laikė išskirtiniais, nes oro uostą valdanti įstaiga atmetė galimybę kreiptis į kitą oro transporto bendrovę.
- (301) Be to, siekdama nustatyti, ar dėl sudarytų sutarčių bendrovei *Ryanair* suteikta ekonominės naudos, Komisija turi nagrinėti, ar vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus veikiantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, būtų sudaręs panašias sutartis.
- (302) Taikydama šį principą ir atsižvelgdama į faktines šios bylos aplinkybes Komisija mano, kad visų pirma reikėtų atsakyti į tokius klausimus:
- ar rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, sudarytą kartu su rinkodaros paslaugų sutartimi, reikia nagrinėti bendrai, ar priešingai – atskirai?
 - Kokios naudos tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, veikiantis vietoj už oro uostą atsakingo PPR skyriaus, būtų galėjęs tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių?

⁽¹⁶⁸⁾ Žr. šio sprendimo 8.1.2.2 skirsnį.

⁽¹⁶⁹⁾ Visų pirma žr. 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-342/96, Rink. p. I-2459, 41 punktą.

— Kokią reikšmę turi oro uosto paslaugų sutarčių sąlygų, nagrinėjimų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, palyginimas su kituose oro uostuose renkama oro uosto mokesčiais, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą?

- (303) Antra, atsakiusi į šiuos klausimus Komisija rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikys įvairioms nagrinėjamosioms priemonėms.

9.1.3.1. Dėl rinkodaros paslaugų sutarties ir oro uosto paslaugų sutarties bendros analizės

- (304) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pirmiausia nusprendė, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis, kurias SMAC sudarė su oro transporto bendrove *Ryanair* ir bendrove AMS, turi būti nagrinėjamos kartu. Šiomis aplinkybėmis primintina, kad, kaip nurodė Bendrasis Teismas⁽¹⁷⁰⁾, iš tikrųjų siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas veikia kaip racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, reikia įvertinti visą komercinį sandorį. Taigi vertindama ginčijamas priemones Komisija privalo atsižvelgti į visus reikšmingus aspektus ir su jais susijusias aplinkybes.
- (305) Savo pastabose Prancūzija pritarė sprendime pradėti procedūrą pateiktam Komisijos požiūriui, kad kartu sudarytos sutartys – oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis – nagrinėjamos kartu. Tačiau kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, kaip antai *Ryanair*, šį požiūrį ginčija ir mano, kad rinkodaros paslaugų sutartis reikia nagrinėti atskirai.
- (306) Tačiau Komisija laikosi nuomonės, kad išnagrinėjus visą bylos informaciją sprendime pradėti procedūrą pateikto požiūrio pagrįstumas patvirtintas (žr. sprendimo pradėti procedūrą 215–220 konstatuojamąsias dalis). Šiuo klausimu pažymėtina, kad dėl jokios vykdant oficialią tyrimo procedūrą perduotos informacijos pirmine Komisijos analize nesuabejota.
- (307) Pirmiausia rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta tą pačią dieną kaip ir oro uosto paslaugų sutartis, ir abi šios sutartys sudarė tos pačios šalys. Iš tikrųjų AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, ir abiejų bendrovių vadovai tie patys. Taigi *Ryanair* ir AMS – tai vienas ekonominis subjektas, nes AMS veikia atsižvelgdama į *Ryanair* interesus ir yra *Ryanair* kontroliuojama, o AMS pelnas skiriamas *Ryanair* (kaip dividendai arba padidinus bendrovės vertę). Be to, kaip išsamiai bus išdėstyta toliau, rinkodaros paslaugų sutartis susijusi su *Ryanair* paslaugų teikimu oro maršrutu iš Angulemo oro uosto. Iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta, kad jos pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas šiuo maršrutu; be to, ji sudaryta kartu su SMAC ir *Ryanair* oro uosto paslaugų, susijusių su tuo pačiu maršrutu, sutartimi. Todėl vien aplinkybė, kad SMAC rinkodaros paslaugų sutartis sudarė su AMS, o ne su *Ryanair*, negali trukdyti kartu sudarytas rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį laikyti vienu sandoriu.
- (308) Be to, Komisija primena, kad rinkodaros paslaugų sutartis susijusi su paslaugomis, kurias *Ryanair* teikia oro maršrutais į Angulemo oro uostą. Komisija mano, kad, viena vertus, SMAC ir *Ryanair*, kita vertus, SMAC ir AMS komerciniai santykiai galėjo būti numatyti tik taikant vieną pagrindą, pagal kurį *Ryanair* pradėjo teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad Šarantos bendrijų vardu atlikus auditą⁽¹⁷¹⁾ nustatyta, jog *Ryanair* yra tiesioginė „su rinkodara susijusios pagalbos“, kurios oro transporto bendrovė reikalauja, kad galėtų pradėti teikti paslaugas pigių skrydžių maršrutu, gavėja. Taigi Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad 2008 m. sutartys yra nuoseklios, bendros ir neatsiejamos. Todėl akivaizdu, kad susitariančiosios šalies SMAC atveju rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejamai susijusi su oro maršrutais, kuriais *Ryanair* teikė paslaugas į Angulemo oro uostą.
- (309) Šis vertinimas pagrįstas rinkodaros paslaugų sutarties nuostatomis, iš kurių matyti, kad šios sutarties pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas maršrutu, dėl kurio kartu sudaryta oro uosto paslaugų sutartis. Šiuo klausimu rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnyje, susijusiame su sutarties dalyku, nurodyta, kad „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti paslaugas oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londonas. Pagal pradinę skrydžių programą pavasarį ir vasarą vykdomi trys skrydžiai per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*“. Be to, Komisija pažymi, kad tam tikrose rinkodaros paslaugų sutarties nuostatose *Ryanair* tiesiogiai nurodyta taip, kad ją galima laikyti sutarties šalimi, nors oficialiai ketinimais pasikeitė SMAC ir AMS. Pavyzdžiui, rinkodaros paslaugų sutarties 7 straipsnyje nustatyta, kad „jeigu nepasibaigus tretiesiems sutarties metams *Ryanair* tam tikru metu sutartį nutrauks, ji SMAC sumokės 50 000 EUR baudą už ketvirtuosius metus ir 25 000 EUR baudą už penktuosius metus –

⁽¹⁷⁰⁾ 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643.

⁽¹⁷¹⁾ 2006 m. birželio 14 d. tyrimas, kurį atliko sąjunga *Alliance ELSA* ir kuriame nustatytos Angulemo oro uosto *Brie-Champnier* ir Konjako oro uosto *Chanteaubernard* perspektyvos po 2007 m. sausio 1 d.

šios sumos atitinka proporcingą kiekvienų metų ir skrydžių programos dalį“. Be to, konkurso komisijai pateiktoje pristatomojoje ataskaitoje nurodyta, kad *SNC-Lavalin* siūlo 2013 m. pradėti teikti paslaugas nauju maršrutu, kuriuo pigių skrydžių oro transporto bendrovė skraidintų į Britų salas, „jeigu SMAC sutiks teikti reikiamą su rinkodara susijusią pagalbą, kuri, SMAC vertinimu, yra 30–35 EUR už išvykstantį keleivį“. Taigi šiomis nuostatomis sprendimai, priimti valdant Angulemo oro uostą, susieti su rinkodaros paslaugų sutartimi.

- (310) Šios išvados negalima paneigti vykdančią procedūrą *Ryanair* pateiktu argumentu, kad oro uosto ir AMS rinkodaros paslaugų sutarties sudarymo tikslas nebuvo padidinti orlaivių, kuriais *Ryanair* vykdė skrydžius maršrutu Angulemas–Londonas, vietų užimtumo koeficientą. Rinkodaros sutartimi siekta suteikti reklamos vietos *Ryanair* interneto svetainėje, kad svetainės lankytojas, taigi ir šios oro transporto bendrovės klientams, Angulemas būtų reklamuojamas kaip kelionės paskirties vieta. Taigi jeigu *Ryanair* argumentas būtų teisingas ir dėl rinkodaros sutarties bendrovės *Ryanair* į Angulemą ir (arba) iš jo skraidinamų keleivių skaičius negalėtų padidėti, tuomet sunku suprasti, kokių interesų oro uostas galėjo turėti sudarydamas tokią rinkodaros sutartį.
- (311) Taigi su rinkodaros paslaugų sutartimi susijusios SMAC sąnaudos patirtos dėl to, kad pradėtos teikti paslaugos maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas. Dėl šios sutarties gautas SMAC pelnas galėjo būti tik papildomos pajamos, susijusios su keleivinio transporto paslaugomis, teiktomis maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas, t. y. vieninteliu maršrutu, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas Angulemo oro uoste.
- (312) Todėl rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejama nuo kartu sudarytos oro uosto paslaugų sutarties ir joje nurodytų oro transporto paslaugų. Be to, iš jau pateiktų faktinių aplinkybių matyti, kad tuo atveju, jeigu aptariamais oro maršrutais paslaugos nebūtų teikiamos (taigi nebūtų sudaryta su jais susijusi oro uosto paslaugų sutartis), Angulemo oro uostas nebūtų turėjęs jokio tinkamo ekonominio pagrindo sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį, todėl ši sutartis nebūtų sudaryta. Tuo metu *Ryanair* buvo vienintelė didelė bendrovė, kuri skraidino į šį oro uostą ir būtų galėjusi padidinti transporto srautą. Kadangi oro uostas norėjo didinti su kitais maršrutais, kuriais paslaugas teikė kitos su *Ryanair* konkuravusios bendrovės, susijusį transporto srautą, pagrįstai galima manyti, kad jis nebūtų reklamavęs *Ryanair* interneto svetainėje. Kaip jau nurodyta, iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyje aiškiai paminėta, kad jos pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas; be to, joje nurodytos rinkodaros paslaugos, kuriomis daugiausia siekiama reklamuoti šį maršrutą.
- (313) Taigi atsižvelgdama į išdėstytas aplinkybes Komisija mano, kad siekiant nustatyti, ar rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis (toliau – 2008 m. sutartys), kurios sudaro vieną sandorį, yra valstybės pagalba, jas reikėtų nagrinėti kartu.

9.1.3.2. Dėl pelno, kurio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, ir dėl kainos, kurią jis buvo pasirengęs mokėti už šias paslaugas

- (314) Šiuo atveju taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Angulemo PPR ir SMAC, kaip 2008 m. sutartis pasirašiusių šalių, veiksmai turi būti palyginti su tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, atsakingo už Angulemo oro uosto valdymą, veiksmais.
- (315) Nagrinėjant nustatytą sandorį reikėtų įvertinti pelną, kurio tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų. Šiuo klausimu nereikia atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį regiono turizmui ir ekonominei veiklai. Svarbus tik šių paslaugų poveikis oro uosto pelningumui, nes tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas atsižvelgė tik į jį.
- (316) Šiuo klausimu pažymėtina, kad teikiant rinkodaros paslaugas keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse ir atitinkamose oro uosto paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, gali padaugėti, nes rinkodaros paslaugos skirtos šioms maršrutams reklamuoti. Nors šis poveikis pirmiausia naudingas atitinkamai oro transporto bendrovei, reikia pripažinti, kad jis taip pat naudingas oro uostą valdančiai įstaigai. Iš tikrųjų padaugėjus keleivių oro uostą valdanti įstaiga gali gauti daugiau pajamų iš tam tikrų oro uosto mokesčių ir daugiau su aviacija nesusijusių pajamų, pirmiausia iš veiklos, susijusios su automobilių stovėjimo aikštelėmis, maitinimo įstaigomis ir kitomis parduotuvėmis.

- (317) Taigi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris Angulemo oro uostą būtų valdęs vietoj už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir SMAC, ketindamas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį iš tikrųjų būtų galėjęs atsižvelgti į šį teigiamą poveikį. Jis būtų į jį atsižvelgęs vertindamas atitinkamo oro maršruto poveikį būsimoms savo pajamoms ir sąnaudoms ir tokiomis aplinkybėmis apskaičiuodamas šiais maršrutais skrisiančių keleivių skaičių, atspindintį teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį. Be to, šis poveikis būtų vertinamas visą paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpį, nurodytą oro uosto paslaugų sutartyje ir rinkodaros paslaugų sutartyje.
- (318) Kai oro uostą valdanti įstaiga sudaro sutartį, kurioje nurodyta tam tikrų oro maršrutų reklamavimo veikla, iš tikrųjų ji gali numatyti atitinkamais oro maršrutais skrendančių orlaivių vietų užimtumo koeficientą (arba apkrovos veiksnį)⁽¹⁷²⁾ ir į jį atsižvelgti vertinama būsimas savo pajamas. Šiuo klausimu Komisija atkreipia dėmesį į *Ryanair* nuomonę, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių oro uostą valdanti įstaiga ne tik patiria sąnaudų, bet ir gali gauti pelno.
- (319) Be to, reikėtų nustatyti, ar buvo galima pagrįstai tikėtis, kad rinkodaros paslaugų sutartyje arba oro uosto paslaugų sutartyje nustatytu laikotarpiu, kai rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais bus teikiamos paslaugos, vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą eksploatuojantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas gaus kito pelno, nesusijusio su teigiamu poveikiu šiais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, ir šį pelną įvertinti kiekybiškai.
- (320) Kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma *Ryanair*, savo 2014 m. sausio 17 d. tyrime teigia, kad tai buvo įmanoma. 2014 m. sausio 17 d. tyrimas pagrįstas nuomone, kad dėl oro uostą valdančios įstaigos, kaip antai už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir SMAC, įsigytų rinkodaros paslaugų gali gerėti oro uosto prekės ženklo įvaizdis, taigi nuolat didėti šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių, skrendančių ne vien rinkodaros paslaugų sutartyje ir oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytu paslaugų teikimo laikotarpiu. Visų pirma iš šio tyrimo matyti, kad, *Ryanair* teigimu, rinkodaros paslaugos ilgalaikį teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui gali turėti ir baigus galiojti rinkodaros paslaugų sutarčiai.
- (321) Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad iš jokios byloje pateiktos informacijos negalima spręsti, jog sudarydama rinkodaros paslaugų sutartį, dėl kurios vykdoma oficiali tyrimo procedūra, oro uostą valdanti įstaiga buvo numachiusi ir *a fortiori* kiekybiškai įvertinusi galimą teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį, susijusį ne vien su šioje sutartyje nurodytais oro maršrutais arba, vertinant laiko požiūriu, padarytą po to, kai baigs galiojti ši sutartis. Beje, Prancūzija savo ruožtu nepasiūlė metodo, pagal kurį būtų galima nustatyti, kaip vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas galimybę sudaryti 2008 m. sutartis, šį poveikį galėjo įvertinti. Todėl bet kuriuo atveju pasirašydamos sutartis su AMS ir *Ryanair* oro uostą valdančios įstaigos į šį poveikį (jeigu jis būtų įrodytas) neatsižvelgė.
- (322) Be to, remiantis turima informacija šio poveikio ilgalaikiškumas taip pat labai abejotinas. Suprantama, kad Angulemo ir Angulemo regiono reklama *Ryanair* interneto svetainėje šios svetainės lankytojus galėjo paskatinti *Ryanair* bilietus į Angulemą pirkti tuo metu, kai jie šią reklamą matė, arba šiek tiek vėliau. Tačiau mažai tikėtina, kad apsilankius *Ryanair* interneto svetainėje matytą reklamą lankytojai galėjo prisiminti po kelių savaičių ir kad tuo metu ši reklama galėjo turėti įtakos tam, kokius lėktuvo bilietus jie pirkė. Reklamos kampanija ilgalaikį poveikį gali turėti tuo atveju, kai reklamuojama naudojantis viena ar keliomis reklamos priemonėmis, kurias atitinkamu laikotarpiu vartotojai dažnai mato ar girdi. Pavyzdžiui, tokį ilgalaikį poveikį gali turėti reklaminė kampanija, transliuojama per televizijos kanalus ir bendro pobūdžio radijo stotis, rodoma dažnai lankomose interneto svetainėse ir (arba) visuose lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, jeigu vartotojai pasyviai ir pakartotinai mato ar girdi šiomis priemonėmis reklamuojamą informaciją. Tačiau reklama vien *Ryanair* interneto svetainėje nelabai gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis. Be to, net labai žinomų prekės ženklų savininkai toliau reklamuoja savo prekės ženklus vykdydami rinkodaros kampanijas, o tai neturėtų logiško ekonominio paaiškinimo, jeigu būtų pritarta *Ryanair* argumentams.
- (323) Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma asmenų *Ryanair* interneto svetainėje lankosi per retai, kad vien dėl to ilgai prisimintų šioje svetainėje skelbtą regiono reklamą. Šią pastabą galima gerai pagrįsti dviem veiksniais. Pirmia, pagal rinkodaros paslaugų sutartį Angulemo regionas *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapyje trumpai ir net labai trumpai (pirmuosius trejus metus – 24, 17 ir 12 dienų per metus) reklamuotas penkiose 150 žodžių pastraipose, pateiktose su Angulemo–Konjako kryptimi susijusio tinklalapio skirsnyje „Top Five Things To Do“, ir interneto svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateikus paprastą SMAC nurodytos interneto svetainės saitą. Tiek

⁽¹⁷²⁾ Apkrovos koeficientas arba apkrovos veiksnys apibrėžtas kaip orlaivių, naudojamų paslaugoms aptariamam oro maršrutui teikti, užimtų vietų dalis.

dėl šios reklamos pobūdžio (pateiktas paprastas saitas, kurio reklaminė vertė nedidelė), tiek dėl trumpo reklamos laikotarpio ši reklama galėjo turėti labai nedidelį poveikį tuo laiku, kai nebebuvo skelbiama, juo labiau kad ji skelbta tik *Ryanair* interneto svetainėje ir toliau neplatinta kitomis priemonėmis. Antra, kita su AMS sudarytoje sutartyje nurodyta rinkodaros veikla apėmė tik interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Angulemo kryptimi. Labai tikėtina, kad dauguma asmenų šiame tinklalapyje lankosi retai ir tik tada, kai galbūt jau domisi šia kryptimi.

- (324) Taigi nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais jis nepadidėjo arba padidėjo nedaug.
- (325) Beje, iš 2014 m. sausio 17 ir 31 d. *Ryanair* tyrimų matyti, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių gautas pelnas, nesusijęs su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais ir gautas pasibaigus paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiui, nurodytam rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartyse, labai neaiškus ir negali būti kiekybiškai įvertintas taip patikimai, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį patikimumą laikytų pakankamu.
- (326) Antai, pavyzdžiui, 2014 m. sausio 17 d. tyrime nurodyta, kad „<...> būsimas papildomas pelnas, gautas pasibaigus oro uosto paslaugų sutartyje nurodytam laikotarpiui, iš esmės yra neaiškus“. Be to, šiame tyrime pasiūlyti du metodai, taikomi siekiant *a priori* įvertinti teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį: pinigų srautais (angl. *cash flow*) pagrįstas metodas ir kapitalo išpirkimu pagrįstas metodas.
- (327) Pagal pinigų srautais pagrįstą metodą vertinamas iš rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas pelnas, kaip būsimos pajamos, kurias oro uostą valdanti įstaiga gaus iš rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutarties, atskaičius atitinkamas sąnaudas. Pagal kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą vertinama, kaip dėl rinkodaros paslaugų, kaip nematerialiojo turto, įgyto už rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą kainą, gerėja oro uosto prekės ženklo įvaizdis.
- (328) Tačiau tyrime pabrėžta, kad yra daug dėl kapitalo išpirkimu pagrįsto metodo kylančių sunkumų, o tai įrodo, kad rezultatai, kuriuos galima gauti taikant tokį metodą, nepatikimi, ir pirmenybė teiktina ne jam, o pinigų srautais pagrįstam metodui. Tyrime visų pirma nurodyta: „*Taikant kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą reikėtų atsižvelgti tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiojo turto pagrindui. Tačiau nustatyti rinkodaros išlaidų dalį, skirtą būsimums oro uosto pajamoms užtikrinti (t. y. investicijoms į oro uosto nematerialiojo turto pagrindą), gali būti sunku, kitaip, negu nustatyti išlaidas, dėl kurių gaunamos dabartinės oro uosto pajamos.*“ Jame taip pat pabrėžta, kad „*siekiant taikyti kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą būtina įvertinti vidutinį laikotarpį, kurį dėl AMS rinkodaros kampanijos oro uostas galėtų išlaikyti klientus. Kadangi nėra pakankamų duomenų, vidutinį laikotarpį, kurį pasibaigus AMS kampanijai būtų išlaikyti klientai, praktiškai būtų labai sunku įvertinti.*“
- (329) 2014 m. sausio 31 d. tyrime pasiūlyta praktiškai taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą. Pagal šį metodą pelnas, kuris dėl rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas baigus galioti rinkodaros paslaugų sutartį, yra galutinė vertė, apskaičiuojama tą dieną, kurią baigia galioti sutartis. Ši galutinė vertė apskaičiuojama remiantis papildomu pelnu, kurį dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių tikimasi gauti paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais. Šis pelnas gaunamas ir tolesniu laikotarpiu, kurio trukmė lygi oro uosto paslaugų sutarties trukmei, ir patikslinamas atsižvelgiant į Europos oro transporto rinkos augimo tempą bei tikimybės veiksnį, kuris, spėjama, rodo, ar oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys gali prisidėti prie oro uosto pelno baigus galioti šioms sutartims. Kaip nurodyta 2014 m. sausio 31 d. tyrime, ši galimybė duoti ilgalaikio pelno atsiranda dėl kelių veiksnių, „į kuriuos įeina didesnis žinomumas ir stipresnis prekės ženklas, taip pat tinklo išorės veiksniai ir nuolatiniai keleiviai“; išsamesnių paaiškinimų šiuo klausimu nepateikta. Be to, taikant šį metodą atsižvelgiama į diskonto normą, kuri atspindi kapitalo kainą.
- (330) Tyrime pasiūlyta taikyti 30 % tikimybės veiksnį, kuris jame laikomas pagrįstu. Tačiau labai teoriniame tyrime šiuo klausimu nepateiktas joks rimtas pagrindimas – nei kiekybinis, nei kokybinis. Siekiant pagrįsti šią 30 % normą jame nesiremta jokia faktine aplinkybe, susijusia su *Ryanair* veikla arba oro transporto ar oro uosto paslaugų rinkomis. Ši norma tyrime visiškai nesusieta su veiksniais, kurie jame nurodyti labai glaustai (žinomumas, stiprus prekės ženklas, tinklo išorės veiksniai, nuolatiniai keleiviai) ir dėl kurių, spėjama, su oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartimis susijęs pelnas ir toliau gaunamas baigus galioti šioms sutartims. Galiausiai tyrime visiškai nesiremta konkrečiu rinkodaros paslaugų, nurodytų įvairiose su AMS sudarytose sutartyse, turiniu siekiant išnagrinėti, kiek šios paslaugos gali turėti įtakos minėtiems veiksniams.

- (331) Be to, jame visiškai neįrodyta, kad baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims yra kokia nors tikimybė ateityje ir toliau gauti pelno, kurį dėl šių sutarčių paskutiniaisiais jų taikymo metais gavo oro uostą valdanti įstaiga. Jame taip pat nepagrįsta, kodėl, siekiant įvertinti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį atitinkamam oro uostui, svarbus Europos oro transporto rinkos augimo tempas.
- (332) Todėl apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti sutartį, į galutinę vertę, apskaičiuotą taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, gali atsižvelgti labai nedaug.
- (333) Taigi iš 2014 m. sausio 31 d. tyrimo matyti, kad taikant ir pinigų srautais pagrįstą metodą, ir kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą galima gauti tik labai abejotinus rezultatus, kurių patikimumas labai nedidelis.
- (334) Be to, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė duomenų, kuriais būtų įrodyta, kad regioninius oro uostus, panašius į Angulemo oro uostą, valdančios įstaigos iš tikrųjų taiko šiame tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą arba bet koki kitą metodą, pagal kurį siekiama atsižvelgti į tai, kiek pelno būtų gauta baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims. Beje, Prancūzija nepateikė jokios pastabos dėl 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų, taigi vykdamas šią procedūrą tyrimo išvadų ji nepatvirtino.
- (335) Be to, kaip jau nurodyta, rinkodaros paslaugos, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, akivaizdžiai skirtos asmenims, galintiems keliauti rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytu maršrutu. Jeigu baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai paslaugos šiuo maršrutu toliau neteikiamos, labai abejotina, kad baigus galioti šiai sutarčiai rinkodaros paslaugos gali ir toliau daryti teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui. Taigi oro uostą valdančiai įstaigai labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės toliau maršrutu teikti paslaugas pasibaigus laikotarpiui, kuriuo tokias paslaugas teikti ji įsipareigojo oro uosto paslaugų sutartyje. Visų pirma pigių skrydžių oro transporto bendrovės įrodė, kad jos labai dinamiškai valdo veiklą, susijusią su paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais pradėjimu ir nutraukimu. Todėl sudarydamas sandorį, kaip antai nagrinėjamą vykdamas šią oficialią tyrimo procedūrą, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas negalėtų remtis oro transporto bendrovės noru baigus galioti sutarčiai toliau teikti paslaugas atitinkamam maršrutu.
- (336) Be to, siekiant išsamumo reikėtų pažymėti, kad taikant 2014 m. sausio 31 d. tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą apskaičiuota galutinė vertė yra teigiama (taigi turi teigiamą poveikį numatomam pelningumui, susijusiam su oro uosto paslaugų sutartimi ir rinkodaros paslaugų sutartimi) tik tada, jeigu papildomas pelnas, kurio iš šių sutarčių tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra teigiamas. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurio tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, ir numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, taikant jam du veiksnius. Pirmasis veiksnys – bendras Europos oro transporto rinkos augimas; jis rodo, kokio transporto srauto augimo tikimasi. Antrasis veiksnys – 30 % norma, kuri iš esmės rodo tikimybę, kad vykdamas baigusias galioti sutartis skatinama panašias sutartis sudaryti ateityje, todėl gali vykti panašus kapitalo judėjimas. Taigi jeigu būsimas papildomas pelnas, kurį gauti tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra neigiamas, galutinė vertė taip pat bus neigiama, ir tai reiškia, kad sudarius panašias sutartis į tas, kurių galiojimas neseniai baigėsi, oro uosto pelningumas kiekvienais metais gali mažėti, kaip ir taikant baigusias galioti sutartis.
- (337) 2014 m. sausio 31 d. tyrime šis atvejis apžvelgtas labai glaustai – nepateikus komentarų ar pagrindimų išnašoje tik nurodyta, kad „<...> jokia galutinė vertė negali būti apskaičiuota, jeigu papildomas grynas pelnas, susijęs su bendrovei AMS atliktais mokėjimais, paskutiniaisiais nagrinėjamo laikotarpio metais yra neigiamas“⁽¹⁷³⁾. Tačiau, kaip bus įrodyta toliau, pagal visas šioje byloje nagrinėjamas atitinkamas sutartis numatyti papildomi srautai, atsižvelgiant į grynąją dabartinę vertę, yra neigiami kiekvienais metais, o ne vien vertinant bendrai. Taigi pagal šias sutartis galutinė vertė, apskaičiuota taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, yra nulinė ar net neigiama. Todėl jeigu į tokią galutinę vertę būtų atsižvelgta, išvada, kad dėl įvairių sutarčių suteikta ekonominės naudos, nebūtų paneigta.
- (338) Taigi iš to, kas išdėstyta, matyti, kad vienintelis konkretus pelnas, kurio iš rinkodaros paslaugų sutarties tikėtusi apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ir į kurio dydį jis atsižvelgtų vertindamas suinteresuotumą sudaryti tokią sutartį, susietą su oro uosto paslaugų sutartimi, yra galimas teigiamas rinkodaros paslaugų poveikis aptariamose sutartyse nurodytais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui sutartyse nurodytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Komisijos nuomone, kitas galimas pelnas būtų laikomas per daug neaiškiu, kad į jo dydį būtų galima atsižvelgti, ir iš tikrųjų Angulemo oro uostą valdžiusios įstaigos, sudarydamos nagrinėjamas sutartis, į tokią teorinę pelną neatsižvelgė.

⁽¹⁷³⁾ 2014 m. sausio 31 d. tyrimo 14 išnaša.

9.1.3.3. Dėl Angulemo oro uosto panašumo į kitus Europos oro uostus

- (339) Pagal naujasias gaires taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į pagalbą oro uostu besinaudojančiai oro transporto bendrovei iš esmės gali būti neatsižvelgiama, jeigu oro uosto paslaugų kaina atitinka „rinkos kainą <...> arba [jeigu] <...> atliekant *ex ante* analizę [t. y. analizę, pagrįstą skiriant priemonę turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti] galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą“⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Be to, pagal naujasias gaires „vertindama oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokių mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu“⁽¹⁷⁵⁾. Tačiau dėl pirmojo metodo (palyginimo su rinkos kaina) Komisijai kyla abejonų, kad šiuo metu galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą; Komisijos nuomone, papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių susitarimus⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Šiuo klausimu pažymėtina, kad apskritai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas iš tikrųjų gali būti taikomas atsižvelgiant į vidutinę kitose panašiose rinkose nustatytą kainą, jeigu tokia kaina gali būti pagrįstai nustatyta arba patvirtinta remiantis kitais rinkos rodikliais. Tačiau šis metodas negali būti tinkamas taip pat ir oro uosto paslaugų atveju. Iš tikrųjų sąnaudų ir pajamų struktūra oro uostuose labai skiriasi. Šios sąnaudos ir pajamos iš tiesų priklauso nuo oro uosto plėtros, oro transporto bendrovių, kurių orlaiviais teikiamos paslaugos oro uoste, skaičiaus, pajėgumo teikti keleivinio transporto paslaugas, infrastruktūros būklės ir susijusių investicijų, reglamentavimo sistemos, kuri valstybėse narėse gali skirtis, anksčiau oro uosto sukauptų nuostolių ir priimtų įsipareigojimų⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) Be to, dėl oro transporto rinkos liberalizavimo atlikti bet kokią vien lyginamąją analizę yra sunku. Kaip matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika negrindžiama viešų kainų, nustatytų lyginant pavienes paslaugas, sąrašu. Iš tikrųjų šie komerciniai santykiai labai įvairūs. Jie apima rizikos, susijusios su keleivių skaičiumi ir atitinkama komercine ir finansine atsakomybe, pasidalijimą, visuotinių paskatų mechanizmų taikymą ir rizikos paskirstymo sutarčių galiojimo laikotarpiu pokyčius. Todėl sandorius vienus su kitais nelabai galima lyginti remiantis vieno skrydžio į abi puses arba vieno keleivio kaina.
- (343) *Ryanair* nuomone, apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principas gali būti taikomas lyginant tam tikrus Europos oro uostus. Taigi ji mano, kad Angulemo oro uostą galima pakeisti tam tikrais Europos oro uostais, nes jie panašūs⁽¹⁷⁸⁾. Šiuo klausimu Komisijai pateiktame tyrime bendrovės *Ryanair* Angulemo oro uostui mokėti mokesčiai palyginti su mokesčiais, kuriuos oro transporto bendrovė moka panašiais laikomiesiems oro uostams. *Ryanair* daro išvadą, kad kitų oro uostų taikomi mokesčiai mažesni negu Angulemo oro uosto.
- (344) Vis dėlto Komisija mano, kad minėtame tyrime taikytas metodas neveiksmingas, nes apima tik paslaugas ir išmokas pagal oro uosto paslaugų sutartį, ir taikant šį metodą neatsižvelgiama į rinkodaros paslaugų sutartį. Tačiau, kaip jau nurodyta, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus turi būti taikomas bendrai išnagrinėjus šias dvi susijusias sutartis. Todėl į *Ryanair* pateiktos lyginamosios analizės išvadas atsižvelgti negalima.
- (345) Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą remtis oro uosto paslaugų mokesčiais, kuriuos *Ryanair* mokėjo kituose oro uostuose, negalima.

⁽¹⁷⁴⁾ Žr. naujųjų gairių 53 punktą.

⁽¹⁷⁵⁾ Žr. naujųjų gairių 66 punktą.

⁽¹⁷⁶⁾ Žr. naujųjų gairių 59 ir 61 punktus.

⁽¹⁷⁷⁾ Žr. 69 išnašoje minėto Komisijos sprendimo 88 ir 89 konstatuojamąsias dalis.

⁽¹⁷⁸⁾ *Ryanair* savo analizę grindžia 2012 m. birželio 25 d. tyrimu, kurį parengė biuras *Oxera*.

- (346) Be to, Komisija pažymi, kad kaina, kurią *Ryanair* iš tikrųjų mokėjo už naudojimąsi Angulemo oro uosto paslaugomis, 2008 ir 2009 m. buvo neigiama. Nors neigiama kaina, kurią dėl oro uosto mokesčių dydžio, neapimančio susijusių paslaugų sąnaudų, oro uostą valdanti įstaiga nustato oro transporto bendrovei, ir gali atitikti pagrįstą rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo atliktą skaičiavimą, vis dėlto tokį skaičiavimą ji gali atitikti tuomet, jeigu neigiama kaina konkrečiu laikotarpiu kompensuojama iš anksto nustatytais didesnėmis pajamomis, gautomis teikiant paslaugas oro maršrutu, neatsižvelgiant į tai, ar šios pajamos gautos iš aviacijos, ar ne iš aviacijos veiklos. Tačiau šiuo atveju su aviacija nesusijusių pajamų negalėjo užtekti, ir jų nebuvo galima padidinti tiek, kiek reikėjo ir užteko penkerių metų oro uosto paslaugų sutarties laikotarpiu.
- (347) Galiausiai oro uostų, kurių atveju neigiamą kainą galima pateisinti, yra nedaug, ir pasirinktoje imtyje tokių oro uostų nėra. Šiuo klausimu Komisija mano, kad imtį sudarančių oro uostų ypatumai pernelyg skirtingi, kad galėtų būti tinkamas analizės pagrindas⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) Be to, *Ryanair* nenurodė, kodėl tyrime išvardyti oro uostai yra pakankamai panašūs atsižvelgiant į transporto intensyvumą, skrydžio rūšį, oro uosto paslaugų rūšį ir mastą, atstumą nuo oro uosto iki didmiesčio, traukos zonos gyventojų skaičių, aplinkinės teritorijos gerovės rodiklį ir tai, kad yra kitų geografinių vietovių, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių⁽¹⁸⁰⁾. Beje, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad yra oro uostų, kurie, atsižvelgiant į šiuos įvairius kriterijus, būtų pakankamai panašūs į Angulemo oro uostą.
- (349) Šiomis sąlygomis Komisija mano, kad susiklosčius tokioms aplinkybėms ir atsižvelgiant į visą jos turimą informaciją nukrypti nuo naujosios aviacijos gairėse rekomenduojamo metodo, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant oro uostų ir oro transporto bendrovių santykiams, t. y. atliekant papildomo pelningumo *ex ante* analizę, nereikia. Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uostą valdanti įstaiga yra objektyviai suinteresuota sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, kai gali pagrįstai tikėtis, kad dėl šio sandorio padidės jos pelnas (arba sumažės nuostoliai), palyginti su priešinga padėtimi, jeigu šis sandoris nebūtų sudarytas, neatsižvelgiant į jokią palyginimą.

9.1.3.4. Išvada dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymo taisyklių

- (350) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad norėdama 2008 m. sutartims taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija kartu turi nagrinėti rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, kurios sudarytos kartu, ir turi nustatyti, ar vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, šias sutartis būtų sudaręs. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti papildomą pelningumą, kuris dėl 2008 m. sutarčių būtų gautas visą jų taikymo laikotarpį ir kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs sudarydamas sutartis, vertinant:
- būsimą papildomą transporto srautą, kurį tikėtasi pasiekti įgyvendinant 2008 m. sutartis, atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientams, susijusį su sutartyse nurodytais maršrutais;
 - būsimas papildomas pajamas, kurias tikėtasi gauti įgyvendinant 2008 m. sutartis, įskaitant aviacijos mokesčių ir antžeminių paslaugų pajamas, gautas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat su aviacija nesusijusias pajamas, gautas dėl papildomo įgyvendinant šias sutartis atsiradusio transporto srauto;
 - būsimas papildomas sąnaudas, kurias tikėtasi patirti įgyvendinant 2008 m. sutartis, įskaitant veiklos sąnaudas ir galimas papildomas investicijų sąnaudas, patirtas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat rinkodaros paslaugų sąnaudas.
- (351) Atlikus šiuos skaičiavimus turi būti nustatyti būsimi metiniai srautai, atitinkantys papildomų pajamų ir sąnaudų skirtumą; jei reikia, šie srautai turi būti diskontuoti taikant oro uostą valdančios įstaigos kapitalo kainą atspindinčią normą. Teigiama grynoji dabartinė vertė iš esmės rodo, kad ekonominės naudos pagal atitinkamas sutartis nesuteikta, o neigiama grynoji dabartinė vertė reiškia, kad tokios naudos suteikta.

⁽¹⁷⁹⁾ Vienas kriterijus, pasirinktas iš lyginamųjų kriterijų, pagrįstas priklausymu oro uostų, kuriuose transporto srautas mažesnis negu milijonas keleivių per metus, grupei. Kadangi Angulemo oro uosto taikyti oro uosto mokesčiai palyginti su oro uostų, kuriuose metinis transporto srautas yra keli šimtai tūkstančių keleivių per metus, mokesčiais, atlikta lyginamoji analizė pagrįsta nepakankamai tiksliais pagrindais, kad būtų priimtina.

⁽¹⁸⁰⁾ Žr. naujųjų gairių 60 punktą.

- (352) Pažymėtina, kad atliekant tokį vertinimą *Ryanair* argumentai, jog SMAC įsigytų rinkodaros paslaugų kaina lygi kainai, kurią galima laikyti už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, arba yra už šią kainą mažesnė, yra nepagrįsti. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, nebūtų linkęs įsigyti tokių paslaugų net ir už rinkos kainai lygią arba už rinkos kainą mažesnę kainą, jeigu numatyty, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudų viršytų papildomas pajamas, vertinant dabartine verte. Iš tikrųjų tokiu atveju rinkos kaina būtų per didelė, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas norėtų ją mokėti, taigi jis pagrįstai atsisakytų nagrinėjamų paslaugų.
- (353) Dėl tų pačių priežasčių atliekant šią analizę yra nesvarbi aplinkybė, kad oro uosto paslaugų sutartyje nurodytos kainos gali būti didesnės už oro uostą valdančių įstaigų nustatytas kainas arba šioms kainoms lygios (taigi jas galima palyginti), nes negalima tikėtis, kad dėl jų bus gauta pakankamai papildomų pajamų papildomoms sąnaudoms padengti.

9.1.3.5. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas

- (354) Vertinant 2008 m. sutartis ir atsižvelgiant į išdėstytas pastabas reikėtų priminti, kad tiek pagalba pagal šias sutartis, tiek tokios pagalbos dydis turi būti vertinami atsižvelgiant į padėtį, susiklosčiusią sudarant šias sutartis⁽¹⁸¹⁾, tiksliau atsižvelgiant į turėtą informaciją ir pokyčius, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti.
- (355) Prancūzijos institucijų pateiktoje informacijoje pabrėžiama, kad SMAC paprašė atlikti išankstinį tyrimą, kuris pateiktas 2006 m. birželio 14 d.⁽¹⁸²⁾. Šiame tyrime išnagrinėtos Angulemo oro uosto perspektyvos po 2007 m. sausio 1 d. Jame nurodyti išsamiai neaptarti plataus masto agreguoti rodikliai, susiję su maršrutu Angulemas–Londonas *Ryanair* pradėtomis teikti paslaugomis. Su galimu transporto srautu, kuris įvertintas 100 000 keleivių per metus, susiję tyrimo rezultatai tokie:

	Pirmieji metai	Antrieji metai	Tretieji metai
Pajamų formavimo sąskaitos neigiamas likutis	56 000	56 000	56 000
Su rinkodara susijusi pagalba	560 000	560 000	560 000
SMAC finansuojamos metinės išlaidos	616 000	616 000	616 000

- (356) Šis dokumentas neatitinka verslo plano, pagal kurį Komisija gali nagrinėti, ar laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Iš tikrųjų nenurodyti duomenys, kuriais remtasi rengiant šias prognozes, o pateiktos prielaidos nepakankamai išsamios. Be to, įvertintas trejų metų laikotarpis, nors prieš sudarant 2008 m. sutartis buvo nustatyta, kad jos turi būti vykdomos penkerius metus. Galiausiai šis tyrimas atliktas gerokai prieš tai, kai sudarytos 2008 m. sutartys. Juo nesiekta nustatyti, ar vykdant tokias sutartis su *Ryanair* ir (arba) AMS, kokias buvo galima numatyti prieš jas sudarant, oro uostą valdančios įstaigos pelnas bus pakankamas.
- (357) Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad šios prognozės rodo, jog SMAC, kaip Angulemo oro uostą valdančios įstaigos, veiksmai neatitiko apdairaus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo veiksmų. Iš tikrųjų iš šio 2006 m. išankstinio tyrimo matyti, kad SMAC tuo metu negalėjo nežinoti, jog pigių skrydžių oro transporto bendrovei pradėjus teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londonas gali būti patirta didelių veiklos nuostolių, taigi reikės didelio finansavimo.
- (358) Nors sudarydama 2008 m. sutartis SMAC šią informaciją turėjo, ji nemanė, kad reikia parengti verslo planą ar atlikti kokią nors kitą išankstinę lygiavertę ekonominę analizę, susijusią su sutartimis, kurios turėjo būti sudarytos su *Ryanair* ir AMS, kad SMAC sprendimas priimti šiuos išpareigojimus ekonomiškai būtų pagrįstas.

⁽¹⁸¹⁾ Pavyzdžiui, žr. 2005 m. spalio 19 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Freistaat Thüringen prieš Komisiją*, T-318/00, Rink. p. II-4179, 125 punktą.

⁽¹⁸²⁾ Šį tyrimą atliko sąjunga *Alliance ELSA*.

- (359) *Ryanair* nuomone, tuo, kad sudarant pagal oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis verslo plano nebuvo, negali būti remiamasi kaip įrodymu, kad nesilaikyta rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.
- (360) Šiuo klausimu pažymėtina, kad verslo plano nebuvimas arba apskritai kokios nors kiekybinės pelningumo analizės neatlikimas prieš sudarant sutartį yra rimtas įrodymas, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo nesilaikyta. Šiuo atveju tai juo labiau akivaizdu dėl to, kad Angulemo oro uostą valdanti įstaiga, prieš sudarydama 2008 m. sutartis, turėjo informacijos, dėl kurios galėjo kilti abejonių šios įstaigos ekonominiu pelningumu, jeigu būtų sudaryta sutartis, pagal kurią būtų išplėstas pigių skrydžių maršrutas Londono kryptimi.
- (361) Komisijos nuomone, šiomis aplinkybėmis naudinga pažymėti, kad Prancūzija nepateikė jokio įrodymo, kad oro uostą valdanti įstaiga atliko rizikos, kuri sudarant 2008 m. sutartis prisiimta atsižvelgiant į galimą su šiomis sutartimis susijusį pelną, analizę. Priešingai, Prancūzija nurodo, kad SMAC sprendimas pagrįstas siekiu išlaikyti ilgalaikę Angulemo oro uosto veiklą ir priimtas atsižvelgiant į regiono vystymosi tikslą. Taigi šis teiginys yra papildomas įrodymas, dėl kurio galima spėti, kad 2008 m. sutartys su *Ryanair* ir AMS sudarytos iš esmės neatsižvelgiant į būsimą pelningumą.
- (362) Komisijos nuomone, šią išvadą galima patvirtinti remiantis Komisijos vertinimu, kokią pelningumo analizę būtų atlikę apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į 2008 m. sutartis.
- (363) Šiuo tikslu Komisija savo analizę atliko remdamasi tik su 2008 m. sutartimis susijusiomis papildomomis sąnaudomis ir pajamomis, kurias pagal naująsias gaires rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų vertinęs *a priori*. Padarytos prielaidos ir analizės rezultatai pateikti toliau.

- (364) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šią analizę reikėtų priminti, kad priėmus naująsias gaires ir Prancūzijos, ir suinteresuotųjų šalių buvo paprašyta pateikti pastabas dėl gairių nuostatų taikymo šiai bylai (žr. 8 ir 9 konstatuojamąsias dalis). Šiuo atveju nei Prancūzija, nei suinteresuotosios šalys iš esmės neužginčijo Komisijos požiūrio, kad papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytus susitarimus, nes negalima nustatyti tinkamo lyginamojo dydžio, o juo remiantis – tikros paslaugų, kurias oro uostai teikia oro transporto bendrovėms, rinkos kainos.

a) Laikotarpis

- (365) Vertindamas suinteresuotumą sudaryti oro uosto paslaugų sutartį ir (arba) rinkodaros paslaugų sutartį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs arba atitinkamų sutarčių galiojimo laikotarpį, arba kiekvienoje sutartyje, jas vertinant atskirai, nurodytą laikotarpį. Kitaip tariant, jis būtų vertinęs sutarčių taikymo laikotarpiu patirtas papildomas sąnaudas ir gautas papildomas pajamas.
- (366) Pasirinkti ilgesnį laikotarpį neatrodo pagrįsta. Iš tikrųjų sudarydamas sutartis apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų rėmėsis tuo, kad baigus galioti sutartims jos bus pratęstos tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis. Tai juo labiau akivaizdu dėl to, kad įprastai apdairi oro uostą valdanti įstaiga nebūtų galėjusi neatsižvelgti į aplinkybę, kad, kaip žinoma, pigių skrydžių bendrovės, kaip antai *Ryanair*, imasi labai dinamiškų veiklos pokyčių – pradeda teikti paslaugas tam tikrais maršrutais ir jas nutraukia arba skrydžius ima vykdyti dažniau ir jų skaičių sumažina, kad prisitaikytų prie rinkos pokyčių.
- (367) Taip pat pažymėtina, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą nebuvo atsižvelgta į tai, kad visą 2008 m. sutartyse nurodytą laikotarpį *Ryanair* neteikė paslaugų tam tikrais maršrutais, nes sudarant sutartis ši aplinkybė nebuvo nei žinoma, nei numatyta.
- (368) Toliau Komisija išnagrinės prielaidas dėl transporto srautų ir papildomų pajamų bei sąnaudų, padarytas nagrinėjant su *Ryanair* ir (arba) AMS sudarytas 2008 m. sutartis, paskui vieną po kito pateiks šių sutarčių analizės rezultatus.

b) Papildomas transporto srautas ir numatytų skrydžių į abi puses skaičius

- (369) Komisijos analizė pagrįsta papildomu transporto srautu (kitais sakant, papildomu keleivių skaičiumi), kurį sudarydamas 2008 m. sutartis būtų galėjęs įvertinti vietoj SMAC Angulemo oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Kitaip sakant, turi būti įvertintas keleivių skaičius, kurio 2008 m. galėjo tikėtis Angulemo oro uostą valdanti įstaiga, atsižvelgusi į tai, kad sutarties vykdymo laikotarpiu *Ryanair* teiks paslaugas maršrutu Angulemas–Londonas.

- (370) Numatytas papildomas transporto srautas buvo nustatytas atsižvelgiant į oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytą skrydžių dažnį maršrutu Angulemas–Londonas ir į su juo susijusį metinių skrydžių į abi puses skaičių.
- (371) Be to, Komisija atsižvelgė į *Ryanair* naudojamų orlaivių vietų skaičių – orlaiviuose *Boeing 737–800* yra 189 vietos.
- (372) Taigi Komisija daro prielaidą, kad vieno skrydžio vietų užimtumo koeficientas yra 85 % Tai *Ryanair* palanki prielaida, nes 85 % koeficientas yra didelis. Beje, šis koeficientas šiek tiek didesnis už skrydžių, kuriuos *Ryanair* vykdo savo tinkle, vidurkį⁽¹⁸³⁾ ir didesnis už vietų užimtumo koeficientą, kurį rengdama pelningumo analizes Prancūzija pasiūlė taikyti įvairių sutarčių atveju, arba jam lygus. Tačiau, Komisijos nuomone, tokį didelį vietų užimtumo koeficientą galima rinktis (nors tai ir yra palanki prielaida) siekiant parodyti galimą teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį įvairiose sutartyse nurodytais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui ir atsižvelgiant į tai, kad nėra kitos informacijos apie kiekybiškai įvertintą numatomą šių paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientui.

Kai sutarties taikymo laikotarpis nesutapo su ištisais kalendoriniais metais, Komisija į jį atsižvelgė numatytą kiekvienų sutarties taikymo metų transporto srautą apskaičiuodama pagal metų, kuriais turėjo būti taikoma sutartis, dienų skaičių.

c) Papildomos pajamos

- (373) Komisija siekė nustatyti su nagrinėjamomis 2008 m. sutartimis susijusias papildomas pajamas, t. y. dėl sandorio gautas pajamas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.
- (374) Taikydama bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodo principą Komisija šiuo klausimu mano, kad reikėtų atsižvelgti į su aviacija susijusias ir nesusijusias pajamas.
- (375) Su aviacija susijusias pajamas sudaro įvairių mokesčių, kuriuos oro transporto bendrovė moka oro uostą valdančiai įstaigai, pajamos, t. y. pajamos, gautos iš:
- tūpimo mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma);
 - keleivio mokesčio (už vieną keleivį mokama suma);
 - antžeminių paslaugų mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma, nustatyta oro uosto paslaugų sutartyje).
- (376) 2008 m. sutartyse tiesiogiai nustatyta keleivio mokesčio ir tūpimo mokesčio suma. Pagal oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 1 dalį keleivio mokesčio dydis nustatytas remiantis Angulemo oro uosto patvirtintais tarifais. Tačiau oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 3 dalyje nurodytos pirmuosius trejus metus taikomos skatinamosios nuolaidos. Pirmuosius metus jos siekia 57,25 % ir yra lygios 1,18 EUR, antruosius metus – 48 % (1,44 EUR), trečiuosius metus – 24 % (2,10 EUR). Be to, šios sutarties 7 straipsnio 2 dalyje nustatyti tūpimo mokesčiai: už vieną tūpimą imamas 252,29 EUR mokestis. Taigi atliekant analizę atsižvelgta į sutartyje nustatytas sumas.
- (377) Be to, oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad pirmaisiais metais antžeminių paslaugų mokestis yra 195 EUR. Joje taip pat nustatyta, kad nuo antrųjų metų šis mokestis padidinamas iki 245 EUR. Taigi atlikdama analizę Komisija atsižvelgė į šią sumą.
- (378) Siekdama apskaičiuoti iš trijų nurodytų aviacijos mokesčių gautas pajamas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų tikėjęs gauti dėl sutarties, Komisija naudojosi prognozuojamu skrydžių į abi puses skaičiumi (apskaičiuodama tūpimo mokesčio ir antžeminių paslaugų mokesčio pajamas) ir prognozuojamu papildomu transporto srautu (apskaičiuodama keleivio mokestį); šios prognozės nustatytos sutartyje, ir Komisija prie jų pridėjo toliau nurodytas vienetines mokesčio sumas.
- (379) Su aviacija nesusijusios pajamos iš esmės beveik proporcingos keleivių skaičiui. Iš tikrųjų oro uoste esančių automobilių stovėjimo aikštelių, maitinimo įstaigų ir kitų parduotuvių veikla priklauso nuo keleivių skaičiaus. Taigi nuo šio skaičiaus priklauso ir su tokia veikla susijusios pajamos, kurias gauna oro uostą valdanti įstaiga. Tačiau šiuo atveju, kai keleivių transporto srautas į Angulemo oro uostą nedidelis, daug su aviacija nesusijusių pajamų gauta iš veiklos vykdytojo ir kitų įmonių samdomųjų darbuotojų išlaidų.

⁽¹⁸³⁾ Žr. <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (380) Dėl šios su aviacija nesusijusių papildomų pajamų sumos Komisija mano, kad tikėtina, jog sudarydamas sutartis racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ją būtų apskaičiavęs remdamasis bendromis su aviacija nesusijusiomis oro uosto pajamomis, gautomis prieš pat sudarant atitinkamą sutartį. Šiuo atveju, kai keleivių transporto srautas nedidelis, dauguma su aviacija nesusijusių pajamų gauta iš veiklos vykdytojo ir oro uoste veikiančių įmonių samdomųjų darbuotojų išlaidų. Galiausiai pagal Prancūzijos pateiktą informaciją papildoma su aviacija nesusijusių pajamų suma, gauta tik iš komercinio transporto, galėjo būti įvertinta [...] EUR per metus. Komisijos nuomone, šis įvertis iš tikrųjų pagrįstas.

d) Papildomos sąnaudos

- (381) Papildomos sąnaudos, kurių vietoj Angulemo oro uostą valdančių įstaigų oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas *a priori* galėjo tikėtis iš kiekvieno sandorio (atitinkamai apimančio oro uosto paslaugų sutartį ir rinkodaros paslaugų sutartį), priskiriamos tokioms trimis grupėms:

— rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudos;

— papildomos investicijų sąnaudos, patirtos dėl sudarius sandorį atliktų investicijų;

— papildomos veiklos sąnaudos, t. y. veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu), kurios gali būti patirtos įgyvendinant sandorį.

- (382) Rinkodaros sutarčių sąnaudų atveju Komisija atsižvelgė į rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytas sumas. Su *Ryanair* sudarytos rinkodaros paslaugų sutarties 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad pirmaisiais metais rinkodaros paslaugų vertė yra 400 000 EUR, antraisiais metais – 300 000 EUR, trečiaisiais metais – 225 000 EUR. Taigi Komisija į šias sumas atsižvelgė kaip į rinkodaros paslaugų sąnaudas.

- (383) Kaip ir transporto srauto prognozės, numatyti mokėjimai už rinkodaros paslaugas nebūtinai reiškia iš tikrųjų sumokėtas sumas, nes dėl tam tikrų sudarius sutartis susiklosčiusių įvykių iš pradžių numatytos sumos galėjo nebeatitikti. Visų pirma taip galėjo būti pirma laiko nutraukus sutartį. Tačiau taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į šiuos įvykius atsižvelgti nereikia, nes jie įvyko po to, kai buvo sudarytos sutartys. Siekdamas įvertinti 2008 m. sutarčių pelningumą bet kuris rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų rėmęsis pasirašant sutartį numatytais sumomis.

- (384) Nebuvo atsižvelgta į jokiais papildomas investicijų sąnaudas, nes bylos medžiagoje nėra jokios informacijos, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog iš esmės dėl sutarčių, nagrinėjamų vykdančią oficialią tyrimo procedūrą, turės atlikti tam tikrų investicijų.

- (385) Siekdamas įvertinti papildomas veiklos sąnaudas, numatytas sudarant 2008 m. sutartis, Komisija turi remtis oro uostą valdančios įstaigos analizės duomenimis, nes ji pati negalėjo įvertinti, kokią įtaką konkrečiai sutartis gali daryti įvairiems oro uosto sąnaudų punkтам.

- (386) Komisija pažymi, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius ir SMAC šį vertinimą atliko prieš pasirašydami 2008 m. sutartis, taigi sudarant šias sutartis vertinimu buvo galima naudotis.

e) Su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių rezultatų apibūdinimas

- (387) Taigi nustačiusi visas su sutartimi susijusias papildomas pajamas ir papildomas sąnaudas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, Komisija gali nustatyti kiekvienų metų papildomus srautus, kurių, įgyvendinant 2008 m. sutartis, tikėtasi visą šių sutarčių galiojimo laikotarpį (pajamos atskaičius sąnaudas). Šie rezultatai pateikti toliau.

12 lentelė

Papildomi srautai, kurių tikėtasi įgyvendinant 2008 m. sutartis

	2008	2009	2010	2011	2012
Vietų užimtumo koeficientas	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Vieno skrydžio keleiviai	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Vieno skrydžio į abi puses keleiviai	322	322	322	322	322
Skrydžiai į abi puses balandžio–spalio mėn.	93	93	93	93	93
Iš viso keleivių	29 946	29 946	29 946	29 946	29 946

Mokesčių tarifas	2008	2009	2010	2011	2012
Keleivio mokestis	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Už vieną skrydį į abi puses mokamas tūpimo mokestis	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Už vieną skrydį į abi puses mokamas antžeminių paslaugų mokestis	195	245	245	245	245

Papildomos pajamos	2008	2009	2010	2011	2012
Keleivio mokesčio pajamos	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Tūpimo mokesčio pajamos	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Antžeminių paslaugų mokesčio pajamos	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Su aviacija nesusijusios pajamos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Papildomos sąnaudos	2008	2009	2010	2011	2012
Antžeminės paslaugos ir priėmimas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Su personalu susijusios sąnaudos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kitos sąnaudos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rinkodara	400 000	300 000	225 000	0	0
Iš viso	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

	2008	2009	2010	2011	2012
Pajamos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Išlaidos	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Rezultatas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (388) Komisija pažymi, kad 2008 m. sutarčių atveju visi papildomi metiniai srautai yra neigiami, kaip nurodyta 12 lentelėje, nors Komisija ir padarė *Ryanair* palankias prielaidas, visų pirma susijusias su papildomu transporto srautu ir papildomomis sąnaudomis. Be to, Komisija pažymi, kad ši išvada galioja net ir visiškai atmetus papildomas veiklos sąnaudas ir kaip papildomas sąnaudas įtraukus tik rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudas.
- (389) Todėl Komisija mano, kad dėl 2008 m. sutarčių, kurias SMAC sudarė su *Ryanair* ir AMS, šios bendrovės gavo ekonominės naudos. Kadangi ši nauda gauta pagal konkrečias su atitinkama oro transporto bendrove sudarytos sutarties nuostatas, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.

9.1.4. Poveikis prekybai ir konkurencijai

- (390) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos vykdant Sąjungos vidaus prekybą įmonės padėtis pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką⁽¹⁸⁴⁾ tam, kad dėl priemonės būtų iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.
- (391) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui⁽¹⁸⁵⁾, oro vežėjai gali laisvai vykdyti skrydžius Sąjungos vidaus maršrutais ir gauti neribotą kabotažo leidimą. Tačiau, Teisingumo Teismo nuomone, „tuo atveju, kai įmonė veikia sektoriuje, kuriame įvairių valstybių narių gamintojai faktiškai konkuruoja tarpusavyje, bet kokia pagalba, kurią ši įmonė gauna iš valdžios institucijų, gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir kenkti konkurencijai, jeigu rinkoje tęsiant įmonės veiklą konkurentams trukdoma didinti jų užimamas rinkos dalis ir mažėja konkurentų galimybės didinti eksporto apimtį“⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) Šiuo atveju reikia pripažinti, kad dėl nagrinėjamų priemonių galėjo sumažėti su oro maršrutu susijusios veiklos sąnaudos, o veiklos vykdytojai galėjo būti paskatinti maršrutą iš vieno oro uosto perkelti į kitą. Todėl Komisija mano, kad dėl nagrinėjamų priemonių iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis tarpusavio prekybai Europos Sąjungoje.

9.1.5. Išvada dėl pagalbos

- (393) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad dėl 2008 m. sutarčių bendrovėms *Ryanair* ir AMS buvo suteikta valstybės pagalba.

9.2. Suderinamumas su vidaus rinka

- (394) Nagrinėjama pagalba yra veiklos pagalba. Taigi tokia pagalba suderinama gali būti paskelbta tik išskirtinėmis, deramai pagrįstomis aplinkybėmis.
- (395) Be to, iš Teisingumo Teismo praktikos⁽¹⁸⁷⁾ matyti, kad Prancūzija turėjo nurodyti, pagal kokią teisinį pagrindą nagrinėjama pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir įrodyti, kad suderinamumo sąlygos įvykdytos. Taigi sprendime pradėti procedūrą Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti galimą teisinį suderinamumo pagrindą ir įrodyti, ar taikomos suderinamumo sąlygos įvykdytos, visų pirma tuo atveju, kai nagrinėjama pagalba turi būti laikoma pagalba veiklai, susijusiai su naujais maršrutais teikiamomis paslaugomis, pradėti. Tačiau Prancūzija niekada netvirtino, kad nagrinėjamos priemonės yra su vidaus rinka suderinama pagalba veiklai pradėti, taip pat nepateikė kito suderinamumo pagrindo arba argumentų, kuriais remiantis pagalbą būtų galima pagrįstai paskelbti suderinama. Be to, jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė įrodymų, kad šios priemonės suderinamos su vidaus rinka.
- (396) Tačiau, Komisijos nuomone, naudinga išnagrinėti, kokią šios pagalbos dalį būtų galima paskelbti suderinama atsižvelgiant į pagalbos įnašą pradedant teikti paslaugas naujais maršrutais.

⁽¹⁸⁴⁾ 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717.

⁽¹⁸⁵⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992 8 24, p. 1), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

⁽¹⁸⁶⁾ Visų pirma žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, 1991 m. Rink. p. I-1603.

⁽¹⁸⁷⁾ Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija prieš Komisiją*, C-364/90, Rink. p. I-02097, 20 punktą.

- (397) Šiuo klausimu naujosiose gairėse nurodyta: „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.“⁽¹⁸⁸⁾.
- (398) 2005 m. gairėse nurodyta, kad „[k]iekvienos pagalbos oro uostų infrastruktūrai finansuoti arba veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Kitais atvejais tokią pagalbą Komisija nagrinės remdamasi kriterijais, galiojusiais tuo metu, kai pagalba pradėta teikti.“⁽¹⁸⁹⁾.
- (399) Kadangi 2008 m. sutartys sudarytos įsigaliojus 2005 m. gairėms, šios gairės yra taikomas teisinis pagrindas.
- (400) Šiuo klausimu 2005 m. gairių 27 punkte nurodyta, kad oro transporto bendrovėms suteikta veiklos pagalba (pavyzdžiui, pagalba veiklai pradėti) suderinama su vidaus rinka gali būti paskelbta tik išimtiniais atvejais, laikantis griežtų sąlygų, mažiau palankių ūkininkauti Europos regionų, t. y. regionų, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta nukrypti leidžianti nuostata, atveju, taip pat atokiausių regionų ir regionų, kuriuose nedidelis gyventojų tankis, atveju.
- (401) Kadangi Angulemo oro uostas nėra tokia regione, ši nukrypti leidžianti nuostata jam netaikoma.
- (402) Komisija pažymi, kad nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis neįrodė, kad pagal 2005 m. gaires ar bet koki kitą pagrindą šios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.
- (403) Kadangi 2005 m. gairių 79 punkte nustatyti su pagalba veiklai pradėti susiję kriterijai taikomi kartu, Komisija mano, kad reikėtų išnagrinėti šių gairių 5.2 skirsnio i ir k punktuose nurodytus kriterijus.
- (404) Dėl i kriterijaus (verslo planas, kuriame įrodomas gyvybingumas, ir naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams vertinimas) pažymėtina, kad Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti, ar tokie verslo planai buvo parengti, ir, jeigu buvo, pateikti jų kopijas. Nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad tokie verslo planai buvo. Be to, iš *Ryanair* ir (arba) AMS pareiškimų matyti, kad nebuvo parengtas joks verslo planas siekiant įrodyti, jog, pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, maršrutas bus gyvybingas pakankamai ilgai. Iš tikrųjų oro maršruto Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas gyvybingumo nebuvo galima įrodyti remiantis jokia *ex ante* analize, pagrįsta sudarant 2008 m. sutartis oro transporto bendrovės turėtais duomenimis. Todėl i punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.
- (405) Pagal k punkte nurodytą kriterijų (apeliacija) siekiant padėti išvengti bet kokios diskriminacijos, kuri galėtų pasireikšti skiriant pagalbą, valstybių narių lygmeniu turi būti nustatytos apeliacijos priemonės. Komisija pažymi, kad sudarant 2008 m. sutartis nebuvo jokios apeliacijos priemonės, kurią taikant būtų siekiama padėti išvengti diskriminacijos skiriant pagalbą veiklai pradėti. Taigi k punkte nurodytas kriterijus taip pat neįgyvendintas.

9.3. Išvada

- (406) Todėl vykdant šią procedūrą nagrinėjamos 2008 m. sutartys, kurias SMAC sudarė su *Ryanair* ir AMS, yra su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba.

10. BENDROSIOS IŠVADOS

- (407) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį valstybė narė privalo pranešti apie visus ketinimus suteikti arba pakeisti pagalbą. Suinteresuotoji valstybė narė savo pasiūlytų priemonių negali įgyvendinti tol, kol nepriimtas galutinis sprendimas. Šiuo atveju Prancūzijos institucijos apie kompensacijas, kurias gavo Angulemo oro uostą valdančios įstaigos, ir apie 2008 m. sutartis nepranešė. Be to, pagalba išmokėta Komisijai dar nepriėmus galutinio sprendimo dėl jos.

⁽¹⁸⁸⁾ Naujųjų gairių 174 punktas.

⁽¹⁸⁹⁾ 2005 m. gairių 85 punktas.

- (408) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį Angulemo oro uosto gautos kompensacijos yra neteisėta, tačiau su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba.
- (409) Tačiau *Ryanair* ir AMS veiklai skirtos sumos, išmokėtos įgyvendinant 2008 m. sutartis, yra neteisėta ir su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba.

11. IŠIEŠKOJIMAS

- (410) Pagal nusistovėjusią teismo praktiką Komisija, nustačiusi, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka, gali įpareigoti atitinkamą valstybę narę šią pagalbą panaikinti arba pakeisti⁽¹⁹⁰⁾. Pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999⁽¹⁹¹⁾ 14 straipsnį „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo (toliau – „sprendimas išieškoti pagalbą“). Komisija nereikalauja išieškoti pagalbos, jeigu tai prieštarautų bendrajam Bendrijos teisės principui“.
- (411) Tikslas, kurio Komisija siekia reikalaujama, kad atitinkama valstybė narė išieškotų su vidaus rinka nesuderinamą pagalbą, yra atkurti ankstesnę padėtį⁽¹⁹²⁾. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mano, kad tikslas pasiektas, jei gavėjai grąžino neteisėtai suteiktą pagalbą ir taip prarado turėtą pranašumą, palyginti su konkurentais. Taip atkurama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis⁽¹⁹³⁾.
- (412) Šiuo atveju akivaizdu, kad nustatytos neteisėtos pagalbos išieškojimas neprieštarauja jokiame bendrajame Sąjungos teisės principui. Visų pirma nei Prancūzija, nei suinteresuotosios trečiosios šalys argumentų šiuo klausimu nepateikė.
- (413) Todėl Prancūzija turi imtis visų būtinų priemonių, kad iš *Ryanair* ir AMS būtų išieškota pagal 2008 m. sutartis neteisėtai suteikta pagalba.
- (414) Išieškotinos pagalbos sumos turi būti nustatytos taip, kaip nurodyta toliau. 2008 m. sutartys turi būti laikomos sutartimis, dėl kurių kiekvienais šių sutarčių taikymo metais išmokėta vienoda metinė pagalbos suma. Kiekviena suma apskaičiuojama remiantis neigiamą 12 lentelėje pateikto papildomo srauto, numatyto sudarant 2008 m. sutartį, dalimi (pajamomis atskaičius sąnaudas). Iš tikrųjų šios sumos atitinka sumas, kurias būtų reikėję numatyti išskaičiuoti (kiekvienais metais) iš rinkodaros paslaugų sumos (arba kurias būtų reikėję numatyti įskačiuoti į oro transporto bendrovių mokamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų mokesčius), kad sutarties grynioji dabartinė vertė būtų teigiama, kitaip sakant, kad sutartis atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.
- (415) Siekiant atsižvelgti į tikrą naudą, kurią *Ryanair* ir AMS gavo taikant 2008 m. sutartis, 414 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sumos remiantis Prancūzijos pateiktais įrodymais gali būti patikslintos atsižvelgiant į: i) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų mokėjimų, kuriuos pagal oro uosto paslaugų sutartį *Ryanair* atliko mokėdama tūpimo mokesčių, keleivio mokesčių ir antžeminių paslaugų mokesčių, ir, kita vertus, numatytų (*ex ante*) srautų, atitinkančių šiuos pajamų punktus ir nurodytų 12 lentelėje, skirtumą; ii) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų su rinkodara susijusių mokėjimų, kurie pagal rinkodaros paslaugų sutartį atlikti bendrovėms *Ryanair* ir AMS, ir, kita vertus, atitinkamų numatytų (*ex ante*) rinkodaros sąnaudų, nurodytų 12 lentelėje, skirtumą.
- (416) Be to, Komisija mano, kad tikrą naudą *Ryanair* ir AMS gavo tik laikotarpiu, kurį iš tikrųjų buvo vykdomos 2008 m. sutartys. Iš tiesų šias sutartis nutraukus *Ryanair* ir AMS su rinkodara susijusių mokėjimų negavo. Todėl pagalbos sumos, apskaičiuotos taip, kaip nurodyta toliau, ir susijusios su 2008 m. sutartimis, tais metais, kuriais sutartis nebebuvo taikoma (visų pirma dėl to, kad bendru šalių susitarimu buvo nutraukta pirma laiko) sumažintos iki nulio.

⁽¹⁹⁰⁾ 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, Rink. p. 00813, 13 punktas.

⁽¹⁹¹⁾ 1999 m. kovo 22 d. Reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

⁽¹⁹²⁾ 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92, C-279/92 ir C- 280/92, Rink. p. I-4103, 75 punktas.

⁽¹⁹³⁾ 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, Rink. p. I-03671, 64–65 punktai.

- (417) 13 lentelėje pateikta atitinkama informacija apie sumas, kuriomis remiantis apskaičiuotos išieškotinos sumos. Šias sumas sudaro numatyti papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas), gauti taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, tačiau tais metais, kuriais nebuvo atėjęs šių sumų mokėjimo terminas, jos sumažintos.

13 lentelė

Informacija apie sumas, išieškotinas pagal 2008 m. sutartis

Orientacinė pagal schemą gauta pagalbos suma (EUR) ⁽¹⁾					Išieškotina orientacinė pagalbos suma (EUR) (pagrindinė suma)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	0	0	0	868 695

⁽¹⁾ Apskaičiuojant palūkanas pagalbos suteikimo diena laikoma atitinkamų metų gruodžio 31 d.

- (418) Kaip jau paaiškinta, Komisija mano, kad taikant valstybės pagalbos taisykles *Ryanair* ir AMS yra vienas ekonominis subjektas ir kad 2008 m. vasario 8 d. kartu sudarytos rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartys turi būti laikomos vienu sandoriu. Todėl Komisija mano, kad *Ryanair* ir AMS solidariai atsakingos už visos pagal 2008 m. sutartis gautos pagalbos grąžinimą.
- (419) Bendra pagalbos suma, kuri 2008–2009 m. iš tikrųjų išmokėta taikant 2008 m. sutartis, yra maždaug 868 695 EUR.
- (420) Prancūzijos institucijos nurodytą sumą turi išieškoti per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.
- (421) Be to, Prancūzijos institucijos prie pagalbos sumos turi pridėti išieškojimo palūkanas, skaičiuojamas nuo dienos, kurią nagrinėjama pagalba perduota įmonėms, t. y. nuo kiekvienos faktinės pagalbos išmokėjimo dienos iki faktinio pagalbos išieškojimo dienos ⁽¹⁹⁴⁾, laikydamosi Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ⁽¹⁹⁵⁾ V skyriaus nuostatų. Kadangi šiuo atveju pagalbą sudarantys srautai yra sudėtiniai ir gauti kelias metų dienas, o kai kurių pajamų kategorijų atveju net ir nuolat, Komisija mano, kad apskaičiuojant išieškojimo palūkanas atitinkamos pagalbos išmokėjimo diena gali būti laikoma metų pabaigos diena – kiekvienų atitinkamų metų gruodžio 31 d.
- (422) Jeigu valstybė narė patirtų nenumatytų sunkumų arba susidarytų Komisijos nenumatytos aplinkybės, apie šiuos sunkumus gali būti pranešta Komisijai; jai taip pat gali būti pateikta pasiūlymų dėl tinkamų pakeitimų, kad Komisija juos įvertintų. Tokiu atveju Komisija ir valstybė narė geranoriškai bendradarbiauja, kad įveiktų šiuos sunkumus, visiškai laikydamosi SESV nuostatų ⁽¹⁹⁶⁾.
- (423) Todėl Komisija ragina Prancūziją nedelsiant jai pranešti apie visus vykdančią šį sprendimą patirtus sunkumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Šarantos departamento, Angulemo ir jo priemiesčių aglomeracijos bendrijos ir Brakonos ir Šarantos savivaldybių bendrijos pagal 2002 m. gegužės 23 d. sutartį dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* eksploatavimo ir plėtros finansavimo sąlygų atlikti mokėjimai, taip pat mokėjimai, kuriuos atitinkamai Angulemo pramonės ir prekybos rūmams ir

⁽¹⁹⁴⁾ Žr. minėto Reglamento Nr. 659/99 14 straipsnio 2 dalį.

⁽¹⁹⁵⁾ 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).

⁽¹⁹⁶⁾ Žr. 1989 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-94/87, Rink. p. 175, 9 punktą ir 1995 m. balandžio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-348/93, Rink. p. 673, 17 punktą.

bendrovei *SNC-Lavalin* Šarantos oro uostų jungtinė profesinė sąjunga atliko pagal 2009 m. sausio 22 d. valdymo subrangos sutartį ir 2011 m. rugpjūčio 8 d. išpareigojimų aktą, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kurią Prancūzija neteisėtai suteikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. Mokėjimai, kuriuos bendrovėms *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* Šarantos oro uostų jungtinė profesinė sąjunga atliko pagal 2008 m. vasario 8 d. sudarytas oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartis, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kurią Prancūzija neteisėtai suteikė pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2 straipsnis

1. Šarantos departamento, Angulemo ir jo priemiesčių aglomeracijos bendrijos ir Brakonos ir Šarantos savivaldybių bendrijos pagal 2002 m. gegužės 23 d. sutartį dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* eksploatavimo ir plėtros finansavimo sąlygų atlikti mokėjimai, taip pat mokėjimai, kuriuos Angulemo pramonės ir prekybos rūmams Šarantos oro uostų jungtinė profesinė sąjunga atliko pagal 2009 m. sausio 22 d. valdymo subrangos sutartį, yra valstybės pagalba, suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį.

2. Mokėjimai, kuriuos Šarantos oro uostų jungtinė profesinė sąjunga bendrovei *SNC-Lavalin* atliko pagal 2011 m. rugpjūčio 8 d. išpareigojimų aktą, yra suderinami su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, jeigu Prancūzija įrodys Komisijai, kad bendra per visą sutarties galiojimo laikotarpį išmokėta suma neviršija to, kas būtina vykdant vien viešųjų paslaugų išpareigojimus patirtoms grynosioms sąnaudoms, neapimančioms su platformos komercine plėtra susijusių sąnaudų, padengti, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą.

3. Per keturis mėnesius nuo tada, kai baigs galioti 2011 m. Šarantos oro uostų jungtinės profesinės sąjungos ir bendrovės *SNC-Lavalin* sudaryta sutartis, Prancūzija Komisijai pateikia ataskaitą, kurioje įrodoma, kad bendrovei *SNC-Lavalin* suteiktos kompensacijos suma, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą, visą sutarties galiojimo laikotarpį atitinka Sprendimo 2012/21/ES 5 straipsnį.

4. Pagalba, kurią bendrovėms *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* Šarantos oro uostų jungtinė profesinė sąjunga suteikė pagal 2008 m. vasario 8 d. su *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* sudarytas oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartis, yra nesuderinama su vidaus rinka.

3 straipsnis

1. Prancūzija privalo užtikrinti, kad pagalbos gavėjai grąžintų 2 straipsnio 4 dalyje nurodytą pagalbą. *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* pagalbą privalo grąžinti kartu.

2. Išieškotinos sumos mokamos su palūkanomis, skaičiuojamomis nuo dienos, kurią šios sumos perduotos pagalbos gavėjams, iki faktinio jų išieškojimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008⁽¹⁹⁷⁾, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

4. Nuo šio sprendimo priėmimo dienos Prancūzija nutraukia visą 2 straipsnio 4 dalyje nurodytos pagalbos mokėjimą.

4 straipsnis

1. 2 straipsnio 4 dalyje nurodyta pagalba išieškoma nedelsiant ir veiksmingai.

2. Prancūzija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

⁽¹⁹⁷⁾ 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Prancūzija Komisijai pateikia šią informaciją:

- a) pagalbos sumas, kurios turi būti išieškotos taikant 3 straipsnį;
- b) išsamų šiam sprendimui įgyvendinti skirtų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis, aprašymą;
- c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.

2. Prancūzija praneša Komisijai apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą, kol bus visiškai išieškota 2 straipsnio 4 dalyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie pagalbos sumas ir palūkanas, kurios iš pagalbos gavėjų jau išieškotos.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1227

2014 m. liepos 23 d.

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

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5085)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ⁽¹⁾,

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ⁽²⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2007 m. sausio 25 d. raštu Prancūzijos institucijos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie bendrovei *Airport Marketing Services Limited* (toliau – AMS), kuri yra oro transporto bendrovės *Ryanair Limited* (toliau – *Ryanair*) patronuojamoji bendrovė ir kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, skirtą priemonę – su AMS sudarytą rinkodaros paslaugų sutartį. Prancūzijos institucijos apie šią priemonę pranešė kaip apie valstybės pagalbą. Kadangi priemonę Prancūzijos institucijos jau buvo įgyvendinusios, ją Komisija užregistravo neteisėtos pagalbos registre (numeriu NN 12/07).
- (2) Prancūzijos institucijų prašymu 2007 m. vasario 20 d. ir 2007 m. liepos 16 d. su Komisijos tarnybomis surengti darbo susitikimai.
- (3) 2007 m. vasario 26 d. raštu Komisija paprašė Prancūzijos institucijų pateikti papildomą informaciją. Kadangi per nustatytą laiką atsakymas negautas, 2007 m. birželio 15 d. Prancūzijos institucijoms buvo nusiųstas priminimas. 2007 m. liepos 12 d. raštu Prancūzijos institucijos prašytą informaciją pateikė.
- (4) 2007 m. lapkričio 28 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms pranešė apie savo sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį.
- (5) 2008 m. vasario 15 d. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽³⁾. Komisija suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas dėl nagrinėjamos priemonės.
- (6) 2007 m. gruodžio 18 d. ir 2008 m. sausio 29 d. Prancūzijos institucijos paprašė pratęsti joms nustatytą pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikimo terminą. 2008 m. sausio 4 d. ir 2008 m. vasario 1 d. raštais Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2008 m. vasario 28 d.
- (7) Prancūzijos institucijos pastabas Komisijai pateikė 2008 m. birželio 2 d.

⁽¹⁾ 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo atitinkamai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Šios abiejų Sutarčių nuostatos iš esmės sutampa. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius pritaikyti suprantamos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat padaryta tam tikrų terminijos pakeitimų, pavyzdžiui, terminas „Bendrija“ pakeistas terminu „Sąjunga“, „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“, o „Pirmosios instancijos teismas“ – „Bendrojo Teismo“. Šiame sprendime vartojama SESV terminija.

⁽²⁾ OL C 41, 2008 2 15, p. 11, ir OL C 96, 2012 3 31, p. 22.

⁽³⁾ OL C 41, 2008 2 15, p. 11.

- (8) 2008 m. vasario 25 d. Komisija gavo Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų (toliau – PBPPR) pastabas ⁽⁴⁾, 2008 m. kovo 14 d. raštais – AMS ⁽⁵⁾, oro transporto bendrovės *Ryanair* ir Europos oro transporto bendrovių asociacijos (*Association of European Airlines*, toliau – AEA) pastabas, o 2008 m. kovo 19 d. – oro transporto bendrovės *Air France* pastabas ⁽⁶⁾. 2008 m. birželio 11 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, suteikusi jai galimybę pastabas pakomentuoti.
- (9) 2008 m. liepos 7 d. raštu Prancūzijos institucijos Komisijai pranešė, kad komentarų dėl trečiųjų šalių pastabų neturi.
- (10) Prancūzijos institucijų prašymu 2008 m. lapkričio 4 d. buvo surengtas Komisijos tarnybų ir PBPPR atstovų susitikimas. Susitikime Komisija Prancūzijos institucijoms pranešė pasamdžiusi nepriklausomą konsultantą, kad šis jai padėtų išnagrinėti atitinkamas sutartis (toliau – konsultantas). 2011 m. kovo 30 d. konsultantas pateikė savo ataskaitą.
- (11) 2011 m. kovo 17 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. 2011 m. balandžio 13 d. raštu Prancūzijos institucijos terminą paprašė pratęsti iki 2011 m. birželio 1 d., ir 2011 m. gegužės 6 d. raštu Komisijos tarnybos šį terminą patvirtino. Prancūzijos institucijos atsakymą pateikė 2011 m. gegužės 30 d. raštu.
- (12) 2011 m. balandžio 11 d. raštu Komisija bendrovės *Ryanair* paprašė pateikti papildomą informaciją. *Ryanair* atsakymą pateikė 2011 m. rugpjūčio 31 d. raštu. 2011 m. spalio 11 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, kad ši jas pakomentuotų. 2011 m. lapkričio 21 d. raštu Prancūzijos institucijos Komisijai pranešė, kad komentarų dėl šių pastabų neturi.
- (13) 2012 m. sausio 25 d. raštu Komisija Prancūzijai pranešė apie savo sprendimą išplėsti 2007 m. pradėtą oficialią tyrimo procedūrą – įtraukti į ją įvairias priemones, skirtas Po oro uostu besinaudojančioms oro transporto bendrovėms ir oro uostų valdančiai įstaigai. 2012 m. kovo 31 d. Komisijos sprendimas buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁷⁾. Komisija suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.
- (14) 2012 m. vasario 22 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. 2012 m. vasario 28 d. Prancūzijos institucijos paprašė pratęsti joms nustatytą pastabų dėl 2012 m. sausio 25 d. sprendimo pateikimo terminą ir terminą, kuris nustatytas 2012 m. vasario 22 d. Komisijos rašte. Komisija sutiko, kad šie terminai būtų pratęsti iki 2012 m. kovo 27 d. 2012 m. kovo 29 d. raštu Prancūzijos institucijos pateikė atsakymą į 2012 m. vasario 22 d. Komisijos raštą ir savo pastabas dėl sprendimo išplėsti procedūrą.
- (15) Išplėtusi procedūrą Komisija 2012 m. balandžio 30 d. gavo PBPPR pastabas ⁽⁸⁾, AMS pastabas ⁽⁹⁾ ir oro transporto bendrovės *Ryanair* pastabas ⁽¹⁰⁾. 2012 m. gegužės 31 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, kad ši jas pakomentuotų. 2012 m. birželio 13 d. raštu Prancūzija nurodė, kad komentarų neturi.
- (16) 2012 m. balandžio 26 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijų paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzijos institucijos atsakymą pateikė 2012 m. gegužės 10 d. raštu.
- (17) 2013 m. balandžio 10 d. raštu *Ryanair* Komisijai atsiuntė du bendrovės *Oxera* parengtus pranešimus ir analizę, kurią atliko profesorius Damien P. McLoughlin. 2013 m. gegužės 3 d. raštu Komisija šiuos dokumentus nusiuntė Prancūzijos institucijoms, kad ši juos pakomentuotų. 2013 m. birželio 7 d. raštu Prancūzija nurodė, kad komentarų neturi.

⁽⁴⁾ 2008 m. balandžio 14 d. Komisija PBPPR paprašė pateikti nekonfidencialią savo pastabų versiją. 2008 m. balandžio 16 d. PBPPR patvirtino, kad jų pastabose konfidencialių duomenų, kurių nebūtų galima pateikti Prancūzijos institucijoms, nėra.

⁽⁵⁾ 2008 m. balandžio 10 d. Komisija bendrovės AMS paprašė pateikti nekonfidencialią savo pastabų versiją. 2008 m. gegužės 19 d. bendrovė AMS Komisijai tokią versiją pateikė.

⁽⁶⁾ 2008 m. kovo 13 d. raštu *Air France* paprašė pratęsti pastabų dėl 2007 m. lapkričio 28 d. sprendimo pateikimo terminą – jį Komisija sutiko pratęsti 2008 m. kovo 17 d.

⁽⁷⁾ OL C 96, 2012 3 31, p. 22.

⁽⁸⁾ 2012 m. gegužės 14 d. PBPPR patvirtino, kad šiose pastabose konfidencialių duomenų, kurių nebūtų galima pateikti Prancūzijos institucijoms, nėra.

⁽⁹⁾ 2012 m. gegužės 1 d. bendrovė AMS Komisijai pateikė nekonfidencialią savo pastabų versiją.

⁽¹⁰⁾ *Ryanair* patvirtino, kad šiose pastabose konfidencialių duomenų nėra.

- (18) 2013 m. lapkričio 14 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją.
- (19) 2013 m. gruodžio 16 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms nusiuntė konsultanto ataskaitą, kad šios ją pakomentuotų. Per nustatytą terminą Prancūzija pastabų nepateikė.
- (20) 2013 m. gruodžio 19 d. Prancūzija paprašė pratęsti jai nustatytą atsakymo į 2013 m. lapkričio 14 d. prašymą pateikti informaciją terminą. Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2014 m. sausio 23 d. Kadangi per šį laiką atsakymas nebuvo gautas, 2014 m. sausio 24 d. raštu Komisija Prancūzijai nusiuntė priminimą, nustačiusi papildomą dešimties darbo dienų terminą. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. vasario 6 d. raštu.
- (21) 2013 m. gruodžio 20 d., 2014 m. sausio 17 d. ir 2014 m. sausio 31 d. Komisija gavo *Ryanair* pastabas. Atitinkamai 2014 m. sausio 9 d., 2014 m. sausio 23 d. ir 2014 m. vasario 4 d. raštais šios papildomos pastabos buvo pateiktos Prancūzijai. Savo 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. vasario 3 d. ir 2014 m. gegužės 21 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad pastabų neturi.
- (22) Priėmus Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (toliau – naujosios gairės)⁽¹¹⁾, 2014 m. vasario 24 d., kovo 13 d. ir kovo 19 d. Komisija paragino Prancūziją ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai. Prancūzija pastabas pateikė 2014 m. kovo 19 d.
- (23) Be to, 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*⁽¹²⁾ buvo paskelbtas pranešimas, kuriame valstybės narės ir suinteresuotosios šalys paragintos pateikti pastabas (taip pat ir šioje byloje) atsižvelgiant į naujųjų gairių įsigaliojimą. Bendrovė *Air France*, nevyriausybinių organizacijų *Transport & Environment* ir PBPPR pastabas pateikė per tam nustatytą laiką. 2014 m. gegužės 28 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. 2014 m. birželio 6 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai, kad pastabų neturi.
- (24) 2014 m. vasario 27 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. 2014 m. kovo 17 d. Prancūzija paprašė pratęsti jai nustatytą atsakymo į 2014 m. vasario 27 d. prašymą pateikti informaciją terminą. Komisija terminą sutiko pratęsti iki 2014 m. balandžio 27 d. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. balandžio 25 d. raštu⁽¹³⁾.
- (25) 2014 m. gegužės 16 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2014 m. birželio 6 d. raštu.

2. BENDRA INFORMACIJA APIE ORO UOSTĄ

- (26) Kaip nurodyta sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą, Po Pirėnų oro uostas (toliau – Po oro uostas) yra Atlanto Pirėnų departamente, Akvitanijos regione.
- (27) Šis oro uostas iš pradžių priklausė valstybei, kuri pagal viešųjų įrenginių naudojimo koncesiją, iki 2015 m. gruodžio 31 d. suteiktą 1965 m. kovo 12 d. tarpministeriniu nutarimu (toliau – 1965 m. nutarimas), prie kurio pridėtos specifikacijos, kuriose visų pirma nustatytos atitinkamos valstybės ir PBPPR pareigos, jį eksploatuoti pavedė PBPPR. Tarpministerinis nutarimas ir koncesijos specifikacijos buvo iš dalies pakeisti keturiais vienas po kito priimtais priedais.
- (28) PBPPR priklauso prekybos ir pramonės rūmų tinklui. Prancūzijoje prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios administracinės įstaigos. Apskritai prekybos ir pramonės rūmai atstovauja bendriems savo apygardos prekybos, pramonės ir paslaugų sektorių interesams. Prekybos ir pramonės rūmų uždaviniai ir išimtiniai įgaliojimai nustatyti įstatymu, jų administracinę ir finansinę priežiūrą vykdo valstybė tarpininkaujant finansų ir infrastruktūros ministrui, taip pat teritorijos planavimo ir administravimo ministrui, kurie veikia savo kompetencijos srityje. Pagal Prekybos kodekso R 712–2 straipsnį „[r]egiono ir teritorinių prekybos ir pramonės rūmų priežiūrą vykdo regiono prefektas, kuriam padeda už viešuosius finansus atsakingas regiono pareigūnas“. Taigi priežiūros institucijai turi būti pranešama apie svarbius tam tikrų teisės aktuose nustatytų kategorijų sprendimus (pavyzdžiui, susijusius su biudžetu, skolinimusi, garantijų teikimu trečiosioms šalims, finansinėmis investicijomis į komercinių bendrovių arba pagal civilinę teisę įsteigtų bendrovių kapitalą arba tokių investicijų perleidimu ar didinimu ir kt.). Šiuos dokumentus galima vykdyti tik tuomet, jeigu jie skirti priežiūros institucijai, kuri gali jiems prieštarauti. Prekybos ir pramonės rūmams vadovauja asamblėja, kurios nariai renkami iš šių rūmų apygardoje veikiančių įmonių atstovų.

⁽¹¹⁾ OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

⁽¹²⁾ OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

⁽¹³⁾ Su šiuo raštu Prancūzija taip pat pateikė PBPPR pranešimą ir nurodė, kad Prancūzijos institucijos nepritaria jame pateiktam vertinimui. Bet kuriuo atveju šiame pranešime daugiausia pakartojamos pastabos, kurias PBPPR jau yra tiesiogiai pateikę Komisijai.

- (29) Po oro uosto valdymo apskaita yra nuo PBPPR bendros apskaitos atskirta konkreti apskaita.
- (30) 2007 m. sausio 1 d., taikydama 2004 m. rugpjūčio 13 d. Įstatymo Nr. 2004–809 dėl vietos mastu galiojančių laisvių ir pareigų 28 straipsnį, valstybė oro uosto nuosavybę perdavė vietos valdžios institucijų grupei, Po Pirėnų oro uosto jungtinei profesinei sąjungai (toliau – jungtinė profesinė sąjunga), kurios nariai yra Akvitanijos regiono taryba, Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba, Po *Porte des Pyrénées* aglomeracijos bendruomenė ir keturiolika savivaldybių bendruomenių. Šiuo tikslu buvo sudaryta valstybės ir jungtinės profesinės sąjungos sutartis, pradėta taikyti 2007 m. kovo 1 d. Ši sutartis iš dalies pakeista 2009 m. rugpjūčio 12 d. priedu.
- (31) Tapusi oro uosto savininke, jungtinė profesinė sąjunga pakeitė valstybę, perėmusi koncesiją suteikiančios institucijos funkcijas. Pagal minėto 2004 m. rugpjūčio 13 d. įstatymo 28 straipsnio VI punkto 2^o dalies nuostatas ji perėmė ankstesnes sutartis, visų pirma su PBPPR sudarytą koncesijos sutartį. Taigi ir prieš perduodant nuosavybę jungtinei profesinei sąjungai, ir ją perdavus PBPPR buvo oro uosto veiklos vykdytojas.
- (32) Oro uoste priimami ir civiliniai, ir kariniai orlaiviai. Šioje lentelėje nurodytas bendras išvykusių ir atvykusių keleivių, kurie naudojo oro uostu 2000–2013 m., skaičius.

1 lentelė

2000–2013 m. Po oro uosto transporto srautas (keleivių skaičius)

Metai	Iš viso
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Šaltinis: Prancūzijos pateikti duomenys ir PBPPR interneto svetainė.

- (33) *Ryanair* veiklą Po oro uoste pradėjo vykdyti 2003 m. balandžio mėn. NAGRINĖJAMU laikotarpiu (2003–2011 m.) *Ryanair* teikė paslaugas maršrutais į Londoną, Šarlerua, Bristolį ir Bovė.
- (34) 2010 m. *Ryanair* skraidinti keleiviai sudarė apie 16 % oro uosto keleivių. Skrydžius į ir iš Po *Ryanair* nutraukė po to, kai 2011 m. balandžio 1 d. baigė galioti pagal sutartį su oro uostu jos prisiimti įsipareigojimai.

- (35) Be *Ryanair*, pagrindinė Po oro uostu besinaudojanti komercinė bendrovė yra *Air France*. Ji vykdo daugumą skrydžių iš Po, ir jos paslaugos sudaro didžiąją šio oro uosto transporto srauto dalį (maždaug 80 % keleivių).
- (36) Nagrinėjamu laikotarpiu oro uostu naudojosi ir kitos oro transporto bendrovės, visų pirma grupės *Air France KLM* patronuojamoji bendrovė *Transavia CV* (toliau – *Transavia*).

3. PRIEMONĖS, DĖL KURIŲ PRIIMTAS SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ IR PARENGTA KONSULTANTO ATASKAITA

- (37) Priemonės, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą, visų pirma yra susijusios su paslaugų teikimu maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostai (abiem kryptimis). Tokios priemonės, viena vertus, yra 2005 m. PBPPR su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, kita vertus, tą pačią dieną PBPPR su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis. Abi minėtos sutartys (toliau – 2005 m. sutartys) pasirašytos 2005 m. birželio 30 d. ir sudarytos penkeriems metams, numčius galimybę pratęsti jas papildomiems penkeriems metams.

3.1. SU AMS IR RYANAIR SUDARYTOS 2005 M. SUTARTYS

3.1.1. SU AMS SUDARYTA RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTIS, SUSIJUSI SU MARŠRUTU PO–LONDONO STANSTEDO ORO UOSTAS

- (38) AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, turinti išimtinę teisę teikti rinkodaros paslaugas *Ryanair* interneto svetainėje www.ryanair.com. Su AMS sudarytoje internetinės rinkodaros paslaugų sutartyje (toliau – 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartis), apie kurią pranešė Prancūzija, nurodyta: „šios sutarties pagrindas yra *Ryanair* išsipareigojimas kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Po–Londonas (Stanstedo oro uostas)“ (1 straipsnis). Rinkodaros paslaugų sutarties tikslas – „nustatyti sąlygas, kuriomis bendrovė *Airport Marketing Services* PBPPR teiks konkrečias rinkodaros paslaugas reklamuodama įvairias Po ir Bearno regiono turizmo ir verslo traukos vietas“; joje nurodyta, kad „pagrindinė priemonė, naudojama rinkodaros paslaugoms teikti pagal šią sutartį, yra interneto svetainė <http://www.ryanair.com>, kurioje galima tiesiogiai skelbti tikslią informaciją galimiems pigių skrydžių oro transporto bendrovės *Ryanair* keleiviams.“ (1 straipsnio 1 dalis).
- (39) 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytos taisyklės, pagal kurias AMS *Ryanair* interneto svetainėje⁽¹⁴⁾ teikia tam tikras reklamos paslaugas. Visos šios paslaugos teikiamos taip:

- „informacija pateikiama tinkamoje interneto svetainės <http://www.ryanair.com> tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, penkiose (5) 150 žodžių pastraipose, įtrauktose į skirsnį „Airport marketing Services Top Five Things To Do“ (penki dalykai, kuriuos būtina padaryti atvykus į Po) (metinė vienos pastraipos kaina pagal kainų lentelę yra 20 000 EUR)“;
- „tinkamoje interneto svetainės <http://www.ryanair.com> tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, dešinėje pusėje esančioje juostoje pateikiamas vienas (1) PBPPR nurodytos interneto svetainės saitas (metinė vieno saito kaina pagal kainų lentelę yra 15 000 EUR)“;
- „tinkamoje interneto svetainės <http://www.ryanair.com> tinklalapio, susijusio su Po kryptimi, vietoje, skirsnyje „Top Five Things To Do“, pateikiami septyni (7) PBPPR nurodytų interneto svetainių saitai (metinė vieno saito kaina pagal kainų lentelę yra 10 000 EUR)“;
- „45 (keturiasdešimt penkias) dienas per metus interneto svetainės <http://www.ryanair.com> pradžios tinklalapyje anglų kalba pateikiamas PBPPR nurodytos interneto svetainės saitas (vienos dienos kaina pagal kainų lentelę yra 6 000 EUR) (3 straipsnis)“.

- (40) Pagal šią sutartį PBPPR išsipareigojo visą sutarties galiojimo laikotarpį bendrovei AMS kasmet mokėti 437 000 EUR.

3.1.2. SU RYANAIR SUDARYTA ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTIS, SUSIJUSI SU MARŠRUTU PO–LONDONO STANSTEDO ORO UOSTAS

- (41) Su *Ryanair* sudarytoje oro uosto paslaugų sutartyje (toliau – 2005 m. oro uosto paslaugų sutartis) nustatytos taisyklės, pagal kurias vežėjui leidžiama naudotis Po oro uosto infrastruktūra, visų pirma antžeminėmis paslaugomis ir privačiomis patalpomis. Ši sutartis susijusi su maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po, kuriuo paslaugos pradėtos teikti 2003 m. balandžio mėn. Ja pakeista 2003 m. sausio 28 d. sudaryta pradinė sutartis, kurią 2005 m. gegužės 3 d. panaikino Po administracinis teismas.
- (42) Šios sutarties tikslas – „nustatyti ir veiklos, ir finansines sąlygas, kuriomis *Ryanair* išsipareigoja pradėti vykdyti tarptautinius komercinius skrydžius iš oro uosto ir į jį ir užtikrinti, kad tokie skrydžiai būtų vykdomi. Be to, <...> sutartyje nustatytos tūpimo, antžeminių paslaugų ir kitų paslaugų, kurias oro uostas teikia bendrovei *Ryanair*, sąlygos“ (1 straipsnio 1 ir 2 dalys).

⁽¹⁴⁾ <http://www.ryanair.com>

- (43) Pagal 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 4 straipsnį *Ryanair* maršrutu Londonas–Po kasdien teikia reguliariąsias oro transporto paslaugas ir oro uostui moka mokesčius, nurodytus 7 straipsnio 1 dalyje (reglamentuojami aviacijos mokesčiai) ir 7 straipsnio 2 dalyje (nereglamentuojami aviacijos mokesčiai).

3.2. KONSULTANTO ATASKAITA

- (44) Savo ataskaitoje konsultantas visų pirma nagrinėjo rinkodaros paslaugų pobūdį ir konkrečias oro uosto paslaugas, dėl kurių PBPPR buvo sudarę sutartis su oro transporto bendrovėmis, būtent 2005 m. sutartis su *Ryanair* ir AMS⁽¹⁵⁾.

3.2.1. RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS

- (45) Konsultantas apibendrino visas Po oro uosto rinkodaros paslaugų sutartis, kurias PBPPR 2003–2008 m. pasirašė su *Ryanair* ir AMS; sprendime pradėti procedūrą nagrinėjamos tik 2005 m. sutartys.
- (46) Konsultantas visų pirma:
- patikrino, ar rinkodaros paslaugų sutartyse nustatyti tarifai atitinka tarifus, nurodytus AMS interneto svetainėje (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>). Konsultantas nurodė, kad AMS svetainėje skelbiami tarifai atitinka 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytus tarifus,
 - išnagrinėjo, ar AMS išrašytų sąskaitų sumos atitinka Po vykdytos *Ryanair* veiklos mastą. Pasak konsultanto, rinkodaros paslaugų tarifai iš pažiūros atitinka vykdytų skrydžių skaičiaus pokytį,
 - rinkodaros paslaugas, kurias bendrovė AMS suteikė PBPPR, palygino su kitomis internetinės rinkodaros paslaugomis, kurios paprastai teikiamos panašiomis sąlygomis.
- (47) Konsultantui kilo abejonių, ar dėl toliau nurodytų priežasčių PBPPR buvo naudinga pasirašyti tokių rinkodaros paslaugų pirkimo sutartį. Pirma, *Ryanair* interneto svetainė iš esmės yra bilietų, o ne kelionių pardavimo svetainė. Todėl, pasak konsultanto, atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako. Antra, konsultantas pažymi, kad oro uostų negalima palyginti su kitais galimais reklamos, skelbiamos tokių oro transporto bendrovių kaip *Ryanair* interneto svetainėse, užsakovais, nes paslaugos, kurias oro uostas teikia *Ryanair* keleiviams, iš esmės neatsiejamos nuo pačios *Ryanair* teikiamų paslaugų, kitaip nei papildomos paslaugos, kaip antai apgyvendinimas arba automobilių nuoma. Galų gale konsultantas apskritai abejoja, ar oro uostai elgiasi racionaliai mokėdami pinigus oro transporto bendrovėms, kad pritrauktų klientų skristi maršrutais, kuriais šios bendrovės teikia paslaugas, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės.
- (48) Dėl šių priežasčių konsultantas daro išvadą, kad skelbdamas reklamą *Ryanair* svetainėje oro uostas gauna tik nedidelę komercinę naudą.
- (49) Be to, pasak konsultanto, net jei tokia nauda gaunama, nei oro uostas, nei *Ryanair* jos neapskaičiuoja. Konsultantas taip pat pažymi, kad *Ryanair* svetainėje skelbiama rinkodaros informacija yra gana glausta ir nesudėtinga ir kad tuo atveju, jeigu reklama būtų laikoma veiksminga (oro uostui arba *Ryanair*), būtų investuojama į jos kokybę ir formos gerinimą. Iš to konsultantas daro išvadą, kad rinkodaros paslaugų komercinė vertė sutarčių šalims nedidelė.
- (50) Tačiau, konsultanto nuomone, paskirties regionas iš tikrųjų galėtų gauti naudos iš reklamos, jeigu ji skatintų *Ryanair* klientus jame praleisti daugiau laiko arba daugiau vartoti. Vis dėlto konsultantas mano, kad atsižvelgiant į tai, jog PBPPR sutartį pasirašė su *Ryanair* ar jos patronuojamąja bendrove, nagrinėjant ją į galimą naudą regionui atsižvelgti nereikia.
- (51) Pasak konsultanto, aplinkybė, kad didžiulis internetinės rinkodaros rinkos nepastovumas sunkiai dera su kainų lentelėje nurodytais fiksuotais AMS paslaugų tarifais, taip pat skatina kelti klausimą, koks buvo tikrasis šio sumanymo tikslas. *Ryanair* teigia, kad sutartis su AMS nėra privaloma, ir oro uostus valdančios įstaigos jos nepasirašytų, jei ji neturėtų komercinės vertės. Tačiau konsultantas kelia klausimą, ar *Ryanair* nedarė spaudimo Po oro uostui, kai su juo buvo deramasi dėl paslaugų teikimo oro maršrutais, juo labiau kad keli netoli esantys oro uostai (pvz., Tarbo ir Bjarico) konkuravo dėl *Ryanair* orlaivių priėmimo.

⁽¹⁵⁾ Savo ataskaitoje konsultantas nagrinėjo įvairias PBPPR 2002–2008 m. sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis su *Ryanair* ir AMS bei sutartį su *Transavia*, 2002–2005 m. sudarytas oro uosto paslaugų sutartis, 2002–2007 m. oro uosto veiklos finansinius rezultatus ir maršruto Po–Londono Stanstedo oro uostas, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas, poveikį 2003–2008 m. oro uosto sąskaitoms. Taigi šios ataskaitos dalykas yra platesnis nei sprendimo pradėti procedūrą.

- (52) Pasak konsultanto, iš visų šių duomenų aiškėja slapta *Ryanair* rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo strategija – gauti oro uosto subsidiją siekiant išlaikyti mažas bendrovės kainas.

3.2.2. RINKODAROS PASLAUGŲ SUTARTYS, SUDARYTOS SU BENDROVE TRANSAVIA

- (53) Konsultantas taip pat nagrinėjo rinkodaros paslaugų sutartį, kurią 2006 m. PBPPR sudarė su oro transporto bendrove *Transavia*. Sprendime pradėti procedūrą ši sutartis neminima.

3.2.3. ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTYS

- (54) Konsultantas išnagrinėjo įvairias oro uosto paslaugų sutartis, kurias 2003–2005 m. PBPPR pasirašė su įvairiomis oro transporto bendrovėmis (būtent *Ryanair*, *Air France* ir *Transavia*).
- (55) Pasak konsultanto, oro uosto paslaugų kainos kinta taip: reglamentuojamų mokesčių (apšvietimo, tūpimo, stovėjimo ir keleivio mokesčių) kainos nurodytos visoms oro transporto bendrovėms taikomoje kainų lentelėje. Kiekvieno mokesčio tarifas kasmet atnaujinamas taikant koeficientą, dėl kurio susitariama derantis oro uosto ekonominiame patariamajame komitete. Taigi, konsultanto nuomone, oro transporto bendrovėms negali būti taikomi skirtingi reglamentuojamų paslaugų tarifai.
- (56) Pasak konsultanto, nereglamentuojamų mokesčių (oro uostų antžeminių paslaugų) tarifas oro transporto bendrovėms nevienodas ir priklauso nuo dvišalių komercinių derybų rezultatų.
- (57) Konsultantas palygino bendrovei *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms (*Air France* ir *Transavia*) išrašytų sąskaitų už tas pačias nereglamentuojamas paslaugas duomenis. Palyginimas atliktas atsižvelgiant tiek į paslaugos pobūdį, tiek į taikytą kainą.
- (58) Konsultantas nustatė, kad šių dviejų bendrovių sutartyse nurodytos antžeminės paslaugos veikiausiai buvo tikrai suteiktos ir kad įvairioms bendrovėms teikiamų paslaugų pobūdis iš tikrųjų skiriasi. Bendrovei *Air France* iš tiesų teikiama daugiau paslaugų. Be to, *Ryanair* taip pat moka mažesnę fiksuotą sumą (tačiau už didesnės apimties paslaugą) nei *Transavia*.
- (59) Vis dėlto, palyginęs bendrovėms *Ryanair* ir *Transavia* taikomus tokios pat bendros paslaugos fiksuotus tarifus ir bendrovei *Air France* taikomą panašių paslaugų tarifą, konsultantas nustatė, kad *Ryanair* taikomas mažesnis tarifas ([...]) (*) EUR nei *Air France* ([...]) EUR arba *Transavia* ([...]) EUR). *Ryanair* mokama kaina sudaro apytiksliai [...] proc. kitų bendrovių mokamos kainos.
- (60) Prancūzijos nuomone, konsultanto parengtame oro uosto paslaugų (nereglamentuojamų) lyginamajame tyrime tinkamai neapibendrinti įvairių PBPPR derybų rezultatai. Prancūzija nurodė kelis tokių tarifų apskaičiavimą pagrindžiančius pavyzdžius, visų pirma susijusius su atveju, kai *Ryanair* negauna tam tikrų bendrovei *Air France* teikiamų paslaugų.

4. PRIEMONĖS, DĖL KURIŲ PRIIMTAS SPRENDIMAS IŠPLĖSTI PROCEDŪRĄ

- (61) Komisija nusprendė, kad būtina išplėsti oficialią tyrimo procedūrą ir išnagrinėti visas sutartis, kurias PBPPR su bendrovėmis AMS ir *Ryanair* sudarė visu laikotarpiu, kurį *Ryanair* vykdė veiklą Po oro uoste (2003–2011 m.), kad būtų nustatyta, ar PBPPR sutartys su *Ryanair* ir AMS yra valstybės pagalba.
- (62) Komisija taip pat nusprendė į išplėstą oficialią tyrimo procedūrą įtraukti 2006 m. sausio 23 d. PBPPR sutartį su oro transporto bendrove *Transavia* ir įvairius viešųjų subjektų finansinius įnašus, oro uostui skirtus nagrinėjamu laikotarpiu; šių įnašų sąrašą Prancūzija Komisijai pateikė 2011 m. gegužės 30 d. raštu.
- (63) Šios priemonės išsamiai aprašytos 62–85 skirsniuose.

(*) Konfidenciali informacija

4.1. PBPPR SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS

- (64) Sprendimas išplėsti procedūrą apima įvairias 2003–2011 m. sudarytas PBPPR sutartis su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS.

4.1.1. 2003 M. SAUSIO 28 D. SUTARTIS

- (65) 2003 m. sausio 28 d. pasirašytą sutartį PBPPR sudarė tiesiogiai su *Ryanair* (o ne bendrove AMS). Šios sutarties nuostatos susijusios su oro uosto paslaugomis ir rinkodaros paslaugomis.
- (66) Sutarties 2 straipsnyje nurodyti *Ryanair* įsipareigojimai Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir oro uosto mokesčių suma. Sutarties 3 straipsnyje nustatyti PBPPR įsipareigojimai ir visų pirma nurodyta, kad šie rūmai privalo vien savo lėšomis:
- a) „teikti arba pavesti teikti oro uosto terminalo ir (arba) infrastruktūros paslaugas, susijusias su A priede išsamiau aprašytomis paslaugomis;
 - b) atlikti B priede išsamiau aprašytas funkcijas viešųjų ryšių ir pateikimo rinkai srityje;
 - c) pasirašius sutartį sumokėti bendrovei *Ryanair* aštuoniasdešimties tūkstančių eurų (80 000 EUR) fiksuotą mokestį už šiuo nauju maršrutu pradėtas teikti paslaugas;
 - d) atsižvelgdami į Po oro uosto populiarinimą pateikiant PBPPR interneto saitus *Ryanair* interneto svetainėje, reklamuojant rašytinėje spaudoje mažas išvykimo iš Po oro uosto ir atvykimo į jį kainas ir naudojantis kitomis *Ryanair* pasirinktomis priemonėmis, tokiomis kaip reklama radijuje, televizijoje ir lauko reklama, mokėti *Ryanair* vienuolikos eurų (11 EUR) sumą nuo paslaugų už kiekvieną iš Po oro uosto išvykstantį keleivį (kas mėnesį pasibaigus terminui ir (arba) išskaičiuojant šį mokestį iš sumų, kurias *Ryanair* privalo mokėti PBPPR pagal 2 straipsnio b punktą); nustatyta viršutinė riba – keturi šimtai tūkstančių eurų (400 000 EUR) per metus nuo kasdienių paslaugų apyvartos;
 - e) ši sutartis taikoma tik maršrutui Po–Londonas, kuriuo vykdoma ne mažiau kaip po vieną skrydį per dieną 364 dienas per metus. Jeigu maršrutas Po–Londonas bus išplėstas ir bus vykdoma po kelis skrydžius per dieną, PBPPR nemokės jokio papildomo mokesčio. Jeigu bendru sutarimu būtų pradėtos teikti paslaugos kitais maršrutais į Vokietiją, Belgiją, Airiją ar Italiją, ši sutartis būtų atnaujinta ir už paslaugų teikimą šiais maršrutais būtų mokama tokia pat aštuoniasdešimties tūkstančių eurų (80 000 EUR) suma, kurios viršutinė riba, apskaičiuojama taikant vienuolikos eurų (11 EUR) įkainį už išvykstantį keleivį, būtų keturi šimtai tūkstančių eurų (400 000 EUR) per metus. Dėl kiekvieno naujo maršruto sudaroma nauja sutartis arba šios sutarties priedas...“.
- (67) Sutarties A priede pateiktas su *Ryanair* vykdomais skrydžiais susijusių antžeminių paslaugų ir papildomų paslaugų sąrašas. B priede išdėstytos nuostatos dėl oro uosto viešųjų ryšių, prekybos ir pateikimo rinkai. Konkrečiai prekybai ir pateikimui rinkai skirtoje dalyje nurodyta:

„Oro uostas bendrovei *Ryanair* teikia paramą ir pagalbą, skirtą jos periodinei prekybai oro uosto traukos zonoje, visų pirma nemokamai suteikdamas *Ryanair* darbuotojams vieną kabinetą, vieną telefono liniją ir vieną fakso aparatą. Oro uostas išnagrinėja visas reklamos (lauko reklamos, reklamos laikraščiuose, televizijoje, radijuje ir pan.) galimybes, kurios, jo nuomone, yra naudingos *Ryanair* regione...“

- (68) 2005 m. gegužės 3 d. Po administracinis teismas šią sutartį panaikino ⁽¹⁶⁾, nes:

„dėl nustatytų nesubalansuotų <...> sutarties šalių tarpusavio įsipareigojimų – tiksliai neapibrėžti *Ryanair Limited* įsipareigojimai, susiję su turizmo skatinimo veiksmais už Po miesto ribų, ir nenumatytas net dalinis sumokėtų sumų grąžinimas neįvykdžius nustatytų tikslų – ginčijamas sprendimas turi būti vertinamas kaip finansinė pagalba bendrovei *Ryanair Limited*“;

„ginčijamas sprendimas, kuriuo patvirtinta sutartis dėl finansinės pagalbos bendrovei *Ryanair Limited*, yra neteisėtas, nes apie jį iš anksto nepranešta Europos Bendrijų Komisijai, todėl turi būti panaikintas“.

⁽¹⁶⁾ 2005 m. gegužės 3 d. Po administracinio teismo sprendimas *Air Méditerranée*. Po administracinio teismo sprendimas priimtas išnagrinėjus skundą, kurį 2003 m. rugsejo mėn. pateikė oro transporto bendrovė *Air Méditerranée*, vykdanči užsakomuosius skrydžius į netoli Po esantį Tarbo oro uostą. *Air Méditerranée* nurodė, kad nukentėjo dėl, jos nuomone, nesąžiningos konkurencijos vykdanč skrydžius maršrutais Londonas–Prancūzijos pietvakariai (abiem kryptimis), kuriais ji teikia paslaugas.

- (69) 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas priminė, kad Po oro uostą valdantys PBPPR buvo įsipareigoję „be atlygio“ bendrovei *Ryanair* sumokėti 80 000 EUR už tai, kad 2003 m. pradėtos teikti paslaugos maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po. PBPPR taip pat buvo įsipareigoję mokėti bendrovei *Ryanair* po 11 EUR už keleivį, kol bus pasiekta 400 000 EUR metinė viršutinė riba, „kaip atlygį už veiksmus, kuriais siekiama populiarinti Po miestą“. Tuo remdamasis teismas padarė išvadą, kad sutartis yra „finansinė pagalba *Ryanair*“.
- (70) Taigi ši 2003 m. sutartis buvo pakeista dviem 2005 m. sutartimis, dėl kurių priimtas sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

4.1.2. 2005 M. SUTARTYS⁽¹⁷⁾

- (71) 2005 m. sutartis nagrinėjo Akvitanijos regiono audito rūmai.
- (72) Galutinių Akvitanijos regiono audito rūmų pastabų dėl PBPPR ataskaita apsvaistyta 2006 m. spalio 19 d. ir apima 2001 ir vėlesnius finansinius metus. Viena šios ataskaitos dalis skirta „pigų skrydžių oro transporto bendrovei suteiktai pagalbai“ (ataskaitos 3 skyrius). Prieš parengdami šią ataskaitą Akvitanijos regiono audito rūmai išnagrinėjo rinkodaros paslaugų sutartį. Galutinių pastabų ataskaitoje jie pateikė tokias pastabas:

„PPR <...>, siekdami išvengti administracinio teismo sprendimo poveikio (šiam sprendime padaryta išvada, kad pagal 2003 m. sutartį su bendrove *Ryanair* suteikta neteisėta valstybės pagalba), pasinaudojo nauja teisine struktūra“;

„bendrovė AMS yra tik *Ryanair* įsteigta bendrovė, kuriai vadovauja du bendrovės *Ryanair* vadovai“;

„kaip nurodyta administracinių teismų sprendimuose (2003 m. liepos 24 d. Strasbūro administracinio teismo sprendimas Bendrovė *Brit Air* prieš Strasbūro ir Žemutinio Reino PPR, 2003 m. gruodžio 18 d. Strasbūro apeliacinio administracinio teismo sprendimas Strasbūro ir Žemutinio Reino PPR prieš bendrovę *Brit Air*), sutarties šalių įsipareigojimų disbalansas yra akivaizdus. Reklamos skelbimas *Ryanair* interneto svetainėje taip pat naudingas ir bendrovei *Ryanair*, todėl negali būti tiesioginis atlygis už konsulinių rūmų [PBPPR] priimtus finansinius įsipareigojimus“.

- (73) Pastabų ataskaitoje teigiama, kad „nustatyt[i] nesubalansuot[i] <...> sutarties šalių tarpusavio įsipareigojim[ai]“.
- (74) Ataskaitoje nurodyta, kad Akvitanijos regiono audito rūmai, nepaisydami bendrovių AMS ir *Ryanair* pateiktų argumentų, „laikosi savo pozicijos“. Joje padaryta tokia išvada:

„atsižvelgdami į tai, kad kompetentingas teismas gali pateikti savo vertinimą, Audito Rūmai mano, kad ši paslaugų teikimo sutartis iš tiesų yra finansinė pagalba bendrovei *Ryanair* ir kad ta pagalba neteisėta, nes apie ją iš anksto nepranešta Komisijai.“

- (75) Ataskaitoje taip pat nagrinėjamas pagalbos veiksmingumas (3.2 skyrius) ir efektyvumas (3.3 skyrius). Joje nurodyta, kad oro maršruto Po–Londono Stanstedo oro uostas ekonominis poveikis Bearno regionui yra neginčytinas:

„2003 m. nustatytas tikslas, kad iš Londono atskristų 50 000 keleivių, beveik įgyvendintas jau antraisiais paslaugų teikimo metais. 2005 m. PPR atlikto tyrimo rezultatai rodo, kad oro maršruto ekonominis poveikis yra apie 8 mln. EUR per metus. Šiam poveikiui įvertinti sukurta ekonominės turizmo veiklos vykdytojų atstovų grupė. Apie 700 Bearno specialistų buvo pateiktas klausimas, kokią dalį jų apyvartos sudaro iš Didžiosios Britanijos klientų gautos pajamos. Visa oro maršrutu iš Didžiosios Britanijos į Bearną atskrendančių turistų dalis buvo įvertinta remiantis keleivių apklausos rezultatais ir Departamento turizmo komiteto pateiktais duomenimis.“

- (76) Vertinant pagalbos efektyvumą ataskaitoje nurodyta, kad „2004 m. bendros PPR sąnaudos, susijusios su šiuo oro maršrutu, sudarė, įskaičiavus iš šios veiklos gautas pajamas, apie 360 000 EUR“.
- (77) Akvitanijos regiono audito rūmai iškėlė klausimą, ar PBPPR tokių pat Bearno ekonominės plėtros rezultatų galėjo pasiekti oro transporto bendrovei *Ryanair* suteikę mažesnę finansinę pagalbą. Tokiomis aplinkybėmis ataskaitoje užsimenama apie suderinamumo sąlygas, nustatytas 2005 m. Bendrijos gairėse dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti⁽¹⁸⁾ (toliau – 2005 m. gairės). Šiuo klausimu ataskaitoje padaryta išvada, kad tokių sąlygų nesilaikyta.

⁽¹⁷⁾ Šios sutartys jau nurodytos sprendime pradėti procedūrą, žr. 3.1 skirsnį.

⁽¹⁸⁾ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

4.1.3. ORO UOSTO SUTARTYS SU RYANAIR IR AMS, SUDARYTOS PO 2005 M.

(78) Prancūzijos institucijos nurodė, kad po 2005 m. PBPPR su *Ryanair* ir AMS sudarė tokias sutartis arba 2005 m. sutarčių priedus:

- 2007 m. rugsėjo 25 d. rinkodaros paslaugų sutartį, sudarytą pradiniam penkerių metų laikotarpiui nuo pasirašymo dienos; abi šalys susitarė „likus ne mažiau nei šešiams mėnesiams iki pradinio laikotarpio pabaigos“ „susitikti aptarti tolesnio PBPPR ir AMS bendradarbiavimo“. Pagal šią sutartį buvo reklamuojami maršrutu Po–Šarlerua ištisus metus vykdyti trys skrydžiai per savaitę. Mainais už tai, kad Belgijai ir Nyderlandams skirtame *Ryanair* interneto svetainės (www.ryanair.com) pradžios tinklalapyje buvo pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR bendrovei AMS mokėjo [...] EUR per metus. Paslaugos maršrutu pradėtos teikti 2007 m. spalio 30 d. 2009 m. birželio 16 d. ši sutartis iš dalies pakeista pasikeičiant raštais: nekeičiant paslaugų, nuo 2009 m. sausio 1 d. buvo nustatytas [...] EUR atlygis už reklamą.
- 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2007 m. rugsėjo 25 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos penkerius metus taikomos maršrutui Po–Šarlerua.
- 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2008 m. kovo 17 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos vienus metus taikomos maršrutui Po–Bristolis;
- 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis, sudaryta 2008 m. gegužės 16 d.–2008 m. rugsėjo 13 d. laikotarpiui; abi šalys susitarė „likus ne mažiau nei trims mėnesiams iki pradinio laikotarpio pabaigos susitikti aptarti tolesnio PBPPR ir AMS bendradarbiavimo“. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su *Ryanair* išipareigojimu tuo pačiu laikotarpiu vykdyti tris skrydžius per savaitę maršrutu Po–Bristolis. Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei skirtame svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per aštuonias dienas bendrovei AMS sumokėjo [...] EUR sumą.
- 2009 m. birželio 15 d. sprendimu PBPPR savo pirmininką įgaliojo pakeisti 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą sumą – nustatyti ne didesnę negu [...] EUR 2009 m. sumą, atsižvelgiant į tai, kad *Ryanair* suplanuotų skrydžių maršrutu Po–Londonas skaičius sumažintas iki 211.
- 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties priedas, sudarytas PBPPR pasirašius 2009 m. birželio 16 d. patvirtinimo raštą, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties nuostatos 2009 m. vasaros sezoną taikomos maršrutui Po–Bristolis.
- 2009 m. birželio 16 d. rinkodaros paslaugų sutartis, sudaryta 2009 m. balandžio 1 d.–2009 m. spalio 24 d. laikotarpiui; ji galėjo būti pratęsta, šalims susitarus prieš tris mėnesius iki termino pabaigos. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su tuo, kad pagal numatytą 60 skrydžių programą tuo pačiu laikotarpiu maršrutu Po–Bristolis vykdomi du skrydžiai per savaitę. Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei skirtame svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per devynias dienas bendrovei AMS sumokėjo [...] EUR sumą. 2009 m. spalio mėn. paslaugų teikimas šiuo maršrutu buvo nutrauktas.
- 2010 m. sausio 28 d. sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, kurios „pradinis galiojimo laikotarpis prasideda pasirašymo dieną ir baigiasi praėjus metams nuo paslaugų teikimo maršrutais pradžios“ ir kuri gali būti „pratęsta papildomam vienu metų laikotarpiui“. Šioje sutartyje nurodyta reklamos veikla susijusi su paslaugų teikimu maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, kuriuo nuo 2010 m. kovo 30 d. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 220 skrydžių), paslaugų teikimu maršrutu Po–Šarlerua, kuriuo nuo tos pačios dienos vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių) ir maršrutu Po–Bovė, kuriuo nuo 2010 m. balandžio mėn. vykdomi trys skrydžiai per savaitę (ne mažiau kaip 100 skrydžių). Mainais už tai, kad Jungtinei Karalystei, Belgijai, Nyderlandams ir Prancūzijai skirtuose svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapiuose pateiktas PBPPR nurodytos svetainės interneto saitas, PBPPR per 25 arba 45 dienas bendrovei AMS sumokėjo [...] EUR sumą.

(79) Bendrovės AMS siūlytos paslaugos ir jų finansinės sąlygos nurodytos įvairių rinkodaros paslaugų sutarčių 3 straipsnyje. Prancūzijos institucijos nurodė, kad bendrovei AMS mokėtos sumos keitėsi pasirašius naujas sutartis dėl naujų skrydžių maršrutų (į Šarlerua, Bristolį) ir pakeitus numatytas skrydžių programas, visų pirma susijusias su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas. Nustojus galioti pratęstoms 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutartims, buvo sudaryta nauja sutartis, apimanti visus maršrutus, kuriais paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d.

- (80) Prancūzijos institucijos nurodė, kad nauja oro uosto paslaugų sutartis sudaryta tik 2010 m. balandžio mėn., baigus galioji 2005 m. oro uosto paslaugų sutarčiai. Todėl 2010 m. balandžio mėn.–2011 m. balandžio mėn. bendrovei *Ryanair* taikytus reglamentuojamų mokesčių tarifus nustatė patariamasis ekonomikos komitetas, o antžeminės paslaugos teiktos pagal 2005 m. sutartyje nustatytus tarifus, nes nebuvo pasibaigusios derybos dėl naujos sutarties. Prancūzijos institucijos nurodė, kad nauja sutartis sudaryta tik dėl rinkodaros paslaugų.
- (81) Prancūzijos teigimu, paslaugos oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais maršrutais Po–Londonas ir Po–Šarlerua pradėtos teikti 2010 m. kovo 30 d., o maršrutu Po–Bovė – 2010 m. balandžio mėn. Taigi pradinis sutarties laikotarpis turėjo baigtis įgyvendinus 2010–2011 m. žiemos sezono programą. 2011 m. vasario 14 d. raštu PBPPR, „konstatavę, kad per nustatytą laiką sutartis nebuvo pratęsta papildomam vienu metų laikotarpiui“, paprašė AMS „atsižvelgti į tai, kad sutartis automatiškai nustos galioji 2011 m. balandžio 1 d.“
- (82) Savo 2011 m. gegužės 30 d. ir 2012 m. gegužės 10 d. raštuose Prancūzija nurodė sumas, kurias 2003–2011 m. PBPPR ir kiti viešieji subjektai sumokėjo bendrovei AMS (arba *Ryanair* pagal 2003 m. sausio 28 d. sutartį). Bendra mokėjimų, kurie pagal 64–81 konstatuojamosiose dalyse nurodytas sutartis atlikti 2003–2011 m., suma yra [4–6] mln. EUR. Tikslios PBPPR ir kitų viešųjų subjektų bendrovei AMS (arba *Ryanair*) sumokėtos sumos nurodytos 2 lentelėje.

2 lentelė

Subsidijos bendrovėms AMS arba *Ryanair* pagal maršrutą, kuriuo teiktos paslaugos

(tūkst. EUR)

Subsidija bendrovei AMS arba <i>Ryanair</i> pagal maršrutą, kuriuo teiktos paslaugos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Iš viso
Po–Londonas	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Po–Šarlerua					(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Po–Bristolis						(...)	(...)			(...)
Po–Bovė								(...)	(...)	(...)
Bendrovei AMS arba <i>Ryanair</i> sumokėta bendra suma	(...)	(...)	(...)	437	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[4 000–6 000]

Šaltinis: 2011 m. gegužės 30 d. ir 2012 m. gegužės 10 d. Prancūzijos raštai ⁽¹⁾.⁽¹⁾ Kadangi 2011 m. sumos nebuvo tiksliai paskirstytos pagal įvairius maršrutus, Komisija bendrą sumą pagal įvairius maršrutus paskirstė tokiomis pat dalimis, kokios nustatytos 2010 m.

4.2. PBPPR SUTARTIS SU BENDROVE TRANSAVIA

- (83) 2006 m. sausio 23 d. PBPPR pasirašė sutartį su oro transporto bendrove *Transavia*. Ši sutartis sudaryta trejiems metams – nuo 2006 m. balandžio 26 d., kai pradėtos teikti paslaugos maršrutu Po–Amsterdamas, ir galėjo būti pratęsta papildomam dvejų metų laikotarpiui. Ji iš tiesų automatiškai pratęsta 2009 m. balandžio mėn., tačiau 2009 m. spalio mėn. nutraukta bendrovei *Transavia* nusprendus savo paslaugų nebeteikti.
- (84) Šioje sutartyje nustatyta, kad už rinkodaros paslaugas, suteiktas per dvejus pirmuosius metus, mokama 250 000 EUR, ir kad per metus vykdoma po 156 skrydžius iš Po oro uosto. Jeigu skrydžių skaičius mažesnis nei 156 per metus, mokamos sumos turi būti proporcingai perskaičiuotos. Trečiaisiais metais mokama po [...] EUR už kiekvieną išskrendantį kelevį (nustatyta [...] EUR metinė viršutinė riba).
- (85) Sutartyje taip pat nustatyta galimybė pratęsti sutartį dar dviem metams, mokant po [...] EUR už išskrendantį kelevį ketvirtaisiais metais ir po [...] EUR už išskrendantį kelevį penktaisiais metais.
- (86) Pagal sutartį 2006 m. balandžio 26 d.–2009 m. spalio 29 d. PBPPR bendrovei *Transavia* už jos suteiktas rinkodaros paslaugas iš viso sumokėjo [700 000–900 000] EUR.

4.3. ĮVAIRIŲ VIEŠŲJŲ SUBJEKTŲ FINANSINIAI ĮNAŠAI Į PO ORO UOSTĄ

- (87) Savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte Prancūzija Komisijai pateikė visų iš viešųjų išteklių oro uostui skirtų subsidijų suvestinę. Priemonės, dėl kurių išplėsta procedūra, yra aprašytos 88–107 konstatuojamosiose dalyse. Prancūzijos nuomone, oro uostui neskirtas joks valstybės finansavimas ar valstybės pagalba oro uosto eksploatavimui subalansuoti.
- (88) Siekiant subsidijas įvertinti pagal valstybės pagalbai taikomas nuostatas, įvairių viešųjų subjektų skirtas įrangos subsidijas reikia atskirti nuo valstybės suteiktų subsidijų, skirtų sąnaudoms, kurios, pasak Prancūzijos institucijų, priskiriamos valstybės uždaviniams, padengti.

Subsidijos pobūdis	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Iš viso (tūkst. EUR)
Prancūzijos bendrovė Gaz de France				38 (kogeracinei jėgai- cinei)								38
Po Pirėnų oro uosto jungtinė profesinė sąjunga										4 030 (kilimo ir tūpimo takų remontui ir apšvietimui)	100 (kilimo ir tūpimo takų remontui ir apšvietimui)	4 130
Iš viso įrangos subsidijų (išskyrus skirtas valstybės uždaviniams vykdyti)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Atlanto Pirėnų departamento generalinės tarybos subsidija pasiskolintoms lėšoms grąžinti	97	272	113	122	98	77						779
Atliktos investicijos	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

4.3.1. ĮRANGOS SUBSIDIJOS

- (89) 2000–2010 m. oro uostas gavo jungtinės profesinės sąjungos, valstybės, įvairių vietos valdžios institucijų, Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) ir bendrovės *Gaz de France* išmokų (toliau – įrangos subsidijos), skirtų įvairioms investicijoms finansuoti (investicijoms į terminalą, kilimo ir tūpimo tako remontą, apšvietimo įrangos remontą, krovinių terminalą, kogeneracinę jėgainę ir pan.); bendra šių išmokų suma yra apie 17,8 mln. EUR (žr. 3 lentelę).
- (90) Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba oro uostui suteikė 1,895 mln. EUR įrangos dotaciją, skirtą krovinių terminalui, kilimo ir tūpimo tako įrangai bei riedėjimo tako darbams finansuoti. Prancūzija taip pat nurodė, kad 2000–2005 m. Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba išmokėjo 779 000 EUR pasiskolintoms lėšoms grąžinti. Prancūzija pažymi, kad ši priemonė taikyta pagal Po oro uosto finansavimo plano protokolą, kurį 1990 m. lapkričio 5 d. sudarė vietos valdžios institucijos ir PBPPR. Šis planas, kurio bendra didžiausia suma – 5,680 mln. EUR, apėmė darbus, susijusius su aikštelių ir apšvietimo įrangos pritaikymu pagal standartus, taip pat terminalo išplėtimą. Pagal protokolą vietos valdžios institucijų lėšos galėjo būti naudojamos arba kaip įrangos dotacija, arba veiklos vykdytojo pasiimtoms investicijoms finansavimo paskoloms grąžinti, arba kaip šios finansavimo priemonės, taikomos kartu. Minėta 779 000 EUR suma panaudota paskolai, kurią Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba buvo įsipareigojusi padengti pagal 1990 m. protokolą ir kurios mokėjimo terminas baigėsi 2005 m., grąžinti.
- (91) Iš Akvitanijos regiono tarybos oro uostas gavo keturias subsidijas krovinių ir keleivių terminalui bei riedėjimo tako darbams finansuoti; bendra šių subsidijų suma – 4,288 mln. EUR.
- (92) Po Pirėnų savivaldybių profesinė sąjunga ir aglomeracijos bendruomenė oro uostui skyrė 3,810 mln. EUR krovinių ir keleivių terminalui finansuoti.
- (93) ERPF suteikė 3,687 mln. EUR subsidiją, skirtą keleivių terminalui išplėsti ir riedėjimo tako darbams finansuoti.
- (94) 2003 m. bendrovė *Gaz de France* Po oro uostui taip pat skyrė 38 000 EUR kogeneracinės jėgainės įrenginiams finansuoti. Tuo metu, kai skirtas šis finansavimas, *Gaz de France* buvo valstybinė komercinė pramonės įmonė.
- (95) Galiausiai jungtinė profesinė sąjunga finansavo 4,130 mln. EUR investicijų programą, apimančią kilimo ir tūpimo tako bei apšvietimo įrangos remontą ir automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimą.
- (96) 4 lentelėje apžvelgiamos įvairios priemonės, kitaip sakant, įvairūs teisės aktai, kuriais remiantis skirtos aprašytos įrangos subsidijos. Joje nurodytos su šiomis priemonėmis susijusios įrangos subsidijos skyrimo datos, finansuotų investicijų pobūdis ir bendros šių investicijų sąnaudos, bendros įrangos subsidijų sumos, gautos taikant šias priemones, taip pat laikotarpiai, kuriais šios sumos sumokėtos.

4 lentelė

Visų priemonių, pagal kurias skirtos įrangos subsidijos, apžvalga

Subsidijos skyrimo data	Subsidijų skyrę viešieji subjektai	Investicijų pobūdis	Bendros investicijų sąnaudos (mln. EUR)	Bendros subsidijų sumos (mln. EUR)	Mokėjimo laikotarpis
1999–2000 m.	Generalinė taryba Regiono taryba Po savivaldybių profesinė sąjunga ir aglomeracija <i>Gaz de France</i>	Krovinių ir keleivių terminalai, kilimo ir tūpimo tako įranga, kogeneracinė jėgainė	15,3	11,9	2000–2003 m.

Subsidijos skyrimo data	Subsidiją skyrę viešieji subjektai	Investicijų pobūdis	Bendros investicijų sąnaudos (mln. EUR)	Bendros subsidijų sumos (mln. EUR)	Mokėjimo laikotarpis
2004 m.	Generalinė taryba Regiono taryba Europos Sąjunga (ERPF)	Riedėjimo tako darbai	2,6	1,6	2005 m.
2009 m.	Jungtinė profesinė sąjunga	Kilimo ir tūpimo takų bei apšvietimo įrangos atnaujinimas, stovėjimo aikštelės išplėtimas	5,1 ⁽¹⁾	4,1	2009–2010 m.

Šaltinis: Prancūzijos pateikti dokumentai.

⁽¹⁾ Iš jų 450 000 EUR skirta stovėjimo aikštei išplėsti.

4.3.2. VALSTYBĖS SUBSIDIJOS, KURIOS, PRANCŪZIJOS TEIGIMU, SKIRTOS VALSTYBĖS UŽDAVINIAMS FINANSUOTI. VALSTYBĖS UŽDAVINIŲ FINANSAVIMO PRANCŪZIJOS ORO UOSTUOSE SISTEMA

(97) 3 lentelėje taip pat nurodytos valstybės subsidijos, kurios, Prancūzijos teigimu, skirtos valstybės uždaviniais finansuoti. Šios subsidijos (žr. lentelės 1 ir 2 eilutes, 2000–2010 m. laikotarpis) – tai:

— paramos oro uostams ir oro transportui fondo (FIATA) subsidijos, lygios 1,107 mln. EUR,

— įrangos subsidijos, lygios 2,414 mln. EUR.

(98) Iš viso 2000–2010 m. Po oro uostas gavo 3,521 mln. EUR subsidijų.

(99) Prancūzijos nuomone, šiomis subsidijomis padengtos valstybės uždavinių sąnaudos; pagal Prancūzijos teisės aktus šiuos uždavinius turi vykdyti oro uostus valdantis įstaigos, o juos finansuoti – valstybė. Atitinkami uždaviniai finansuojami pajamomis, gautomis iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę. 100–108 konstatuojamosiose dalyse apibūdinama šių priemonių chronologija ir taisyklės, taip pat pagal jas finansuojamų uždavinių tipai.

(100) 1998 m. Valstybės Taryba savo Sprendime SCARA ⁽¹⁹⁾ nusprendė, kad saugumo ir saugos oro uostuose uždaviniai yra valstybės uždaviniai, už kuriuos atsakinga valstybė, ir kad dėl šios priežasties jų negalima finansuoti oro uostų naudotojų mokamais mokesčiais. Priėmus šį sprendimą, 1998 m. gruodžio 18 d. Įstatymu Nr. 98-1171 dėl tam tikrų oro transporto paslaugų organizavimo ir 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 98-1266 (1999 m. finansų įstatymas) 136 straipsniu ⁽²⁰⁾ įvestas nuo 1999 m. liepos 1 d. taikomas oro uosto mokestis. Tai konkrečiam tikslui skirtas mokestis, nes iš jo gautos pajamos gali būti naudojamos tik tam tikroms išlaidoms finansuoti, šiuo atveju – uždavinių, kuriuos Prancūzija laiko oro uostuose vykdomais valstybės uždaviniais, sąnaudoms finansuoti. Minėtomis nuostatomis taip pat įdiegta papildoma šių uždavinių, apibūdintų 105–107 konstatuojamosiose dalyse, finansavimo priemonė.

(101) Teisės nuostatose nurodytuose teisės aktuose tiksliai apibūdinti uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis. Tokie uždaviniai yra gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro, gyvūnų keliamo pavojaus prevencija ⁽²¹⁾, krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas, bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra ⁽²²⁾, aplinkos kontrolės priemonės ⁽²³⁾ ir automatizuota sienų kontrolė vykdanč biometrinį tapatybės nustatymą. Nuoroda į automatizuotą sienų kontrolę vykdanč biometrinį

⁽¹⁹⁾ 1998 m. gegužės 20 d. Valstybės Tarybos sprendimas *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes* (SCARA).

⁽²⁰⁾ Šiuo metu jis kodifikuotas Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje.

⁽²¹⁾ Gyvūnų keliamas pavojus pirmiausia apima paukščių pavojų, kai orlaiviai susiduria su paukščiais, todėl kyla grėsmė orlaiviuose esančių asmenų ir turto saugumui.

⁽²²⁾ Pavyzdžiui, vykdanč šį uždavinį galima pastatyti ir prižiūrėti užtvartas, kuriomis viešoji zona atskirta nuo rezervuotos zonos, arba rezervuotos zonos prieigose įdiegti stebėjimo vaizdo kameromis sistemą.

⁽²³⁾ Šis uždavinys visų pirma apima triukšmo, prireikus siejamo su orlaivių skrydžių trajektorijomis, matavimą ir oro bei vandens kokybės patikras oro uostų aplinkoje.

tapatybės nustatymą į teisės aktus įtraukta 2008 m. Likę uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, nepakito nuo tada, kai ši priemonė įdiegta, ir atitinka Sprendime SCARA nurodytus uždavinius. Įvairiuose nacionalinės teisės ir ES teisės aktuose yra nurodyti oro uostų veiklos vykdytojų įsipareigojimai, susiję su šių uždavinių vykdymu. Pavyzdžiui, aptariant gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisro teisės aktuose tiksliai nustatyta, kiek žmogiškųjų ir materialinių išteklių reikia turėti atsižvelgiant į oro uosto ypatumus.

- (102) Atitinkamame oro uoste visos juo besinaudojančios oro transporto bendrovės turi mokėti oro uosto mokestį. Juo apmokestinamas keleivių skaičius ir bendrovės pakrautų krovinių ir korespondencijos kiekis. Oro uosto mokesčio tarifas kiekvieno oro uosto atveju vienam keleiviui arba vienai krovinių ar korespondencijos tonai kasmet nustatomas atsižvelgiant į numatytas sąnaudas, patirtas vykdamas pagal priemonę finansuojamus uždavinius.
- (103) Oro uostų veiklos vykdytojai kasmet parengia metinę sąnaudų ir transporto deklaraciją. Šioje deklaracijoje nurodomi praėjusių metų transporto srutai, nustatytos sąnaudos, susijusios su saugos ir saugumo uždaviniais, taip pat sumos, gautos surinkus oro uosto mokestį ir pritaikius papildomą šių uždavinių finansavimo priemonę. Be to, jose pateikiamos einamųjų metų ir dvejų po jų einančių metų transporto, sąnaudų ir pajamų, susijusių su saugos ir saugumo uždaviniais, prognozės. Šias deklaracijas tikrina administracinės institucijos, kurios visų pirma gali atlikti patikras vietoje. Vėliau tuo remiantis tarpministeriniu nutarimu nustatomas mokesčio tarifas.
- (104) Kadangi mokesčio tarifas apskaičiuojamas remiantis numatytais sąnaudų ir transporto duomenimis, buvo įdiegtas *a posteriori* koregavimo mechanizmas siekiant užtikrinti, kad iš oro uosto mokesčio gautos pajamos, prie kurių prireikus pridėdamas pagal 105–107 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą papildomą priemonę skiriamas finansavimas, neviršytų iš tikrųjų patirtų sąnaudų, susijusių su atitinkamais uždaviniais. Aptariamoms sąnaudoms apima veiklos sąnaudas ir darbuotojų sąnaudas, patirtas vykdamas šiuos uždavinius, amortizacijos sąnaudas, atitinkančias vykdamas šiuos uždavinius atliktas investicijas, ir dalį su šiais uždaviniais susijusių pridėtinųjų išlaidų⁽²⁴⁾. Veiklos vykdytojai turi tvarkyti daugiametę pajamų, gautų iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę, ir sąnaudų, patirtų vykdamas atitinkamus uždavinius, sąskaitą. Nustačius teigiamą likutį, jis perkeliamas į sujungtas ankstesnių metų sąskaitas, taigi gali būti gautas teigiamas arba neigiamas likutis, ir į šį likutį atsižvelgiama nustatant kitų metų mokesčio tarifą. Be to, teigiamo likučio lėšomis finansuojamos veiklos vykdytojo finansinės išlaidos.
- (105) Sukūrus finansavimo oro uosto mokesčio lėšomis priemonę, ją reikėjo papildyti papildoma priemone. Iš tikrųjų su saugumu ir sauga susijusios sąnaudos nėra proporcingos oro transporto srutui, kitaip negu iš oro uosto mokesčio gautos pajamos. Šiomis aplinkybėmis paaiškėjo, kad oro uostuose, kuriuose transporto srutas nedidelis, reikėjo nustatyti didelį oro uosto mokesčio tarifą, kuris, manoma, yra didelė našta naudotojams, kad būtų subalansuotos su sauga ir saugumu susijusios sąnaudos. Taigi buvo numatyta, kad šiems oro uostams galima nustatyti mažesnę negu reikalaujamas oro uosto mokestį, siekiant padengti sąnaudas ir taikyti papildomą finansavimo priemonę, kad prireikus būtų finansuojami uždaviniai, kuriuos galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis.
- (106) Viena po kitos buvo taikomos įvairios papildomos priemonės. Pirmiausia Prancūzijos institucijos naudojosi patikos fondu – Paramos oro uostams ir oro transportui fondu (FIATA), kuris, kartu su įvestu oro uosto mokesčiu, įsteigtas minėtu 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 98-1266. Šiuo fondu, kuriam skiriama dalis civilinės aviacijos mokesčio, pakeistas Tolygaus oro transporto srutų paskirstymo fondas (pranc. *fonds de péréquation des transports aériens* – FPTA), kurio pirminė paskirtis buvo finansuoti oro maršrutus, padedančius užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. FIATA lėšomis buvo finansuojami tie patys uždaviniai kaip ir FPTA lėšomis, finansavimą išplėtus – įtraukus oro uosto mokesčiu finansuojamus uždavinius, kad maži oro uostai galėtų papildyti oro uosto mokestį. Konkrečiai FIATA uždaviniai iš esmės suskirstyti į du atskirus skyrius: oro uostų skyrių, siekiant papildomai finansuoti mažuose oro uostuose vykdomus saugos ir saugumo uždavinius, ir oro transporto skyrių, siekiant skirti subsidijų oro maršrutams, padedantiems užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. Sprendimai išmokėti FIATA subsidijas, skirtas saugumo ir saugos uždaviniams papildomai finansuoti, buvo priimami gavus FIATA oro uostų skyriaus valdymo komiteto nuomonę.
- (107) 2005 m. FIATA panaikintas, ir dvejus metus atitinkamas finansavimas buvo tiesiogiai skiriamas iš valstybės biudžeto taikant tuos pačius veikimo principus, visų pirma apimančius valdymo komiteto nuomonę. 2008 m. valstybė šią priemonę pakeitė priemone, pagal kurią padidintas oro uosto mokestis – nustatytas didesnis mokestis už tą, kuris

⁽²⁴⁾ Pridėtinės išlaidos iš esmės susijusios su pareigomis teikti pagalbą, tokiomis kaip žmogiškųjų išteklių valdymas, finansiniai reikalai, finansų kontrolė, pirkimas, paskirties neturinčios kompiuterinės sistemos, teisinis valdymas, bendrosios paslaugos, bendrasis vadovavimas, apskaitos funkcijos ir valdymo kontrolė.

būtinai norint tam tikruose oro uostuose padengti su saugumo ir saugos uždaviniais susijusias sąnaudas. Gautas perviršis perskirstomas mažiausiems oro uostams, siekiant papildyti iš juose renkamo oro uosto mokesčio gautas pajamas.

- (108) Kaip jau nurodyta, oro uosto veiklos vykdytojų metinėse deklaracijose, kurias tikrina administracinės institucijos, pateikiamos numatytos ir nustatytos sąnaudos, taip pat numatytos ir nustatytos pajamos, gautos ir iš oro uosto mokesčio, ir taikant papildomą priemonę. Veiklos vykdytojų tvarkomos metinės sąskaitos, kuriomis remiantis apskaičiuojamas tikrųjų sąnaudų ir pajamų likutis, dėl kurio, jeigu jis teigiamas, mokestis sumažinamas ir kuriuo dengiamos veiklos vykdytojams tenkančios finansinės išlaidos, taip pat apima tiek iš oro uosto mokesčio gautas pajamas, tiek taikant papildomą priemonę gautą finansavimą. Taigi deklaravimo, patikros ir *a posteriori* atliekamo koregavimo priemonė, kuria siekiama užtikrinti, kad nebūtų išmokėti iš tikrųjų patirtas sąnaudas viršijantys viešieji ištekliai, taikoma ir oro uosto mokesčiui, ir papildomai priemonei.

5. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA IR IŠPLĖSTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

5.1. SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (109) Sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, remdamasi Prancūzijos pranešimu, nurodė, kad pagal 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartį išmokėtos lėšos yra PBPPR bendrovei AMS skirta subsidija. Atsižvelgdama į tai, kad PBPPR yra viešoji įstaiga, Komisija nusprendė, kad taikant sutartį buvo panaudoti valstybiniai ištekliai.
- (110) Vertindama, ar suteikta ekonominės naudos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija išreiškė abejonę, ar sudarydami minėtas sutartis su bendrovėmis AMS ir *Ryanair* PBPPR elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris įgyvendina bendrą ar sektorių struktūrinę politiką ir atsižvelgia į būsimą ilgesnio ar trumpesnio laikotarpio pelningumą.
- (111) Šiomis aplinkybėmis remdamasi turima informacija Komisija visų pirma preliminariai nustatė, kad nors paslaugos iš tiesų buvo suteiktos, 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta siekiant finansuoti maršrutą Po–Londono Stanstedo oro uostas ir kad pagal šią sutartį bendrovei *Ryanair* per jos patronuojamąją bendrovę AMS suteikta ekonominės naudos, kurios ji nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis. Komisija nusprendė, kad nagrinėjama priemonė gali būti PBPPR bendrovei AMS skirta valstybės pagalba, kuriai taikomas principinis draudimas, nustatytas SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Toks vertinimas pagrįstas Prancūzijos pateiktos informacijos analize ir šios sutarties sudarymo aplinkybėmis.
- (112) Dėl 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties Komisija suabejojo, ar taikant mažesnius oro uosto mokesčius *Ryanair* nebuvo suteikta ekonominės naudos.
- (113) Galiausiai Komisija išreiškė abejonę dėl šių priemonių suderinamumo su vidaus rinka pagal 2005 m. gaires.

5.2. SPRENDIMAS IŠPLĖSTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (114) Dėl PBPPR su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių (būtent oro uosto paslaugų sutarčių ir rinkodaros paslaugų sutarčių) Komisija sprendime išplėsti procedūrą nurodė, kad kartu sudarytos oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys turi būti vertinamos kartu, nes *Ryanair* ir AMS iš tiesų yra tik vienas su nagrinėjamomis priemonėmis susijusios pagalbos gavėjas. Todėl Komisija nusprendė, kad siekiant nustatyti, ar šios sutartys yra valstybės pagalba, reikia taikyti privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, atsižvelgiant į įvairias sutarčių sudarymo datas⁽²⁵⁾, būtent:

— 2003 m. sausio 28 d. (maršrutas Po–Londono Stanstedo oro uostas),

— 2005 m. birželio 30 d. (maršrutas Po–Londono Stanstedo oro uostas) ir 2009 m. birželio 16 d. (šios sutarties pakeitimas),

— 2007 m. rugsėjo 25 d. (maršrutas Po–Šarlerua) ir 2009 m. birželio 16 d. (šios sutarties pakeitimas),

— 2008 m. kovo mėn. (2008 m. kovo 17 d. oro uosto paslaugų sutartis, 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis) (maršrutas Po–Bristolis),

⁽²⁵⁾ Išskyrus tam tikras sutartis, kuriose nustatyta, kad sutarties sudarymo data nėra joje nurodytos veiklos faktinės pradžios data. Žr. 395 konstatuojamąją dalį.

- 2009 m. birželio 16 d. (maršrutas Po–Bristolis),
 - 2010 m. sausio 28 d. (maršrutai Po–Londonas, Po–Šarlerua, Po–Bovė).
- (115) Komisija padarė išvadą, kad remdamasi turima informacija ji negali atmesti prielaidos, jog pagal nagrinėjamas sutartis bendrovėms *Ryanair* ir AMS buvo skirta valstybės pagalba, tačiau nurodė neturinti pakankamai duomenų, kad galėtų paskelbti galutinę nuomonę šiuo klausimu. Siekdama atlikti vertinimą Komisija nusprendė, kad remiantis jos turimais duomenimis oro uostą valdančio PBPPR skyriaus, PBPPR ir kitų viešųjų subjektų veiksmai, vykdyti palaikant santykius su bendrovėmis *Ryanair* ir AMS, turi būti vertinami kartu.
- (116) Komisija panašių abejonių išreiškė ir dėl sutarties su *Transavia* atitikties privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijui.
- (117) Vertindama, ar galima pagalba oro transporto bendrovėms ⁽²⁶⁾ yra suderinama, Komisija išskyrė iki 2005 m. gairių įsigaliojimo taikytas priemones ir vėlesnes priemones.
- (118) Dėl pirmosios priemonių kategorijos Komisija nurodė, kad siekiant įvertinti, ar nagrinėjama galima pagalba suderinama su vidaus rinka, reikia taikyti tokius kriterijus:
- priemonė padeda įgyvendinti bendro intereso tikslą, t. y. pradėti teikti paslaugas naujais ilgalaikiais maršrutais į kitą Sąjungos oro uostą,
 - pagalbos suma būtina ir proporcinga papildomoms sąnaudoms, patirtoms pradėjus teikti paslaugas naujais maršrutais; priemonė turi skatinamąjį poveikį,
 - priemonė taikyta skaidriai ir nediskriminuojant,
 - pagal priemonę nustatytos sankcijos, taikomos oro transporto bendrovei nevykdant įsipareigojimų,
 - priemonė nedaro viešajam interesui prieštaraujančio poveikio konkurencijai.
- (119) Komisija išreiškė abejonių dėl šių kriterijų laikymosi, taip pat dėl to, ar galima veiklos pagalba yra suderinama su vidaus rinka.
- (120) Vertindama įsigaliojus 2005 m. gairėms taikytų priemonių suderinamumą Komisija daugiausia rėmėsi šiose gairėse nustatytais pagalbos oro transporto bendrovių veiklai pradėti kriterijais. Komisija išreiškė abejonių dėl šių kriterijų laikymosi.
- (121) Nagrinėdama Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams suteiktas įrangos subsidijas Komisija suabejojo dėl to, ar skirdamos šias subsidijas valstybės institucijos veikė kaip apdairūs investuotojas. Komisija nurodė, kad negali atmesti prielaidos, jog šios subsidijos yra valstybės pagalba.
- (122) Vertindama, ar galima pagalba suderinama su vidaus rinka, Komisija vadovavosi 2005 m. gairėse dėl pagalbos investicijoms į oro uostus nustatytais kriterijais. Komisija išreiškė abejonių dėl galimos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka.

6. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

6.1. SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (123) Komisija gavo penkių suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabas.

6.1.1. PO BEARNO PREKYBOS IR PRAMONĖS RŪMŲ (PBPPR) PASTABOS

6.1.1.1. Oro uosto paslaugų sutartis su *Ryanair*

- (124) Pasak PBPPR, atsižvelgiant į tai, kad oro uosto mokesčiai *Ryanair* ir visoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi Po oro uostu, taikomi objektyviai ir nediskriminacinėmis sąlygomis, pagal oro uosto paslaugų sutartį valstybės pagalba nesuteikta.

⁽²⁶⁾ Priėmus šį sprendimą, terminas „oro transporto bendrovė“ reikš oro transporto bendroves ir jų patrunuojamąsias bendroves, taigi ir AMS.

- (125) PBPPR pažymi, kad Po oro uosto eksploatavimas finansuojamas paties oro uosto pajamomis, ir mano, kad oro uostas negauna jokios valstybės pagalbos ar finansavimo oro uosto eksploatavimui subalansuoti.
- (126) Dėl bendrovei *Ryanair* taikytų oro uosto mokesčių PBPPR patvirtino, kad, kaip ir bet kurios kitos oro transporto bendrovės atveju, šie mokesčiai apskaičiuoti pagal bendrovei *Ryanair* taikytinus tarifus.
- (127) PBPPR pažymi, kad oro uosto mokesčiai yra trijų tipų:
- reglamentuojami aviacijos mokesčiai,
 - nereglamentuojami antžeminių paslaugų mokesčiai,
 - mokesčiai į valstybės iždą.
- (128) PBPPR visų pirma patvirtino, kad reglamentuojamus aviacijos mokesčius (iš viso keturis: tūpimo mokestį, stovėjimo mokestį, apšvietimo mokestį ir keleivio mokestį) oro transporto bendrovėms jie taiko objektyviai ir nediskriminuodami. Šių mokesčių sumą nustato jungtinis komitetas, sudarytas iš veiklos vykdytojų ir oro transporto bendrovių, taip pat priežiūros institucijos atstovų.
- (129) PBPPR nurodo, kad jie bendrovės *Ryanair* neatleidžia nuo stovėjimo ir apšvietimo mokesčių, tačiau sutartyje tiesiog įrašyta, kad šių mokesčių „*Ryanair* paprastai neturi mokėti“. PBPPR pažymi, kad stovėjimo mokestis mokamas tik tuo atveju, jeigu orlaivis oro uoste stovi ilgiau nei dvi valandas, o *Ryanair* orlaiviai paprastai oro uoste užtrunka ne ilgiau nei 25 minutes. Dėl apšvietimo mokesčio PBPPR pažymi, kad *Ryanair* skrydžiai vykdomi tik dieną, todėl tikimybė, kad *Ryanair* teks mokėti apšvietimo mokestį, mažesnė.
- (130) Antra, vertindami nereglamentuojamų antžeminių paslaugų (pvz., oro uosto antžeminių paslaugų arba orlaivių švartavimo) mokesčius PBPPR pažymi, kad dėl tarifų su kiekviena oro transporto bendrove deramasi atskirai, atsižvelgiant į konkrečią jos padėtį. Praktiškai atlikti kokių nors grynai aritmetinių bendrovių mokamų mokesčių palyginimą nėra labai tikslinga, nes nors orlaiviai vienodo dydžio, reikėtų atsižvelgti į daug kitų kriterijų, tokių kaip metinis bendrovės skrydžių skaičius, jų dažnis, skrydžių vykdymo dieną laikas (laisvesnės ar piko valandos), priemokos už naktinius skrydžius, vėlavimą, ledo tirpymo ar orlaivių valymo darbus ir pan.
- (131) Trečia, PBPPR pabrėžia, kad visoms oro transporto bendrovėms taikomi visiškai tokie patys mokesčiai į valstybės iždą (jų yra du: oro uosto mokestis ir civilinės aviacijos mokestis). Kadangi šių mokesčių sumą nustato priežiūros institucija, PBPPR jiems įtakos neturi.

6.1.1.2. Rinkodaros paslaugų sutartis su AMS

- (132) Pasak PBPPR, sumos, kurias jie sumokėjo bendrovei AMS, nėra valstybės pagalba. PBPPR pažymi, kad jie, kaip institucija, su kuria Po oro uostas yra sudaręs koncesijos sutartį, vadovaudamiesi 2005 m. gairėmis žurnale *Air & Cosmos* (2007 m. gruodžio mėnesio numerįje) nusprendė paskelbti kvietimą teikti projektus, siekdami rasti vieną ar kelias oro transporto bendroves, kurios būtų pasirengusios suteikus finansinę pagalbą pradėti teikti paslaugas naujais maršrutais iš Po į Europos oro uostus (buvo numatytos aštuonios konkurso dalys). Tačiau PBPPR nustatė, kad 2008 m. sausio 31 d. pasibaigus projektų pateikimo terminui oro transporto bendrovės nepateikė jokio pasiūlymo.
- (133) Be to, PBPPR mano, kad jų sprendimas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį su *Ryanair* nepriskirtinas valstybei. Pasak PBPPR, nei valdžios institucijos, nei administracinės institucijos niekada nebuvo įtrauktos į derybas su *Ryanair* ir į komercinio bendradarbiavimo sutarties su šia bendrove sudarymo procesą.
- (134) PBPPR nuomone, prekybos ir pramonės rūmai oro uostų įrangą eksploatuoja „pagal privatinės teisės nuostatas“.
- (135) PBPPR teigimu, prekybos ir pramonės rūmai yra „labai specifinė viešųjų įstaigų kategorija <...>, kurios tikslas – valdžios institucijose laisvai atstovauti savo apygardos prekybos ir pramonės sektorių interesams“. PBPPR priduria, jog „tai, kad jie susiję su valstybe, <...> savaime nereiškia jokios priklausomybės“. Todėl eksploatuodami oro uostą, taigi ir sudarydami bendradarbiavimo sutartį su *Ryanair*, PBPPR veikė visiškai savarankiškai, be jokios valstybės priežiūros, taigi ir be jokio tiesioginio ar netiesioginio jos įsikišimo.

6.1.1.3. Neformalaus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijus

- (136) PBPPR nurodo, kad, 2005 m. gegužės 3 d. Po administraciniam teismui panaikinus 2003 m. sausio 28 d. sutartį, jie gavo bendrovės *Ryanair* pasiūlymą dėl tolesnio paslaugų teikimo maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas.
- (137) PBPPR su bendrove *Ryanair* sudarė oro uosto paslaugų sutartį dėl paslaugų teikimo maršrutu aspektų, iš kurios, pasak PBPPR, nematyti, kad bendrovei *Ryanair* taikomos sąlygos iš esmės skirtųsi nuo taikomų kitoms oro transporto bendrovėms, teikiančioms paslaugas Po oro uoste. PBPPR priduria, kad vykdydami oro uosto komercinę plėtrą jie sudarė internetinės rinkodaros paslaugų sutartį su *Ryanair* patronuojamąja bendrove AMS, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*. PBPPR mano, kad dėl penkių priežasčių, išdėstytų 138–142 konstatuojamosiose dalyse, sudarydami šią sutartį jie elgėsi kaip neformalus rinkos ekonomikos investuotojas.
- (138) Visų pirma mainais už PBPPR sumokėtą kainą AMS teikė tikras komercines paslaugas, būtent svetainėje *ryanair.com* pateikė daug interneto saitų, per kuriuos internautai gali tiesiogiai patekti į PBPPR, oro uosto, regiono infrastruktūros įstaigų (autobusų, traukinių, taksi), Bearno turizmo biuro ir panašias interneto svetaines.
- (139) Antra, svetainė *ryanair.com* šiuo metu neabejotinai yra pagrindinė svetainė, kurioje galima rezervuoti keliones Europoje, ir viena iš svetainių, kurių internautai dažniausiai ieško naudodamiesi paieškos sistema *Google*. Po oro uosto reklamos skelbimas svetainėje *ryanair.com* yra iš tiesų naudingas Po oro uostui arba jo aptarnaujamoms vietos valdžios institucijoms. AMS svetainėje paskelbtoje kainų lentelėje nurodytas kainas yra pasirenkę mokėti oro uostai ir kiti tretieji asmenys (automobilių nuomos bendrovės, viešbučiai, regionai ir pan.). Beje, šias sumas sutiko mokėti ir keli visiškai privatūs oro uostai. PBPPR pabrėžia, kad reklama svetainėje *ryanair.com* turi pridėtinę vertę, ir mini vieną bendrovės *Planet-Work* atliktą tyrimą, kuriame nustatyta, jog svetainėje *ryanair.com* įsigyta reklama padarė Po oro uostą ir regioną matomesnius nei reklama svetainėje *voyages-sncf.com*, nes oro uosto ir regiono saitus paspaudė daugiau internautų. Tuo remdamiesi PBPPR daro išvadą, kad bendrovės AMS taikomos ir PBPPR mokamos kainos už suteiktas paslaugas atitinka rinkos kainas.
- (140) Trečia, PBPPR nuomone, tai, kad už suteiktas paslaugas mokama fiksuota kaina, veikiausiai neturėtų būti lemiamas kriterijus nustatant, kad buvo suteikta valstybės pagalba.
- (141) Ketvirta, pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Šarlerua, sumokėjus tam tikras sumas buvo galima gauti kitokias paslaugas nei tos, kurias PBPPR gavo pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londonas. Taigi PBPPR du kartus už tą pačią paslaugą nemokėjo, o tai rodo, jog sumokėtos sumos nėra subsidijos, skirtos tam, kad atitinkamu maršrutu būtų pradėtos teikti paslaugos. PBPPR taip pat tvirtina, kad jeigu sumokėta suma būtų siekiama padengti struktūrinį paslaugų teikimo maršrutu deficitą, šiam tikslui jos akivaizdžiai nepakaktų.
- (142) Penkta, PBPPR mano, kad „vietos valdžios institucijai, kuri nesiekia gauti pelno“, labai sunku įrodyti, jog bendrovei AMS sumokėta [...] EUR suma padėjo PBPPR gauti [...] EUR pajamų. Vis dėlto PBPPR įsitikinę, kad žinomumo ir (arba) patrauklumo požiūriu saitas svetainėje *www.ryanair.com* buvo vertas šios investicijos (atsižvelgiant į tai, kad svetainėje nebuvo skelbiama apie kitas artimas paskirties vietas).

6.1.1.4. Konkurencijos iškreipymas

- (143) PBPPR nuomone, sumos, kurias jie sumokėjo už AMS suteiktas rinkodaros paslaugas, poveikio konkurencijai nedaro.
- (144) Po kryptis savaime nedomino jokios oro transporto bendrovės, išskyrus *Air France*, ir, nepaisant oro uosto pastangų, skraidinti iš Po panoro tik *Ryanair* (į Londoną) ir *Transavia* (į Amsterdamą).
- (145) PBPPR pažymi, kad pigių skrydžių bendrovių atėjimas poveikio *Air France* maršrutams neturėjo – nuo 2003 m. šios bendrovės iš Po teikiamų transporto paslaugų srautas didėjo.

6.1.2. EUROPOS ORO TRANSPORTO BENDROVIŲ ASOCIACIJOS (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES, AEA) PASTABOS

- (146) AEA mano esanti viena iš suinteresuotųjų šalių šioje byloje. Iš tiesų viena iš šios asociacijos narių yra oro transporto bendrovė, teikianti paslaugas Po oro uoste (*Air France*). Apskritai AEA, kuri atstovauja Europos vežėjų tinklo interesams, mano esanti savaime suinteresuota prižiūrėti 2005 m. gairių įgyvendinimą. Pasak jos, vežėjai, kuriems neteisėtai taikomos tam tikros mokesčių lengvatos, prisideda prie konkurencijos iškreipimo bendrojoje rinkoje ir daro žalą kitiems vežėjams, kurie turi dengti savo veiklos sąnaudas.

- (147) AEA nuomone, pagrįstai galima labai nerimauti dėl abiejų sutarčių, PBPPR pasirašytų su *Ryanair* ir jos patronuojamąja bendrove AMS, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, t. y.: 1) oro uosto paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Po, ir 2) internetinės rinkodaros paslaugų sutarties, pagal kurią AMS gauna fiksuotą 437 000 EUR sumą per metus.
- (148) Pasak jos, tai, kad konkreti oro uosto paslaugų sutartis sudaryta su vienintele oro uostu besinaudojančia bendrove – *Ryanair*, yra daugiau nei abejotina praktika. Be to, ji mano, kad *Ryanair* neturi būti atleidžiama nuo stovėjimo ir apšvietimo mokesčių ir kad tuo atveju, kai šios bendrovės orlaiviai oro uoste užtrunka ilgiau nei dvi valandas, jai turi būti taikomi tokie pat mokesčiai kaip kitoms oro transporto bendrovėms.
- (149) AEA teigia, kad įvairūs Prancūzijos teismai aiškiai pripažino, jog su AMS pasirašyta rinkodaros paslaugų sutartimi buvo sukurtos pernelyg palankios sąlygos *Ryanair*⁽²⁷⁾. Ji nurodo, kad Po administracinis teismas 2005 m. gegužės mėn. priimtame sprendime taip pat vartojo tokias sąvokas kaip „disbalansas“ ir galėjo tik padaryti išvadą, kad tokios sutartys yra finansinė pagalba bendrovei *Ryanair*. AEA neinvestuoja pačios rinkodaros sutarčių sudarymo praktikos, tačiau abejoja, ar nagrinėjamosios sutarčių nuostatomis nepažeistos įprastos rinkos sąlygos.

6.1.3. RYANAIR PASTABOS

- (150) *Ryanair* teigia, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties sąlygos ir nuostatos atitinka rinkos sąlygas ir kad sutartimi bendrovei nesuteiktas joks atrankusis pranašumas, todėl konkurencija neiškraipoma ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai nedaromas.
- (151) Bendrovė pabrėžia, kad moka standartinius Po oro uosto taikomus aviacijos mokesčius ir komisinį atlyginimą už bilietų pardavimą ir papildomą bagažą. Ji nurodo, kad šie mokesčiai panašūs į tuos, kurie taikomi kituose panašiuose oro uostuose arba taikomi kitiems Po oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams. Kiek jai žinoma, PBPPR jai nesudaro palankesnių sąlygų nei kitoms oro transporto bendrovėms.
- (152) *Ryanair* teigia, kad sąlyginis stovėjimo bei apšvietimo mokesčių ir techninės priežiūros išlaidų, nurodytų 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 1 dalies 3 punkte ir 7 straipsnio 2 dalyje, sumažinimas pagrįstas sutartyje nurodytais objektyviais kriterijais, t. y. tuo, kad dieną apšvietimas neįjungiamas, oro uoste *Ryanair* orlaiviai stovi vos 25 minutes, todėl dideli priežiūros darbai neatliekami, o paslauga, kurią bendrovė teikia savo keleiviams, yra nedidelės apimtys. *Ryanair* nurodo, kad šios išimtys taikomos ir kitoms panašioms oro transporto bendrovėms ir kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje aiškiai įvardyta PBPPR pareiga bendrovei *Ryanair* taikomas sąlygas taikyti kitoms panašioms oro transporto bendrovėms⁽²⁸⁾.
- (153) *Ryanair* pabrėžia, kad jai pasiūlytos sąlygos ir nuostatos nėra slaptos ir kad, kitaip negu įprasta sektoriuje, 2005 m. oro uosto paslaugų sutartyje aiškiai nurodyta, jog PBPPR turi teisę sutarties turinį atskleisti kitoms oro transporto bendrovėms.
- (154) *Ryanair* tvirtina, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutartimi PBPPR jai nesuteikė jokios neteisėtos naudos ir kad pagal šią sutartį palaikomiems skaidriems santykiams būdinga tai, jog jie nėra atrankiniai, o atrankumas – tai pagrindinė sąlyga (nors jos ir neužtenka), kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba. Ji taip pat nurodo, kad nagrinėjamos priemonės neatitinka ir kitų sąlygų, būtinų siekiant nustatyti valstybės pagalbą (pvz., susijusių su poveikiu valstybių narių tarpusavio prekybai ir konkurencijos iškraipymu).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) PASTABOS

- (155) AMS nurodo, kad reklamos vietą *Ryanair* interneto svetainėje ji siūlo įprastomis rinkos sąlygomis, taikydama savo interneto svetainėje skelbiamus tarifus.
- (156) Bendrovės nuomone, internetinės rinkodaros paslaugų (angl. WMS) sutartis su PBPPR nepatenka į Sąjungos transporto taisyklių taikymo sritį, nes tai įprasta komercinės reklamos sutartis, panaši į tas, kurios dažnai sudaromas su laikraščiais, televizijos kanalais, radijo stotimis, lauko reklamos vietų tiekėjais ir panašiais subjektais.

⁽²⁷⁾ AEA pirmiausia remiasi 2006 m. vasario 27 d. Valstybės Tarybos sprendimu *Compagnie Ryanair Limited* (Nr. 264406).

⁽²⁸⁾ 2005 m. oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje nurodyta: „Išimtinių teisių netaikymas. Šia sutartimi išimtinės teisės nesuteikiamos. Sąlygos, kurios bendrovei *Ryanair* yra sudaromos pagal šią sutartį, taikomos ir bet kuriai kitai oro transporto bendrovei, su kuria Po Pirėnų oro uostas nuspręstų pradėti teikti paslaugas nauju tarptautiniu pigių skrydžių maršrutu. Šios sąlygos suderinamos atsižvelgiant į naujai sukurtų tarptautinių maršrutų ypatybes, būtent skrydžių dažnį, skraidinamų keleivių skaičių, skrydžių įkainius.“

- (157) Pasak AMS, sąlygos, kuriomis PBPPR nusipirko reklamos vietą *Ryanair* interneto svetainėje, atspindi ir atitinka rinkos sąlygas. Aptardama reklamos vietos *Ryanair* interneto svetainėje vertę AMS pabrėžia, kad bendrovės nustatytos šios vietos kainos rodo vis didesnę svetainės komercinę sėkmę ir neeilinį gebėjimą perduoti labai tiksliai apibrėžtai auditorijai skirtą reklaminę informaciją.
- (158) AMS nurodo, kad reklamos vieta *Ryanair* interneto svetainėje yra daug populiareesnė nei bet kurioje kitoje bendro pobūdžio portalo kelionių svetainėje, kurios duomenimis lygindama rėmėsi Komisija. Bendrovė pažymi, kad kiekvieną mėnesį *Ryanair* interneto svetainės tinklalapiai atspausdinami daugiau kaip 300 mln. kartų.
- (159) AMS tvirtina, kad PBPPR reklamos vietą įsigijo tokiomis pat sąlygomis kaip ir privatūs klientai. Pasak jos, internetinės rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytos kainos atitinka įprastus tarifus, kuriuos ji taikė tuo metu, kai sudaryta sutartis, ir buvo vienodos visiems viešiesiems ir privatiems klientams. Bendrovė nurodo, kad privačiosios oro uostus valdančios įstaigos (kaip antai [...] ir [...]) su AMS pasirašė panašias sutartis kaip PBPPR.
- (160) AMS prieštarauja Komisijos sprendime pradėti procedūrą išreikštai abejonei dėl nagrinėjamo sandorio reikalingumo: „<...> Komisijai kyla klausimas, ar rinkodaros paslaugos PBPPR yra reikalingos ir ar Rinkodaros paslaugų sutartis nebuvo sudaryta vien dėl to, kad būtų remiamas maršrutas Po–Londonas (Stanstedas)“⁽²⁹⁾.
- (161) Iš tiesų, pasak AMS, tokių sandorų įvykdžius rinkos sąlygomis pagalbos galimybė atmetama, o su reikalingumo vertinimu susijusio teisinio precedento nėra. Tačiau kadangi Komisija ir toliau abejoja reikalingumu, AMS primena, kad PBPPR atsakingi tiek už Po Bearno regiono populiarinimą, tiek už Po oro uosto eksploatavimą. AMS mano, kad atsižvelgiant į šiuos su tikslus reklamos skelbimas *Ryanair* interneto svetainėje komerciniu požiūriu yra logiškas.
- (162) Dėl reklamos vietos pirkimo siekiant populiarinti regioną AMS pabrėžia, kad Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmai konkuruoja tarpusavyje ir privalo taikyti teritorinę rinkodarą, kad jų regionas pirmautų.
- (163) AMS laikosi nuomonės, kad įsigyta reklamos vieta *Ryanair* interneto svetainėje padeda didinti Po oro uosto matomumą. Pasak jos, PBPPR yra tiesiogiai komerciškai suinteresuoti imtis tokių veiksmų, nes dėl reklamos daugėjant keleivių į oro uostą pritraukiama pagalbinių įmonių ir didėja jo gaunamos pajamos.
- (164) AMS nurodo, kad PBPPR reklamą *Ryanair* interneto svetainėje skelbia ne tam, kad remtų maršrutą Po–Londonas, bet tam, kad bendrovės AMS PBPPR suteikiama reklamos vieta šioje svetainėje yra paklausus išteklius, kurio, kaip įrodyta, pageidauja ir kiti reklamos užsakovai, įskaitant privačiojo sektoriaus subjektus. Taigi būtų netikslu reklamos vietos pirkimą apibūdinti kaip paprasčiausią pretekstą siekti, kad būtų išmokėtos subsidijos.
- (165) AMS nuomone, internetinės rinkodaros paslaugų sutartis nėra pagalba, nes jos sąlygos atitinka įprastos komercinės sutarties sąlygas ir jomis bendrovei AMS (arba *Ryanair*) nesuteikiamas joks pranašumas. Todėl bendrovė mano, kad šia sutartimi konkurencija neiškraipoma ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai nedaromas.

6.1.5. AIR FRANCE PASTABOS

- (166) *Air France* iš Po oro uosto kasdien vidutiniškai vykdo maždaug po penkis skrydžius į Paryžiaus Orly oro uostą, po tris skrydžius į Paryžiaus Ruasi Šarlio de Golio oro uostą ir (per patronuojamąją bendrovę) po keturis skrydžius į Liono oro uostą.
- (167) *Air France* nurodo, kad dėl bendrovei *Ryanair* ir jos patronuojamajai bendrovei AMS suteikiamos naudos, kurios *Air France* negauna, *Ryanair* veiklos sąnaudos iš tiesų gerokai sumažėja. Pasak *Air France*, tai daro poveikį tiesioginei *Ryanair* ir *Air France* konkurencijai vykdančioms skrydžius iš Po oro uosto ir į jį, taip pat konkurencijai, vykstančiai teikiant paslaugas visais Sąjungos vidaus maršrutais. Taigi daromas tiesioginis poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

⁽²⁹⁾ Sprendimo pradėti procedūrą 43 punktas.

6.1.5.1. Oro uosto mokesčiai

- (168) *Air France* pažymi, kad PBPPR paskelbtame 2007 m. kainyne nustatytas viešasis stovėjimo mokesčio tarifas yra 0,16 EUR už toną per valandą. Šis mokestis taikomas, jeigu orlaivis ne mažiau kaip dvi valandas laikomas orlaivių stovėjimui skirtoje zonoje. *Air France* nuomone, nėra neįprasta, kad *Ryanair* šio mokesčio nemoka, jei jos orlaiviai oro uoste stovi 25 minutes, bet kai stovėjimo laikotarpis viršija dvi valandas, *Ryanair* turėtų jį mokėti.
- (169) *Air France* pažymi, kad PBPPR paskelbtame 2007 m. kainyne nustatytas viešasis apšvietimo mokesčio tarifas yra 35,18 EUR už orlaivio atliktą manevrą. Šis mokestis mokamas, jeigu apšvietimo įrenginiai naudojami lėktuvo atliekamam manevrui, t. y. nutūpimui arba pakilimui, apšviesti tiek dieną, tiek naktį. Taigi bendrovei *Ryanair* šio mokesčio netaikant dėl to, kad jos skrydžiai vykdomi tik dieną, nesilaikoma bendrųjų mokesčio taikymo sąlygų.
- (170) *Air France* pabrėžia, kad viešieji tarifai laikui bėgant paprastai persvarstomi, ir mano, kad bendrovei *Ryanair* – kaip ir kitiems vežėjams, vykdančioms skrydžius iš Po oro uosto ir į jį, – taikomi mokesčiai turėtų būti keičiami.

6.1.5.2. Oro uosto antžeminės paslaugos

- (171) *Air France* nurodo, kad antžeminės paslaugos Po oro uoste jai teikiamos pagal oficialią sutartį. *Air France* pažymi, kad pagal 2005 m. gaires „oro uosto valdytojas, veikdamas kaip antžeminių paslaugų teikėjas, gali taikyti skirtingus tarifus už paslaugas, suteikiamas oro transporto bendrovėms, jei šie tarifų skirtumai atspindi išlaidų skirtumus, susijusius su suteiktų paslaugų pobūdžiu ar apimtimi“. *Air France* pabrėžia, kad 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas nusprendė, jog *Ryanair* taikyti nepagrįstai sumažinti antžeminių paslaugų tarifai yra valstybės pagalba, kuri, jeigu apie ją nepranešama, turi būti laikoma neteisėta.
- (172) *Air France* pažymi, kad ji vykdo gerokai daugiau skrydžių iš Po oro uosto ir į jį negu *Ryanair*. Šiomis aplinkybėmis *Air France* yra įsitikinusi, kad oro uosto antžeminių paslaugų tarifai, kuriuos PBPPR taiko bendrovei *Ryanair*, neturėtų būti palankesni nei taikomi bendrovei *Air France*.

6.1.5.3. Rinkodaros paslaugų sutartis su AMS

- (173) Kaip pažymi *Air France*, atrodo, kad tokio tipo sutartys, kurias sudaro oro uostą valdanti įstaiga ir *Ryanair* patronuojamoji bendrovė AMS, yra įprasta *Ryanair* praktika, taikoma oro uostuose, iš kurių ji nusprendžia pradėti teikti paslaugas oro maršrutais. *Air France* pažymi, kad Prancūzijos administraciniai teismai jau yra skyrę sankcijų už tokias priemones, nes tariamos reklamos paslaugos nebūdavo teikiamos arba būdavo teikiamos pernelyg palankiomis *Ryanair* sąlygomis.
- (174) *Air France* nurodo, kad 2005 m. gegužės 3 d. sprendime Po administracinis teismas pabrėžė PBPPR ir *Ryanair* 2003 m. sudarytoje sutartyje nustatytą abipusių šalių išsipareigojimų disbalansą. *Air France* mano, kad galima kelti klausimą, ar 2005 m. sutarties su AMS šalių išsipareigojimai yra subalansuoti. Pasak *Air France*, nėra jokių įrodymų, kad nutraukus paslaugų teikimą atitinkamu oro maršrutu arba neįgyvendinus nustatytų reklamos tikslų *Ryanair* grąžintų visą šią sumą arba jos dalį.
- (175) *Air France* neginčija, kad tam tikra rinkodaros pagalba gali atitikti Sąjungos taisykles. Tačiau ji mano, kad mažai tikėtina, jog vadinamoji rinkodaros paslaugų sutartis gali atitikti sąlygas, būtinas siekiant laikyti ją suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį.

6.1.5.4. Išvada

- (176) *Air France* pageidauja, kad nebebūtų mokamos išmokos (jos nuomone, neteisėtos), kurias *Ryanair* Po oro uoste gauna nuo 2005 m., ir kad būtų nurodyta išieškoti iš *Ryanair* neteisėtą pagalbą.

6.2. SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ**6.2.1. PO BEARNO PREKYBOS IR PRAMONĖS RŪMŲ (PBPPR) PASTABOS**

- (177) PBPPR mano, kad rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys, kurias jie sudarė su oro transporto bendrovėmis ir (arba) jų patronuojamosiomis bendrovėmis, visiškai nėra valstybės pagalba.

- (178) PBPPR pažymi, kad sutarčių pobūdis ir tikslas iš esmės skiriasi ir kad jos turi būti nagrinėjamos atskirai. Tai, kad sutartys sudarytos tą pačią dieną, nesvarbu, nes jomis siekiama skirtingų tikslų. Oro uosto paslaugų sutarties tikslas – nustatyti sąlygas, kuriomis Po oro uostas patiki savo infrastruktūrą oro transporto bendrovėms ir joms už atlygį teikia įvairias oro uosto paslaugas. Rinkodaros paslaugų sutarties tikslas kitoks – nustatyti sąlygas, kuriomis oro transporto bendrovė privalo už atlygį savo interneto svetainėje reklamuoti Po oro uostą, taip pat Po ir Bearno regiono turizmo ir verslo traukos vietas. Taigi šių dviejų tipų sutartys iš esmės nėra susijusios. Taip pat, nors oro uosto teikiamų oro uosto paslaugų ir oro transporto bendrovės arba jos patronuojamųjų bendrovių teikiamų rinkodaros paslaugų terminai ir sąlygos gali būti išdėstyti toje pačioje sutartyje, tai vis dėlto nereiškia, kad valstybės pagalbos teisinė analizė turi apimti abiejų šių tipų paslaugas, nes teikiant vienas nėra atlyginama už kitas.
- (179) Dėl PBPPR ir kitų viešųjų subjektų veiksmų PBPPR mano, kad jų nereikia vertinti kartu, bent jau nagrinėjant rinkodaros paslaugų sutartis (tai dar labiau pagrindžia atskirą sutarčių vertinimą), nes PBPPR dėl šių sutarčių derasi ir jas sudaro visiškai savarankiškai, be kitų viešųjų subjektų įsikišimo.

6.2.1.1. PBPPR sudarytos rinkodaros paslaugų sutartys

Priskirtinumas

- (180) Pasak PBPPR, pagal rinkodaros paslaugų sutartis atliekami mokėjimai nėra priskirtini valstybei, nes oro uostą PBPPR valdo visiškai savarankiškai ir nepriklauso nuo priežiūros institucijų. Sprendimus už rinkodaros paslaugas mokėti tam tikras sumas, viena vertus, bendrovei *Ryanair* ir AMS, kita vertus, bendrovei *Transavia* PBPPR priėmė savarankiškai ir atskirai, be tiesioginio ar netiesioginio valstybės įsikišimo.

Oro transporto bendrovėms suteikta ekonominė nauda

- (181) PBPPR nuomone, akivaizdu, kad jie veikė kaip apdairus neformalus rinkos ekonomikos investuotojas. Visų pirma bendrovės AMS ir *Transavia* jiems suteikė tikras komercines paslaugas, konkrečiai savo interneto svetainėje nurodė saitus, per kuriuos internautai tiesiogiai gali patekti į PBPPR interneto svetaines, o už tai sumokėtas atlygis atitinka rinkos kainą. PBPPR šiuo klausimu pabrėžia, kad *Ryanair* ir *Transavia* interneto svetainės turi labai daug lankytojų.
- (182) Be to, PBPPR pažymi, kad AMS kainas taikė pagal savo svetainėje viešai skelbiamą kainų lentelę. Šios kainos taikytos visiems oro uostams, kurie buvo AMS klientai, nedarant jokių išimčių, taip pat ir tam tikriems visiškai privatizuotiems Jungtinės Karalystės oro uostams. *Transavia* savo ruožtu teikė rinkodaros paslaugas vienam privačiam Italijos oro uostui.
- (183) Be to, pasak PBPPR, atrodo, kad rinkodaros paslaugų sutartį su AMS buvo sudarę ir kai kurie Prancūzijos oro uostai, kuriuos valdo privačiosios įmonės (igalios teikti viešąją paslaugą), pvz., Tarbo-Lurdo-Pirėnų oro uostas, valdomas Kanadoje registruotos bendrovės *SNC-Lavalin*. PBPPR nuomone, tai įrodo, kad jie veikė kaip privatusis veiklos vykdytojas.
- (184) PBPPR taip pat pažymi, kad fiksuotos kainos mokėjimas už suteiktas paslaugas nėra lemiamas kriterijus nustatant, kad buvo suteikta valstybės pagalba, ir kad pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Šarlerua, sumokėjus tam tikras sumas buvo galima gauti kitokias paslaugas nei tos, kurias PBPPR gavo pagal sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londonas; taigi PBPPR du kartus už tą pačią paslaugą nemokėjo. Be to, PBPPR mano, kad sumokėtų sumų nepakaktų paslaugoms oro maršrutu pradėti teikti.
- (185) PBPPR nuomone, įsigiję šias rinkodaros paslaugas sutartyse nustatytomis kainomis, jie gavo neginčytiną dvejopą ekonominį atlygį. Visų pirma rinkodaros paslaugos padarė teigiamą poveikį oro uosto veiklos pajamoms, nes padidėjo keleivių srautas oro uoste. Be to, dėl šių paslaugų naudos taip pat gavo visas Po miestas ir regionas.
- (186) PBPPR nepritaria konsultanto nuomonei, kad „slapta *Ryanair* rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo strategija – gauti oro uosto subsidiją siekiant išlaikyti mažas bendrovės kainas“. Kitaip nei konsultantas, PBPPR mano, kad komerciniu požiūriu jie labai suinteresuoti įsigyti tokias paslaugas, nes Po oro uostas yra regioninis oro uostas, į kurį paprastai neatvyksta pakankamai keleivių, kad jis galėtų subalansuoti savo pajamų formavimo sąskaitą. PBPPR nurodo, kad nuo *Ryanair* atėjimo į oro uostą ir reklamos paskelbimo jos interneto svetainėje transporto srautas Po oro uoste labai padidėjo.

- (187) Galiausiai PBPPR pažymi, kad atsisakė pratęsti rinkodaros paslaugų sutartį su AMS, nes per derybas nurodytos naujos kainos buvo pernelyg didelės. Šis sprendimas įrodo, kad PBPPR nebuvo nusiteikę priimti *Ryanair* bet kokia kaina.

Konkurencijos iškraipymas

- (188) PBPPR nuomone, už rinkodaros paslaugas sumokėtos sumos neturėjo jokio poveikio nei oro transporto bendrovių, nei oro uostų konkurencijai. PBPPR pabrėžia, kad turi stengtis reklamuotis, nes jiems labai sunku pritraukti oro transporto bendroves – šios labiau linkusios skraidyti į laisvalaikio turizmui patrauklesnius netoliese esančius oro uostus. PBPPR mini Bjarico-Anglė-Bajonos oro uostą, aptarnaujantį paplūdimiais garsėjančią regioną, ir Tarbo-Lurdo oro uostą, iš kurio vykstama į Lurdo religinę vietovę.
- (189) PBPPR pažymi, kad pigių skrydžių bendrovių konkurencija Po oro uoste neturėjo jokio poveikio *Air France* veiklai: jos veiklos apimtys nuolat augo iki 2008 m., kai prasidėjo ekonomikos krizė. Be to, PBPPR pabrėžia, kad iki *Ryanair* atėjimo 2003 m. jokia oro transporto bendrovė neteikė paslaugų tarptautiniu maršrutu iš Po oro uosto, taigi *Ryanair* atėjimas neturėjo poveikio konkurencijai, vykstančiai teikiant paslaugas esamais maršrutais.

6.2.1.2. Oro uosto paslaugų sutartys

- (190) PBPPR primena, kad visi oro uosto mokesčiai griežtai ir vienodai taikomi visiems naudotojams ir visoms oro transporto bendrovėms, vykdančioms veiklą Po oro uoste. Todėl PBPPR atmeta bet kokios diskriminacinės praktikos galimybę.
- (191) Be to, PBPPR nesutinka su konsultanto nuomone, kad skirtingoms oro transporto bendrovėms be pagrindo taikomi skirtingo dydžio neregamentuojami mokesčiai. Pasak PBPPR, dėl neregamentuojamų paslaugų tarifų su kiekviena oro transporto bendrove deramasi atskirai, atsižvelgiant į konkrečią jos padėtį. Remdamiesi šiais argumentais PBPPR daro išvadą, kad jokia Komisijos nagrinėjama oro uosto paslaugų sutartis nėra valstybės pagalba.

6.2.1.3. Subsidijos oro uostui

- (192) PBPPR nuomone, nė viena subsidija, kurią Po oro uostas gavo 2000–2010 m. ir kuri nagrinėjama taikant oficialią tyrimo procedūrą, nėra valstybės pagalba.

Valstybės subsidijos

- (193) Pasak PBPPR, 4.3.1 skirsnyje minimų 3,521 mln. EUR subsidijų tikslas – finansuoti uždavinius, kurie pagal teisės nuostatas pavesti oro uostų veiklos vykdytojams, tačiau už kuriuos paprastai atsakinga išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus vykdanči valstybė. Taigi šie uždaviniai nėra ekonominio pobūdžio, todėl nagrinėjamos subsidijos į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį nepatenka.

Įrangos subsidijos

- (194) PBPPR mano, kad jungtinės profesinės sąjungos ir vietos valdžios institucijų skirtos įrangos subsidijos nėra valstybės pagalba. Šios sumos panaudotos oro uosto infrastruktūros savininkų investicijoms į oro uosto priežiūrą ir tobulinimą, kitaip sakant, į savo turto vertės didinimą finansuoti. Taigi šios investicijos buvo naudingos tik jų savininkams. Tačiau dėl šių sumų nesuteikta jokia ekonominė nauda PBPPR, nes dėl jų nesumažėjo PBPPR veiklos sąnaudų, kurios jiems paprastai tenka kaip oro uostą valdančiai įstaigai. Šios sumos tik pervestos per PBPPR, kuriems, kaip viešuosius įrenginius valdančiai įstaigai, patikėtas uždavinys atlikti minėtus priežiūros, pritaikymo pagal standartus ir tobulinimo darbus.
- (195) Taigi, pasak PBPPR, mokėdama įrangos subsidijas koncesiją suteikianti institucija ir vietos valdžios institucijos visiškai įprastai veikia kaip oro uosto infrastruktūros savininkės pagal viešųjų įrenginių koncesijos sutartį, siekdamos pritaikyti pagal standartus, priežiūrėti ir tobulinti oro uosto viešąją paslaugą ir taip didinti jiems priklausančio turto vertę. Taigi atlikti šias investicijas paprastai turi ne viešųjų įrenginių naudotojas, o jų savininkas.
- (196) PBPPR taip pat pažymi, kad baigus galioti koncesijos sutarčiai (2015 m. pabaigoje) šią oro uosto infrastruktūrą su investicijomis turės grąžinti jos savininkams.

- (197) Be to, dėl nagrinėjamų subsidijų konkurencija su kitais gretimais oro uostais (Tarbo-Lurdo-Pirėnų ir Bjarico-Anglė-Bajonos) visiškai neiškraipyta, nes koncesiją suteikiančios institucijos šiems oro uostams taip pat skyrė panašių subsidijų.
- (198) Dėl 38 000 EUR sumos, kuri 2003 m. gauta iš bendrovės *Gaz de France*, PBPPR pažymi, kad ši priemonė valstybei nepriskirtina – ją *Gaz de France* įgyvendino savarankiškai. Beje, dėl šio sprendimo Po oro uostui nesuteikta jokia ekonominė nauda, nes *Gaz de France* veikė kaip apdairus neformalus rinkos ekonomikos investuotojas. Iš tiesų bendrovė *Gaz de France* pasiūlė PBPPR įkurti kogeneracinę jėgainę, taigi oro uostas galėjo taupyti šildymui ir kondicionavimui naudojamą energiją, o *Gaz de France* galėjo tiekti jėgainės veikimui reikalingas dujas.

Suderinamumas pagal Komisijos sprendimą 2005/842/EB

- (199) PBPPR pažymi, kad nagrinėjamosioms priemonėms taikytinas Komisijos sprendimas 2005/842/EB⁽³⁰⁾ (toliau – 2005 m. VESP sprendimas). PBPPR pabrėžia, kad šis sprendimas iš tiesų taikomas „kompensacijai už viešąją paslaugą oro uostams <...>, kuriuose vidutinis [metinis] keleivių skaičius per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuomet buvo patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, neviršija 1 000 000 keleivių oro uostuose“, o „metinė kompensacijos suma už šias paslaugas yra mažesnė kaip 30 mln. eurų“ (2 straipsnis). Taigi PBPPR, kurie mano esą atsakingi už viešosios oro uosto paslaugos teikimą, laikosi nuomonės, kad jeigu oro uostui išmokėtos subsidijos būtų pagalba, ši pagalba būtų suderinama ir apie ją neturėtų būti iš anksto pranešama pagal 2005 m. VESP sprendimą.

Suderinamumas pagal 2005 m. gaires

- (200) Be to, PBPPR nurodo, kad Po oro uosto ir PBPPR gautos subsidijos atitinka 2005 m. gairėse nustatytus suderinamumo kriterijus.

6.2.2. RYANAIR PASTABOS

- (201) *Ryanair* pažymi, kad Komisija klaidingai į vieną tariamos valstybės pagalbos bylą sujungė abi PBPPR sutartis: vieną sudarytą su *Ryanair*, kitą – su AMS. Oro transporto bendrovė priduria, kad atliekant AMS ir Po oro uosto santykių tyrimą neatsižvelgiama į komercinę *Ryanair* pasiūlymo sėkmę, kad AMS turi daug klientų (ne tik oro uostų) ir kad jos modelis vis dažniau naudojamas kitų oro transporto bendrovių interneto svetainėse.

6.2.2.1. 2011 m. kovo 30 d. konsultanto ataskaita

- (202) *Ryanair* nesutinka su kai kuriomis konsultanto ataskaitos išvadomis, visų pirma su tokiomis trimis išvadomis⁽³¹⁾:
- a) „atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako.“ *Ryanair* nurodo, kad netikslu teigti, jog kitos oro transporto bendrovės savo interneto svetainėse mokamos reklamos nesiūlo. Bendrovė pažymi, kad ši praktika vis labiau plinta ir kad regioniniai oro uostai, kurių silpnoji vieta yra nedidelė paklausa, vis dažniau mano, jog pigių skrydžių oro transporto bendrovių, kurios yra jų klientės, interneto svetainės – tai geriausia vieta jų reklamai. *Ryanair* taip pat yra oro transporto bendrovė, savo interneto svetainėje reklamuojanti pirmosios kategorijos oro uosto, kurio klientė ji yra, teikiamas stovėjimo paslaugas.
- b) *Ryanair* tvirtina, kad netikslu teigti, jog oro uostų negalima palyginti su kitais jos internetinės reklamos užsakovais, nes jos keleiviams teikiamos oro uosto paslaugos negali būti atsietos nuo paslaugų, kurias keleiviams teikia pati *Ryanair*. Bendrovė tvirtina, kad galimi keleiviai, matantys oro uosto reklamą jos interneto svetainėje, oro uostui atneš pajamų tiek rinkdamiesi *Ryanair*, tiek kitų bendrovių skrydžius. Todėl *Ryanair* teigia, kad jos svetainėje reklamuojamų oro uostų padėtis, kitaip, nei mano Komisija, yra panaši į kitų reklamos užsakovų, kaip antai viešbučių ar automobilių nuomos įmonių.

⁽³⁰⁾ 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67).

⁽³¹⁾ Sprendimo išplėsti procedūrą 38 konstatuojamoji dalis.

- c) *Ryanair* nuomone, konsultantas klaidingai „abejoja, ar oro uostai elgiasi racionaliai mokėdami pinigus oro transporto bendrovėms, kad pritrauktų klientų skristi maršrutais, kuriais šios bendrovės teikia paslaugas, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės“. *Ryanair* teigimu, tai, kad rinkodaros paslaugų teikimas naudingas reklamos vietos teikėjui, būtent *Ryanair*, nereiškia, kad toks teikimas nenaudingas šias paslaugas perkančiam oro uostui. Aplinkybė, kad oro uostas skelbia reklamą *Ryanair* svetainėje, bendrovei nelabai svarbi, nes jos orlaivių vietų užimtumo koeficientas panašus vykdant skrydžius tiek maršrutais į oro uostus, sudariusius reklamos sutartį su AMS, tiek maršrutais į tokios sutarties neturinčius oro uostus. *Ryanair* priduria, kad tokia reklama yra būtina regioniniams oro uostams, kurių padėtis rinkoje paprastai nebūna gera. Ji taip pat tvirtina, kad Komisija klaidingai daugiausia dėmesio skiria oro transporto bendrovės gaunamai naudai, nes taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų nereikalaujama, kad dėl priemonės trečiasis asmuo, šiuo atveju reklamos vietos teikėjas, negautų jokios naudos. *Ryanair* pabrėžia, kad AMS rinkodaros sutartys su oro uostais skiriasi nuo *Ryanair* ir oro uostų sudaromų sutarčių ir nepriklauso nuo tariamos naudos, kurią bendrovė gauna dėl oro uosto reklamos svetainėje *ryanair.com*.

6.2.2.2. AMS ir *Ryanair* laikymas vienu pagalbos gavėju

- (203) *Ryanair* mano, kad oro uosto paslaugų sutartis, kurią su ja sudarė PBPPR, ir su AMS sudaryta rinkodaros sutartis yra atskiros ir savarakiškos sutartys, kad jos susijusios su skirtingomis paslaugomis ir kad pagrįstai laikyti jas vienu šaltiniu, pagal kurį taikomos priemonės, negalima remiantis jokia sąsaja. Pasak bendrovės, AMS sutartys buvo naudingos PBPPR, kaip reklamos paslaugas įsigijusiam subjektui, ir jų tikslas nėra didinti *Ryanair* orlaivių vietų užimtumo koeficientą ar maršrutų, kuriais ji teikia paslaugas, pajamingumą.

6.2.2.3. Valstybiniai ištekliai ir nepriskirtinumas

- (204) *Ryanair* nesutinka, kad PBPPR priimti sprendimai priskirtini valstybei, ir tvirtina, kad pagal PBPPR sutartis su *Ryanair* ir AMS nebuvo skirta jokių Prancūzijos valstybinių išteklių.
- (205) *Ryanair* teigia, kad PBPPR negalima tapatinti su Prancūzijos valstybe ir kad aplinkybės, jog PBPPR yra valstybinė įmonė, taigi kontroliuojama Prancūzijos valstybės, nepakanka norint rūmų veiksmus priskirti valstybei. Oro transporto bendrovė mano, kad Komisija privalo išnagrinėti valstybės institucijų vaidmenį PBPPR priimant sprendimus dėl *Ryanair* ir AMS.
- (206) Be to, remdamasi Prancūzijos teismų sprendimais *Ryanair* laikosi nuomonės, kad pramonės ir prekybos rūmai yra specifiniai dvejopo pobūdžio subjektai, todėl turėtų būti priskiriami ekonominių viešųjų įstaigų kategorijai.
- (207) Dėl valstybės dalyvavimo sprendimų priėmimo procese *Ryanair* mano, kad valstybė turi būti informuojama tik apie tam tikrus sprendimus ir tik *a posteriori*.

6.2.2.4. Verslo planas

- (208) *Ryanair* teigimu, aplinkybė, kad sudarant 2005 m. sutartis nebuvo verslo plano, negali būti laikoma įrodymu, jog sutartys neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus.

6.2.2.5. 2013 m. balandžio 10 d., trečiadienį, pateiktos *Ryanair* pastabos

- (209) 2013 m. balandžio 10 d. *Ryanair* pateikė du bendrovės *Oxera* parengtus pranešimus ir tyrimą, kurį parengė profesorius Damien P. McLoughlin.

Pirmasis bendrovės *Oxera* pranešimas „Pamatinės rinkos vertės nustatymas lyginamajame tyrime, atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus. Su *Ryanair* susijusios valstybės pagalbos bylos“; 2013 m. balandžio 9 d. *Ryanair* užsakymu *Oxera* parengtas pranešimas

- (210) *Oxera* nuomone, Komisijos metodas, pagal kurį galima atsižvelgti tik į pagrindinius oro uostus, esančius toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir oro uostas, dėl kurio atliekamas tyrimas, yra klaidingas.
- (211) *Oxera* pažymi, kad aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba neigiamos įtakos referencinėms rinkos kainoms, kurias nurodė pagrindiniai oro uostai, neturi. Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų pamatinę rinkos vertę galima įvertinti patikimai.

(212) Iš tikrųjų

- a) pamatinėmis analizėmis dažnai naudojamos rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi pagrįstus vertinimus atliekant kitose srityse, kurios nesusijusios su valstybės pagalba;
- b) įmonės abipusę įtaką viena kitos sprendimams daro tik tiek, kiek jų produktai yra pakaitiniai arba papildomi;
- c) toje pačioje keleivių traukos zonoje esantys oro uostai nebūtinai konkuruoja vieni su kitais, ir pagrindiniai oro uostai, kuriais remiamasi pateiktose ataskaitose, savo keleivių traukos zonoje patiria nedidelę valstybinių oro uostų konkurenciją (mažiau nei trečdalis komercinių oro uostų, esančių pagrindinių oro uostų keleivių traukos zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir su valstybės pagalba susijusi procedūra nevykdyta dėl jokio oro uosto, esančio toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir pagrindiniai oro uostai (2013 m. balandžio mėn.);
- d) net jeigu pagrindiniai oro uostai toje pačioje keleivių traukos zonoje patiria valstybinių oro uostų konkurenciją, reikia manyti, kad jų veiksmas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų (pavyzdžiui, jeigu daug akcijų priklauso privačiam sektoriui arba jeigu oro uostą valdo privatieji subjektai);
- e) rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus besilaikantys oro uostai nenustato mažesnių kainų negu ribinės sąnaudos.

Antrasis Oxera pranešimas „Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė, atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi pagrįstus vertinimus. Su Ryanair susijusios valstybės pagalbos bylos“; 2013 m. balandžio 9 d. Ryanair užsakymu Oxera parengtas pranešimas

(213) Oxera nurodo, kad Komisijai pateiktuose jos pranešimuose atlikta pelningumo analizė pagrįsta principais, kuriais vadovautųsi racionalus privačiojo sektoriaus veiklos vykdytojas, ir atspindi požiūrį, pateiktą ankstesniuose Komisijos sprendimuose.

(214) Principai, kuriais pagrįsta pelningumo analizė, yra tokie:

- a) vertinimas atliekamas etapais;
- b) nebūtinai reikia *ex ante* verslo plano;
- c) tuo atveju, jeigu oro uostas neperpildytas, tinkamas kainų nustatymo metodas yra bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas;
- d) reikia atsižvelgti tik į pajamas, susijusias su veikiančio oro uosto ekonomine veikla;
- e) reikia atsižvelgti į visą sutarties laikotarpį, įskaitant galimus pratęsimus;
- f) siekiant įvertinti pelningumą, kuris bus gautas įgyvendinant sutartį, reikia diskontuoti būsimus finansinius srautus.

(215) Papildomą pelningumą, gautą įgyvendinant Ryanair su oro uostais sudarytas sutartis, reikia vertinti remiantis vidinės grąžos normos įverčiais arba priemonėmis, pagrįstomis grynąja dabartine verte.

Profesoriaus Damieno P. McLoughlino atliktas tyrimas „Prekės ženklo įtvirtinimas: kodėl ir kaip reikėtų investuoti į mažų prekės ženklų rinkodarą“; 2013 m. balandžio 10 d. Ryanair užsakymu parengtas pranešimas

(216) Šio dokumento tikslas – paaiškinti komercinę logiką, kuria vadovaudamiesi regioniniai oro uostai nusprendžia iš AMS pirkti reklamos vietą interneto svetainėje *ryanair.com*.

(217) Yra daug labai stiprių ir gerai žinomų oro uostų, kurių paslaugomis naudojamosi reguliariai. Kad galėtų plėtoti savo veiklą, silpniausi jų konkurentai turi pakeisti nusistovėjusį vartotojų elgesį. Mažesni regioniniai oro uostai turi rasti priemonių, kaip nuolat kuo platesnei auditorijai perduoti informaciją apie savo prekės ženklą. Išlaidos tradicinėms rinkodaros ryšių priemonėms būtų didesnės už šių oro uostų išteklius.

(218) Reklama tarpininkaujant bendrovei AMS:

- a) suteikia galimybę perduoti informaciją daugeliui asmenų, kurie jau ketina pirkti kelionę;
- b) kainuoja palyginti nedaug (taikomi komerciniai internetinių ryšių įkainiai);
- c) suteikia galimybę palaikyti ryšius pardavimo vietoje;
- d) leidžia skelbti kūrybišką reklamą.

6.2.2.6. 2013 m. gruodžio 20 d. *Ryanair* pastabos

- (219) 2013 m. gruodžio 20 d. *Ryanair* pateikė pastabas dėl bendrovei AMS išmokėtų lėšų. *Ryanair* nesutinka su pirminiu Komisijos vertinimu, kad bendrovei AMS atlikti mokėjimai yra oro uostos sąnaudos, nes šis požiūris reiškia, kad neatsižvelgiama į bendrovės AMS oro uostui suteiktų paslaugų vertę. Be to, ji mano, kad pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų atliekant analizę vertingų rinkodaros paslaugų pirkimą rinkos kainomis reikia atskirti nuo susijusios oro uosto ir oro transporto bendrovės sutarties.
- (220) Norėdama pagrįsti savo argumentus *Ryanair* pateikė analizę, kurioje bendrovės AMS taikytos kainos palygintos su kitose kelionių interneto svetainėse siūlytomis panašių paslaugų kainomis⁽³²⁾. Analizėje padaryta išvada, kad bendrovės AMS taikytos kainos arba mažesnės už vidurkį, arba patenka į vidutinį kainų, kurių prašoma pagrindinėse interneto svetainėse, intervalą.
- (221) *Ryanair* nuomone, tai įrodo, kad AMS kainos atitinka rinkos kainas ir kad valstybinio oro uosto sprendimas pirkti AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Be to, siekdama įrodyti teiktų paslaugų vertę oro uostams *Ryanair* pateikia įrodymų, kad taikant su AMS sudarytas sutartis tokios paslaugos oro uostams buvo teikiamos.
- (222) *Ryanair* teigimu, jeigu Komisija primygtinai reikalautų AMS sudarytoms sutartims ir *Ryanair* oro uosto paslaugų sutartims taikyti tą patį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų (tokiam požiūriui *Ryanair* nepritaria), paslaugų, kurias bendrovė AMS suteikė oro uostams, vertė neturėtų būti sumažinta.
- (223) Be to, *Ryanair* remiasi įvairiose ataskaitose pateiktomis išvadomis, kuriose patvirtinta, kad bendrovė turi stiprų europinį prekės ženklą, dėl kurio gali būti gauta naudos teikiant bendrovės reklamos paslaugas.

6.2.2.7. 2014 m. sausio 17 d. *Ryanair* pastabos

- (224) *Ryanair* pateikė savo konsultanto ekonomikos klausimais parengtą ataskaitą apie principus, kurie, oro transporto bendrovės teigimu, turėtų būti taikomi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo pelningumo kriterijui, apimančią ir *Ryanair* su oro uostais sudarytas oro paslaugų sutartis, ir AMS su tais pačiais oro uostais sudarytas rinkodaros sutartis⁽³³⁾. *Ryanair* pabrėžia, jog dėl to jokių būdu negalima abejoti jos pozicija, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus AMS sutartims ir oro uostų paslaugų sutartims turėtų būti taikomas atskirai.
- (225) Ataskaitoje nurodyta, kad atliekant bendrą pelningumo analizę AMS gautos pajamos turėtų būti įtrauktos į pajamas, o AMS išlaidos turėtų būti priskirtos sąnaudoms. Šiuo tikslu ataskaitoje pasiūlytas pinigų srautais pagrįstas metodas, pagal kurį numatoma su AMS susijusias išlaidas tvarkyti kaip papildomas veiklos išlaidas.
- (226) Ataskaitoje nurodyta, kad rinkodaros veikla padeda kurti ir didinti prekės ženklo vertę, todėl gali būti skatinama veikla ir gauta pelno ne tik rinkodaros paslaugų sutarties galiojimo laikotarpiu, bet ir jai baigus galioti. Visų pirma taip gali būti tuo atveju, kai dėl su *Ryanair* sudarytos sutarties kitos oro transporto bendrovės pradeda vykdyti veiklą oro uoste – taip pritraukiama prekybininkų ir padidėja su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos. *Ryanair* nuomone, jeigu Komisija atliks bendrą pelningumo analizę, į šį pelną reikės atsižvelgti vertinant su AMS susijusias išlaidas, kaip papildomas veiklos išlaidas, o papildomas pelnas bus apskaičiuotas atskaičius AMS mokėjimus.

⁽³²⁾ 2013 m. gruodžio 20 d. *Oxera* analizė „Are prices set by AMS in line with the market rate?“, parengta bendrovės *Ryanair* užsakymu.
⁽³³⁾ 2014 m. sausio 17 d. *Oxera* analizė „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?“, parengta bendrovės *Ryanair* užsakymu.

- (227) Be to, *Ryanair* mano, kad į papildomą pelną, kurį numatyta gauti pasibaigus oro uosto paslaugų sutarties galiojimui, gali būti įtraukta galutinė vertė, siekiant atsižvelgti į baigus galioti sutarčiai gautą vertę. Galutinė vertė gali būti pakoreguota remiantis atsargia prielaida, kad sutartis su *Ryanair* gali būti pratęsta arba kad su kitomis bendrovėmis bus susitarta dėl panašių sąlygų. *Ryanair* mano, kad taip galima įvertinti mažiausią pelno, bendrai gauto taikant su AMS sudarytą sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, ribą atsižvelgiant į tai, kad neaišku, ar baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai bus gauta papildomo pelno.
- (228) Siekiant pagrįsti šį požiūrį ataskaitoje apibendrinti tyrimų, susijusių su reklamos poveikiu prekės ženklo vertei, rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažinta, kad dėl reklamos galima padidinti prekės ženklo vertę ir užtikrinti didesnę klientų lojalumą. Ataskaitoje nurodyta, kad oro uosto atveju dėl reklamos interneto svetainėje *ryanair.com* prekės ženklas visų pirma tampa matomesnis. Joje pridurta, kad mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti transporto srautą, savo prekės ženklo vertę pirmiausia gali didinti sudarę reklamos sutartis su AMS.
- (229) Ataskaitoje nurodyta, kad geriau taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą, o ne kapitalo išpirkimo metodą, pagal kurį su AMS susijusios išlaidos būtų vertinamos kaip į nematerialųjį turtą (t. y. oro uosto prekės ženklo vertę) įtrauktos kapitalo išlaidos. Rinkodaros išlaidos būtų įtrauktos į nematerialųjį turtą ir vėliau, šio turto naudojimo laikotarpiu, amortizuotos numatytą likutinę vertę, būsimąją po to, kai, kaip numatyta, oro uosto paslaugų sutartis baigs galioti. Tačiau taikant šį metodą nebūtų nustatytas papildomas pelnas, kurį oro uostas gauna pasirašęs oro uosto paslaugų sutartį su *Ryanair*, taip pat būtų sunku įvertinti nematerialiojo turto vertę, nes patiriama su prekės ženklu susijusių išlaidų, o turto naudojimo laikotarpis yra ilgas.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) PASTABOS

- (230) AMS nurodo, kad valstybės pagalbos ji negavo ir kad su ja susiję PBPPR veiksmai atlikti vadovaujantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi.
- (231) AMS pažymi, kad sumos, kurias PBPPR turėjo mokėti AMS už rinkodaros paslaugas, atitinka oro uostui iš tiesų vertingų paslaugų rinkos kainas.
- (232) AMS tvirtina, kad visi trys toliau nurodyti teiginiai, pateikti konsultanto ataskaitoje ir įtraukti į sprendimą išplėsti procedūrą, yra klaidingi dėl toliau pateiktų priežasčių:
- a) „atrodo, kad *Ryanair* interneto svetainę visų pirma galima palyginti su kitų oro transporto bendrovių svetainėmis, kuriose paprastai skelbiama tik nedaug mokamos reklamos ir kuriose oro uostai reklamos neužsako.“ AMS tvirtina, kad netikslu teigti, jog kitos oro transporto bendrovės savo interneto svetainėje mokamos reklamos nesiūlo. Bendrovės nuomone, jos iš tiesų tai daro, tačiau svetainėje *ryanair.com* reklama pradėta skelbti pirmiausia. AMS nurodo, kad *Ryanair* interneto svetainę skiriasi tuo, kad užsakovai ja labai domisi, nes ji populiari. AMS pažymi, kad oro uostams reklama svetainėje *ryanair.com* yra ypač naudinga, nes ji labai gerai orientuota į galimus keleivius, dėl jos didėja su aviacija nesusijusios pajamos ir oro uosto žinomumas užsienyje.
 - b) „Oro uostų negalima palyginti su kitais galimais reklamos, skelbiamos tokių oro transporto bendrovių kaip *Ryanair* interneto svetainėse, užsakovais, nes paslaugos, kurias oro uostas teikia *Ryanair* keleiviams, iš esmės neatsiejamos nuo pačios oro transporto bendrovės teikiamų paslaugų, kitaip nei kitos paslaugos, kaip antai apgyvendinimas arba automobilių nuoma“. AMS tvirtina, kad keleiviams teikiamas oro uostų paslaugas (tokias kaip mažmeninė prekyba, automobilių stovėjimo aikštelės, restoranai ir pan.) lengva atskirti nuo paslaugų, kurias keleiviams teikia *Ryanair*. AMS priduria, kad aplinkybė, jog paslaugos, kurias keleiviams teikia oro uostas, yra susijusios (arba nesusijusios) su paslaugomis, kurias teikia *Ryanair*, nedaro jokio poveikio oro uosto suinteresuotumui skelbti tokią reklamą. Pasak AMS, tokie patys argumentai taikomi tiek privatesiems oro uostams, kurie moka už bendrovės teikiamas paslaugas, tiek su *Ryanair* bendradarbiaujantiems viešbučiams ir automobilių nuomos bendrovėms, kurių paslaugas taip pat galima apibūdinti kaip susijusias (arba nesusijusias) su *Ryanair* paslaugomis.
 - c) „Oro uostai elgiasi neracionaliai oro transporto bendrovėms skirdami nuosavus išteklius, kad paskatintų keleivius skraidyti šių bendrovių orlaiviais į tuos pačius oro uostus, nes naudos iš papildomų keleivių tiesiogiai gauna būtent tos oro transporto bendrovės“. AMS nurodo, kad oro uostai svetainėje *ryanair.com* reklamą skelbia dėl to, kad nori padidinti atvykstančių keleivių dalį, nes dėl šių keleivių oro uostai paprastai gauna daugiau su aviacija nesusijusių pajamų. AMS priduria, kad oro uostams reklamos taip pat reikia tam, kad jie taptų žinomesni užsienyje, ir kad jų reklamą galima palyginti su didžiųjų daugiašalių įmonių, tokių kaip *Coca-Cola*, *McDonald's*, *Nike* ir pan., reklama. AMS nuomone, aplinkybė, kad oro uostas skelbia reklamą *Ryanair* interneto svetainėje (arba jos neskelbia), šiai bendrovei nelabai svarbi, nes bendras jos skraidinamų keleivių skaičius dėl to nesikeičia, o aplinkybė, kad *Ryanair* gauna (arba negauna) naudos iš oro uosto reklamos svetainėje *ryanair.com*, bet kuriuo atveju komerciniu požiūriu oro uostui nesvarbi.

- (233) AMS pabrėžia, kad nėra jokios priežasties kvestionuoti komercinės logikos, kuria pagrįstas oro uosto sprendimas skelbti reklamą svetainėje ryanair.com, jeigu paslaugos teikiamos rinkos kaina. Bendrovė priduria, kad regioniniams oro uostams tokia reklama reikalinga tam, kad jie išliktų ir plėstųsi.
- (234) AMS mano, kad reklama *Ryanair* interneto svetainėje padeda didinti atvykstančių keleivių skaičių, o dėl tokių keleivių oro uostas turi daug daugiau galimybių gauti su aviacija nesusijusių pajamų negu dėl į užsienį skrendančių keleivių. Taigi tuo remdamasi bendrovė daro išvadą, kad labiau verta skelbti komercinę reklamą *Ryanair* interneto svetainėje, siekiant pritraukti daugiau atvykstančių keleivių, o ne reklamą laikraščiuose arba kitose žiniasklaidos priemonėse, kuri skirta vietos keleiviams.
- (235) AMS tvirtina, kad 2005 m. gairės oro uosto ir rinkodaros paslaugų teikėjo santykiams netaikytinos, o tai, kad AMS patronuojančioji bendrovė yra oro transporto bendrovė, nėra pakankamas pagrindas šioms gairėms taikyti.

6.3. SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS EUROPOS SĄJUNGOS OFICIALIAJAME LEIDINYJE PASKELBUS VALSTYBĖMS NARĖMS IR SUINTERESUOTOSIOMS TREČIOSIOMS ŠALIMS SKIRTĄ KVIETIMĄ TEIKTI PASTABAS DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKymo NAGRINĖJAMOMS BYLOMS

6.3.1. AIR FRANCE PASTABOS

- (236) *Air France* prieštarauja, kad naujosios gairės būtų taikomos byloms, susijusioms su oro uostams skirta veiklos pagalba, net jeigu ši pagalba išmokėta prieš paskelbiant gaires, ir nurodo įvairias priežastis:
- a) pasak *Air France*, naujosios gairės taikomos atgaline data, todėl įteisinant veiksmus, neatitikusius juos įgyvendinant taikytų taisyklių, skatinami nesąžiningi subjektai. Tačiau subjektai, kurie 2005 m. gairių laikėsi ir viešųjų lėšų negavo, taikant šį metodą yra baudžiami;
- b) be to, *Air France* tvirtina, kad naujųjų gairių taikymas veiklos pagalbai, kuri oro uostams skirta prieš joms įsigaliojant, prieštarauja bendriesiems teisės principams ir ES teismų praktikai.
- (237) *Air France* tvirtina, kad pagal naujas gaires nauji veiklos vykdytojai bus skatinami senųjų sąskaita. Iš tiesų kadangi šiose gairėse naujai oro transporto bendrovei leidžiama padengti tik papildomas su savo veikla susijusias sąnaudas, jomis diskriminuojami senieji oro uosto veiklos vykdytojai, kuriems taikomi didesni mokesčiai.
- (238) Galiausiai *Air France* primena, kad nors teoriškai sąlyga, susijusi su nediskriminacine galimybe naudotis oro uosto infrastruktūra, gali pasirodyti lengvai įvykdoma, praktiškai yra visai kitaip, nes tam tikriems veiklos modeliams sąmoningai sudarytos nepalankios sąlygos.

6.3.2. PBPPR PASTABOS

- (239) PBPPR priminė ankstesnes savo pastabas ir pateikė tyrimą, kuriame aprašytos priežastys, dėl kurių, jeigu įrangos subsidijos būtų laikomos rūmams suteikta veiklos pagalba, jos būtų suderinamos su naujųjų gairių 5.1.2 skirsnio nuostatomis, pagal kurias iki gairių įsigaliojimo oro uostams suteiktą veiklos pagalbą galima leisti teikti atgaline data.

6.3.3. ORGANIZACIJOS TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E) PASTABOS

- (240) Ši nevyriausybinių organizacijų pateiktose pastabose, kuriose kritikuoja naujas gaires ir iki šiol priimtus su oro transporto sektoriumi susijusius Komisijos sprendimus, nes jie esą turi žalingą poveikį aplinkai.

7. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI

7.1. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI, PATEIKTI PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

7.1.1. 2005 M. ORO UOSTO PASLAUGŲ SUTARTIS

- (241) Prancūzija nurodo, kad 2005 m. oro uosto paslaugų sutartyje tik priminti viešai skelbiami oro uosto paslaugų tarifai, kurie turėtų būti vienodai taikomi visiems vežėjams, teikiantiems paslaugas oro uoste.

- (242) Vertinant stovėjimo mokestį pažymėta, kad taisyklėse, kuriomis reglamentuojami oro uosto tarifai, nurodyta, jog šis mokestis mokamas tik tuomet, jeigu orlaivis aerodrome stovi ilgiau nei dvi valandas. Taigi, Prancūzijos nuomone, kadangi *Ryanair* naudojami orlaiviai oro uoste paprastai stovi tik 25 minutes, normalu, kad stovėjimo mokestis į šiai bendrovei pateikiamas sąskaitas paprastai neįtraukiamas.
- (243) Dėl apšvietimo mokesčio taip pat pažymėtina, kad jis mokamas tik tais atvejais, kai naudojamosi apšvietimo žibintais (t. y. naktį arba esant prastam matomumui). Prancūzijos nuomone, kadangi *Ryanair* skrydžius vykdo tik dieną, apšvietimo paslauga jai nereikalinga, todėl mokėti atitinkamo mokesčio ji neprivalo.

7.1.2. CIVILINĖS AVIACIJOS MOKESTIS

- (244) Prancūzija pateikė paaiškinimus dėl 4.3.2 skirsnyje aprašyto oro uosto mokesčio ir civilinės aviacijos mokesčio.
- (245) Bendrojo mokesčių kodekso 302a K straipsnyje nustatytą civilinės aviacijos mokestį valstybei moka oro vežėjai, o jo lėšomis finansuojami Civilinės aviacijos generalinio direktorato uždaviniai, kurie nefinansuojami mokesčių už suteiktas paslaugas lėšomis. Jis taikomas atsižvelgiant į iš Prancūzijos skrendančių keleivių skaičių ir skraidinamų krovinių tonažą. ES taikomas šio mokesčio tarifas nustatytas minėtame straipsnyje ir visoje Prancūzijos teritorijoje yra vienodas. Mokesčio tarifą nustato ir mokestį renka valstybė, o oro uostų veiklos vykdytojai šiame procese nedalyvauja.

7.1.3. PBPPR SUTARTIS SU BENDROVE AMS

- (246) Vertindamos PBPPR sutartį su AMS, dėl kurios vykdoma pranešimo procedūra, Prancūzijos institucijos pažymi, kad šioje sutartyje nurodyta, jog AMS turi išimtinę teisę teikti rinkodaros paslaugas kelionių svetainėje www.ryanair.com. Prancūzija nurodo, kad šioje interneto svetainėje taip pat siūlomi skrydžiai iš daugelio Europos oro uostų.
- (247) Prancūzija pažymi, kad PBPPR pateikė dokumentus, kurie yra svetainės www.voyages-sncf.com komercinio pasiūlymo dalis, o šioje svetainėje siūlomos paslaugos labai panašios į tas, dėl kurių sudaryta sutartis su AMS. Šios paslaugos įvertintos [...] EUR be mokesčių arba [...] EUR su mokesčiais; atrodo, kad ši suma yra panašaus dydžio į tą, kurio prašo *Ryanair* patronuojamoji bendrovė.
- (248) Prancūzija mano, kad reikia atsižvelgti ir į kitas šios sutarties ypatybes, visų pirma į:

- tai, kad ji galioja penkerius metus,
- sutarties sudarymo sąlygas, būtent tai, kad nebuvo paskelbtas išankstinis su prekybos sektoriumi susijusių paslaugų pirkimo konkursas,
- rinkodaros paslaugų tarifų nustatymo sąlygas – šie tarifai nustatomi *a priori* ir yra fiksuoti, o ne *a posteriori*, atsižvelgiant į apsilankiusiųjų svetainėje www.ryanair.com skaičiaus statistiką,
- išimtinių teisių sąlygas, susijusias su papildomų paslaugų (transporto priemonių nuomos, apgyvendinimo) teikimu, – šias paslaugas gali teikti tik įmonės, sudariusios komercines sutartis su grupe *Ryanair*.

7.2. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ, PATEIKTŲ PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (249) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų, pateiktų pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, neturi.

7.3. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI, PATEIKTI IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

7.3.1. TARIAMA PAGALBA ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS

- (250) Prancūzija mano, kad siekiant nustatyti, ar suteikta ekonominės naudos, oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys turi būti vertinamos kartu, atsižvelgiant į kiekvieną atitinkamą laikotarpį.

- (251) Prancūzija taip pat mano, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų reikėtų kartu vertinti visų PBPPR, oro uostą valdančio PBPPR skyriaus, valstybės arba kitų vietos valdžios institucijų, kurios kontroliuoja oro uostą valdančią įstaigą arba dalyvauja ją finansuojant, veiksmus, vykdytus palaikant santykius su *Ryanair* ir AMS.
- (252) Tačiau Prancūzija pažymi, kad argumentai, kuriais remiasi valstybės institucijos, vertindamos savo dalyvavimą skiriant tam tikrą finansavimą, pagrįsti ne vien oro uosto pelningumo kriterijais, bet ir (dar labiau) oro uosto veiklos ekonominiu ir socialiniu poveikiu regionui, į kurį taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų neatsižvelgiama.
- (253) Šiuo klausimu Prancūzija remiasi dviem 2005 ir 2011 m. PBPPR atliktais tyrimais, susijusiais su bendrovės *Ryanair* transporto paslaugų poveikiu. Šie tyrimai rodo, kad oro maršrutai turi didelį ekonominį poveikį regionui.
- (254) Vertindama sprendime išplėsti procedūrą Komisijos išreikštas abejones dėl to, ar pagalbos, kuri galėjo būti suteikta pagal 2003 m. sutartį su *Ryanair* ir 2005 m. sutartis, priemonės yra suderinamos su vidaus rinka, Prancūzija primena, kad apie šią bylą ji pati pranešė 2007 m. sausio mėn., norėdama išdėstyti savo abejones ir sulaukti Komisijos sprendimo dėl galimos pagalbos, suteiktos pagal 2005 m. sutartis, priemonių teisėtumo atsižvelgiant į Sąjungos valstybės pagalbos schemą. Šiomis aplinkybėmis Prancūzija nemano, kad gali pateikti suderinamumo įrodymų.
- (255) Prancūzija patvirtina, kad PBPPR finansuojamų oro transporto bendrovių veikla daro didelį poveikį regiono ekonominei plėtrai. Tačiau Prancūzija negali daryti išvados dėl tos veiklos suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą arba pagal visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms taikomas taisykles.

7.3.2. FINANSINIAI ĮNAŠAI Į ORO UOSTĄ

- (256) Aptardama valstybės pagalbą, susijusią su finansiniais įnašais į Po oro uostą, Prancūzija mano, kad sprendimus investuoti į šį oro uostą, kaip ir į daugumą kitų tokio pat dydžio oro uostų, valstybės mokesčių institucijos priima atsižvelgdamos ne į koncesininko mokamą tiesioginį atlygį, o į oro uosto veiklos ekonominį bei socialinį poveikį regionui.
- (257) Be to, Prancūzija remiasi 4.3.2 skirsnyje aprašyta saugos ir saugumo uždavinių finansavimo teisine priemone. Prancūzijos nuomone, taikant šią priemonę negali būti sumokėta jokia kompensacijos permoka kompensuojant sąnaudas, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos saugos ir saugumo uždavinius, priskiriamus valstybės uždaviniams. Taigi, pasak Prancūzijos, valstybės išmokėtos sumos, kurių paskirtis – kompensuoti išlaidas, susijusias su sauga (personalu ir įranga, gaisrinėmis mašinomis, apsauga nuo gyvūnų ir paukščių keliamo pavojaus, užtvaramis) ir saugumu (keleivių ir jų bagažo patikrą atliekančiu personalu ir tam skirta įranga), negali būti prilygintos valstybės pagalbai.

7.4. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ, PATEIKTŲ IŠPLĖTUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (258) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų, pateiktų išplėtus oficialią tyrimo procedūrą, neturi.

7.5. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKymo ŠIAI BYLAI

- (259) Prancūzija pažymi, kad veiklos pagalbos srityje naujosios gairės yra lankstesnės už ankstesnes. Todėl, jos nuomone, šias gaires atgaline data taikant visai pagalbai, ankstesnius atvejus galima išnagrinėti taip, kad tam tikriems oro uostams būtų skirtos mažesnės baudos.
- (260) Tačiau Prancūzija nurodo, kad pagal naująsias gaires investicinė pagalba bus vertinama griežčiau, nes jose nustatytas didžiausias pagalbos intensyvumas, leidžiamas atsižvelgiant į oro uosto dydį.

7.6. PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ DĖL NAUJŲJŲ GAIRIŲ TAIKymo ŠIAI BYLAI

- (261) Prancūzija nurodė, kad komentarų dėl suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai neturi.

8. VERTINIMAS

- (262) Vertinant nagrinėjamas priemones pagalbą, kuri galėjo būti suteikta oro transporto bendrovėms (šio sprendimo 8.1 skirsnis), reikia atskirti nuo pagalbos, kuri Po oro uosto veiklos vykdytoji galėjo būti suteikta skyrus finansinius įnašus (šio sprendimo 8.2 skirsnis).

8.1. ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS SKIRTOS PRIEMONĖS

8.1.1. PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

- (263) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybių arba iš valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, dėl kurios, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (264) Siekiant priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos tokios kartu taikomos sąlygos: 1) nagrinėjama priemonė finansuota valstybiniais ištekliais ir priskirtina valstybei; 2) taikant priemonę suteikta ekonominės naudos; 3) dėl šios naudos įgytas atrankusis pranašumas; 4) dėl nagrinėjamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai; 5) pagalbos gavėjas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai reiškia, kad jis vykdo ekonominę veiklą.

8.1.1.1. *Valstybiniai ištekliai pagal sutartis, kurias nagrinėjamu laikotarpiu PBPPR sudarė su oro transporto bendrovėmis*

- (265) PBPPR su oro transporto bendrovėmis sudarė rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartis.
- (266) Pagal Prancūzijos teisę prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios įstaigos. Kaip nurodyta šiuo metu galiojančiame Prekybos kodekso L710-1 straipsnyje, „[v]isų prekybos ir pramonės rūmų tinklui priklausančių įstaigų ar departamento rūmų, kaip valstybės tarpininkų, pareiga yra valdžios institucijose arba užsienio institucijose atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų sektorių interesams. Užtikrindami, kad įvairūs susiję subjektai palaikytų tarpusavio ryšius, jie savo veiklą vykdo nedarydami poveikio atstovavimo uždaviniams, kurie pagal galiojančių įstatymų arba kitų teisės aktų nuostatas pavesti profesinėms ar tarpšakinėms organizacijoms, ir uždaviniams, kuriuos teritorinės valdžios institucijos vykdo pagal laisvo šių institucijų administravimo nuostatas. Tinklas ir jam priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai padeda užtikrinti teritorijų ekonominę vystymąsi, patrauklumą ir planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas, dekretu nustatytais sąlygomis vykdydami bet koki su viešąja paslauga susijusį ir bet koki visuotinės svarbos uždavinį, kurie būtini norint įgyvendinti šiuos uždavinius“.
- (267) Toje pačioje nuostatoje nurodyta:
- “Šiuo tikslu tinklui priklausančios visos įstaigos ar departamento rūmai, prireikus laikydamiesi jiems taikomų sektorių schemų, gali vykdyti:
- 1^o įstatymais ir kitais teisės aktais jiems pavestus visuotinės svarbos uždavinius;
 - 2^o uždavinius remti įmonių steigėjus ir perėmėjus, taip pat įmones, jiems padėti, užtikrinti, kad jie palaikytų ryšius, ir teikti jiems patarimus, laikydamiesi galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų, susijusių su konkurencijos teise;
 - 3^o uždavinį remti įmonių tarptautinę plėtrą ir jų produkcijos eksportą, taip pat teikti patarimus šiais klausimais, bendradarbiaujant su Prancūzijos tarptautinės įmonių plėtros agentūra;
 - 4^o uždavinį skatinti pirminį arba tęstinį profesinį mokymą, visų pirma naudodamiesi savo įsteigtomis, valdomomis arba finansuojamomis viešosiomis ir privačiosiomis mokymo įstaigomis;
 - 5^o uždavinį kurti ir valdyti įrangą, ypač uostų ir oro uostų įrangą;
 - 6^o su prekyba susijusius uždavinius, kuriuos jiems pavedė viešasis asmuo arba kurie būtini kitiems jų uždaviniams vykdyti;
 - 7^o visus uždavinius, susijusius su valdžios institucijų prašymu vykdomomis ekspertizėmis, teikiamomis konsultacijomis arba atliekamais bet kokiais tyrimais pramonės, prekybos, paslaugų, ekonominės plėtros, profesinio mokymo ar teritorijų planavimo srityse, nepažeidžiant galimybės vykdyti darbus, dėl kurių šios įstaigos ir rūmai gali imtis iniciatyvos.”
- (268) Prekybos kodekso L710–1 straipsnyje taip pat nurodyta: „Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmų asamblėja, regioniniai prekybos ir pramonės rūmai, teritoriniai prekybos ir pramonės rūmai ir vidaus prekybos ir pramonės

grupės yra valstybės prižiūrimos viešosios įstaigos, kurias valdo išrinkti įmonės vadovai.“

- (269) Nagrinėjamu laikotarpiu, t. y. 2003–2010 m., ši teisės akto nuostata kito. Tačiau jos pagrindiniai principai liko tokie patys. Iš tikrųjų visu šiuo laikotarpiu prekybos ir pramonės rūmai, kaip antai PBPPR, buvo įstatymu įsteigtos ir valstybės prižiūrimos viešosios įstaigos, kurias valdė išrinkti įmonių vadovai. Be to, kadangi šie rūmai yra valstybės tarpininkai, jų veiklos pagrindas ir svarbiausias tikslas (pagal Prekybos kodekso L710-1 straipsnio nuostatas) – vykdyti įstatymu jiems pavestus visuotinės svarbos uždavinius, t. y. iš esmės valdžios institucijose atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų sektorių interesams, remti vietos įmones, didinti teritorijų patrauklumą ir plėtoti jų planavimą. Prekybos ir pramonės rūmų pramonės ir prekybos veikla yra papildoma – ji vykdoma įgyvendinant rūmams pavestus visuotinės svarbos uždavinius ir yra suplanuota siekiant padėti juos įgyvendinti.
- (270) Be to, pažymėtina, kad nacionalinės teisės aktuose, visų pirma Prekybos kodekso L710-1 straipsnyje, nustatytos konkrečios prekybos ir pramonės rūmų finansavimo taisyklės. Pavyzdžiui, prekybos ir pramonės rūmų išteklius pirmiausia sudaro mokestinės pajamos (prekybos ir pramonės rūmų išlaidų mokestis, nustatytas Bendrojo mokesčių kodekso 1600 straipsniu), subsidijos, taip pat ištekliai, gauti vykdant mokymo ir transporto infrastruktūros valdymo veiklą. Taigi norėdami padengti savo išlaidas prekybos ir pramonės rūmai neturi remtis vien savo komercinėmis pajamomis. Tai patvirtina išvadą, kad prekybos ir pramonės rūmų pramonės ir prekybos veikla yra papildoma – vykdoma įgyvendinant rūmams pavestus visuotinės svarbos uždavinius ir suplanuota siekiant padėti juos įgyvendinti.
- (271) Prancūzija šią išvadą dėl PBPPR patvirtino. Iš tikrųjų ji nurodė: „Po Bearno PPR, teisėtai atstovaujantys 13 000 vietos įmonių interesams, yra jų atstovas valdžios institucijose ir vietos valdžios institucijose. <...> Vykdamas šiuos uždavinius Po Pirėnų oro uosto valdymas įgyja ypatingą prasmę, nes šis oro uostas tampa priemone siekiant užtikrinti teritorijos, kurioje jis yra, augimą ir ekonominės veiklos plėtrą. <...> Taigi iš to matyti, kad prekybos ir pramonės rūmams pavestas teisėtai visuotinės svarbos uždavinys, susijęs, be viso kito, su teritorijos ekonomine plėtra ir patrauklumo didinimu. Iš nurodytų nuostatų taip pat matyti, kad oro uosto įrangos valdymas iš tikrųjų yra šio uždavinio dalis.“
- (272) Prancūzija pridūrė: „PPR nuolat vykdo ir finansuoja lobistinę veiklą, didindami savo teritorijos patrauklumą ir skatindami diegti naują įrangą. Jie taip pat vykdo konkrečią turizmo skatinimo veiklą dalyvaujant įvairių regionų ir departamentų įstaigų vykdomoje šios srities veikloje, ypač regionų ir departamentų turizmo komitetų, nurodytų Turizmo kodekso L131-4 ir L132-3 straipsniuose, veikloje <...>. Iš tikrųjų didinant teritorijos patrauklumą reikia imtis visų priemonių, kad būtų tiek skatinama sudaryti sutartis, tiek ir pritraukta kapitalo, įmonių, tam tikrų gebėjimų turinčių asmenų, studentų ir turistų, dėl kurių įmonės ir regionas gauna pajamų. Patrauklumas taip pat užtikrinamas vykdamas tarptautinę veiklą. Didinant patrauklumą gali dalyvauti pigių skrydžių oro transporto bendrovės, naudodamosi savo interneto svetainėmis. Galiausiai patys regiono gyventojai reikalauja naujų maršrutų, įvairios pasiūlos ir konkrečiau pigių skrydžių paslaugų, kad jiems būtų lengviau ir pigiau keliauti į Europą.“
- (273) Atsižvelgiant į šiuos argumentus akivaizdu, kad svarbiausias PBPPR, kaip ir visų prekybos ir pramonės rūmų, veiklos pagrindas ir tikslas yra padėti visoms vietos įmonėms ir prisidėti prie teritorijos ekonominės plėtros ir patrauklumo didinimo. Be to, iš minėtų Prancūzijos argumentų matyti, kad tokie prekybos ir pramonės rūmai kaip PBPPR komercinę veiklą, kaip antai Po oro uosto valdymas, vykdo ne siekdami pelningumo, bet iš tikrųjų norėdami padėti vykdyti visuotinės svarbos uždavinius, kurie šiam subjektui pavesti įstatymu. Kaip priminta 142 konstatuojamojoje dalyje, PBPPR patys mano, kad yra vietos valdžios institucija, kuri nesiekia gauti pelno.
- (274) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, prekybos ir pramonės rūmai, kaip antai PBPPR, turi būti laikomi valstybės institucijomis, kurių visi sprendimai, kaip ir valstybės centrinės valdžios arba teritorinės valdžios institucijų sprendimai, pagal valstybės pagalbos srityje priimtą teismų praktiką⁽³⁴⁾ turi būti laikomi priskirtiniais valstybei ir kurių ištekliai yra valstybiniai ištekliai⁽³⁵⁾. Šiuo klausimu nelabai svarbu tai, kad prekybos ir pramonės rūmus valdo prekybininkų išrinkti asmenys, įmonių vadovas ir įmonių atstovai, o ne kitų valstybės institucijų paskirti pareigūnai. Iš tikrųjų net nacionalinius parlamentus renka visi balsavimo teisę turintys piliečiai. Tačiau šie parlamentai yra viena iš visų demokratinų valstybių Konstitucijoje įtvirtintų institucijų, kurios sprendimai neišvengiamai priskirtini valstybei.

⁽³⁴⁾ Pavyzdžiui, žr. 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 11 punktą ir 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Compagnie nationale Air France prieš Komisiją*, T-358/94, 58–61 punktus.

⁽³⁵⁾ Šiuo klausimu žr. 2004 m. liepos 14 d. Komisijos sprendimo byloje C 25/2004 – *Vokietija – DVB-T in Berlin-Brandenburg* 20 konstatuojamąją dalį.

- (275) Taigi prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi nuo valstybinių įmonių padėties; Teisingumo Teismas Sprendime *Stardust Marine* ⁽³⁶⁾ dėl šių įmonių yra nurodęs: „Iš tikrųjų net jeigu valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima automatiškai daryti prielaidos, kad ji įmonę iš tiesų kontroliuoja. Pagal valstybės suteiktą savarankiškumo lygį valstybinė įmonė gali veikti daugiau ar mažiau savarankiškai. <...> Todėl vien aplinkybės, kad valstybinė įmonė yra kontroliuojama valstybės, nepakanka, kad šios įmonės nustatytas priemonės, kaip antai nagrinėjamas finansinės paramos priemonės, būtų galima priskirti valstybei. Dar būtina reikia patikrinti, ar valstybės institucijos turi būti laikomos vienaip ar kitaip susijusiomis su šių priemonių priėmimu.“
- (276) Iš tikrųjų jeigu valstybinė įmonė, kurios tikslas – vykdyti ekonominę veiklą, priėmė priemonę, reikia nustatyti, ar valstybės institucijos, kurios šią įmonę kontroliuoja, nes, pavyzdžiui, turi dalį jos kapitalo, su atitinkama priemone yra susijusios. Prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi, nes šis subjektas pats yra valdžios sektoriaus dalis arba „valstybės tarpininkas“, arba „vietos valdžios institucija“, taigi valstybės institucija, įstatymu įsteigta siekiant patenkinti viešuosius interesus. Todėl norint nustatyti, ar prekybos ir pramonės rūmų sprendimas priskirtinas valstybei, nebūtina patvirtinti, kad kita valstybės institucija (pavyzdžiui, valstybė siaurąja prasme, savivaldybė arba kitos vietos valdžios institucijos) yra susijusi su atitinkamu sprendimu. Iš tikrųjų toks sprendimas neišvengiamai atitinka priskirtinumo kriterijų.
- (277) Savo sprendimų priėmimo praktikoje Komisija šį požūrį jau yra taikiusi. Antai dėl Varo prekybos ir pramonės rūmų ji nurodė: „šie rūmai turi Prancūzijos teisėje nustatytos viešosios įstaigos statusą, taigi savo veiklą jie vykdo nustatytoje geografinėje teritorijoje, jiems vadovauja išrinkti nariai ir jie turi mokestinių išteklių, surinktų iš įmonių, kurios įtrauktos į Prekybos ir bendrovių registrą, taigi pagal Komisijos direktyvą 2000/52/EB ⁽³⁷⁾ jie priskiriami valdžios institucijų kategorijai. Todėl nebūtina nustatyti, ar pagal Teisingumo Teismo sprendimą *Stardust Maritime* priemonė priskirtina valstybei“ ⁽³⁸⁾.
- (278) PBPPR užginčijo, kad vykdant oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamos sutartys priskirtinos valstybei, ir paneigė, kad valstybė ir vietos valdžios institucijos susijusios su PBPPR sprendimais. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šis argumentas nepagrįstas, nes patys PBPPR yra valstybės institucija, kurios sprendimai pagal su valstybės pagalba susijusių teismų praktiką neišvengiamai priskirtini valstybei, neatsižvelgiant į tai, kokių vaidmenį priimančios PBPPR sprendimus atlieka kitos institucijos. Dėl tų pačių priežasčių PBPPR argumentas, kad valstybės vykdoma priežiūra nereikia priklausomybės valstybei, taip pat yra netinkamas. Kaip jau priminta 273 konstatuojamojoje dalyje, savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą PBPPR patys prisistatė kaip „vietos valdžios institucija, kuri nesiekia gauti pelno“, ir taip patvirtino Komisijos teiginį, kad PBPPR yra valstybės institucija, kurios visi sprendimai priskirtini valstybei, ir nereikia patikrinti, ar su šiais sprendimais yra susijusios kitos valstybės institucijos.
- (279) *Ryanair* pastabos šiuo klausimu iš esmės panašios į PBPPR pastabas. Visų pirma *Ryanair* pareiškė nuomonę, kad Komisija priskirtinumo kriterijų turi nagrinėti analizuodama tai, ar valstybės institucijos susijusios su PBPPR sprendimais dėl *Ryanair* ir AMS. Be to, *Ryanair* paminėjo Valstybės Tarybos nuomonę, kurioje siekiama įrodyti, kad prekybos ir pramonės rūmai nepriklausomi nuo valstybės siaurąja prasme. Pagal šią nuomonę tai, kad prekybos ir pramonės rūmai „susiję su valstybe, nes visos viešosios įstaigos techniškai turi būti susietos su juridiniu asmeniu, savaime nereikia jokios priklausomybės“. *Ryanair* šiuo klausimu pažymi, kad valstybė (siaurąja prasme) susijusi tik su kai kuriais PBPPR sprendimais, ir apie šiuos sprendimus jai buvo pranešta tik *a posteriori*. Dėl visų išdėstytų priežasčių šis argumentas netinkamas, nes nereikia nustatyti, ar kitos valstybės institucijos, t. y. ne PBPPR, gali būti susijusios su PBPPR sprendimais.
- (280) PBPPR argumentas, kad Po oro uostą rūmai valdo „privatinėje teisėje nustatytais sąlygomis“, taip pat netinkamas, nes nagrinėjamas priemonės priėmė vietos valdžios institucija, taigi jos neišvengiamai priskirtinos valstybei ⁽³⁹⁾.

⁽³⁶⁾ Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397, 52 punktą.

⁽³⁷⁾ 2000 m. liepos 26 d. Komisijos direktyva 2000/52/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 80/723/EEB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybinių įmonių skaidrumo (OL L 193, 2000 7 29, p. 75).

⁽³⁸⁾ Žr. 2006 m. birželio 22 d. Komisijos sprendimo N 563/05 – *Prancūzija – Pagalba bendrovei Ryanair, susijusi su Tuloną ir Londoną apimančiu oro maršrutu*, 16 konstatuojamąją dalį.

⁽³⁹⁾ Siekdamas išsamumo Komisija pabrėžia, kad PBPPR nereikia atskirti nuo konkrečios PBPPR skyriaus, kurio paskirtis – valdyti oro uostą taikant valstybės pagalbos taisykles, nes Po oro uostą valdantis skyrius neturi savo teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PBPPR teisinio subjektiškumo, ir yra tik organas, sudarytas sujungus PBPPR vidaus skyrius ir savarankiškai galintis priimti vien sprendimus, susijusius su kasdieniu oro uosto valdymu. Antai įvairias oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, pasirašė PBPPR pirmininkas, gavęs PBPPR generalinės asamblėjos leidimą. Be to, nei Prancūzija, nei trečiosios šalys nenurodė, kad priemonės, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, turi būti priskirtos tik šiam skyriui.

(281) Todėl įvairios nagrinėjamos sutartys priskirtinos valstybei, ir taikant jas panaudoti valstybiniai ištekliai.

8.1.1.2. Antrankusis pranašumas, kuris nagrinėjamu laikotarpiu bendrovėms Ryanair, AMS ir Transavia suteiktas pagal su PBPPR sudarytas sutartis

(282) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonė, kuriai skirta ši priemonė, gauna ekonominės naudos, kurios negautų įprastomis rinkos sąlygomis ⁽⁴⁰⁾.

(283) Atliekant šią analizę nagrinėjamos priemonės reikėtų taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Pagal šį principą nustatoma, ar vietoj PBPPR veikiantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, būtų sudaręs panašias sutartis.

(284) Siekiant tinkamai taikyti šį principą, visų pirma reikėtų išnagrinėti įvairius bendro pobūdžio klausimus, būtent:

- ar rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, sudarytą kartu su rinkodaros paslaugų sutartimi, reikia nagrinėti bendrai, ar priešingai – atskirai ⁽⁴¹⁾?
- Ar rinkodaros paslaugų sutartims taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia vertinti, kad PBPPR veikė kaip Po oro uostą valdanti įstaiga, ar kaip valstybės institucija, kuri rinkodaros paslaugas įsigijo vykdydama savo uždavinį užtikrinti vietos ekonominę plėtrą, neatsižvelgdama į savo, kaip oro uostą valdančios įstaigos, pareigas?
- Kokios naudos tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, veikiantis vietoj PBPPR, būtų galėjęs tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių?
- Kokią reikšmę turi oro uosto paslaugų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, sąlygų palyginimas su kituose oro uostuose renkama oro uosto mokesčiais, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą?

(285) Išnagrinėjusi šiuos klausimus Komisija rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikys įvairioms nagrinėjamos priemonės.

Bendra oro uosto paslaugų sutarčių ir rinkodaros paslaugų sutarčių analizė

(286) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija nusprendė, kad abiejų rūšių sutartys, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, t. y. oro uosto paslaugų sutartys ir rinkodaros paslaugų sutartys, kiekvienu atitinkamu laikotarpiu turi būti vertinamos kartu atsižvelgiant į kiekvienos atitinkamos sutarties sudarymo laiką. Pagal šį požiūrį kiekviena toliau nurodytų sutarčių, kurias sudarė PBPPR, grupė visų pirma nagrinėjama kaip viena priemonė:

- 2005 m. birželio 30 d. su Ryanair sudaryta oro uosto paslaugų sutartis ir tą pačią dieną su AMS pasirašyta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas,
- 2007 m. rugsėjo 25 d. PBPPR raštas bendrovei Ryanair, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Šarlerua ⁽⁴²⁾, ir tą pačią dieną su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis,
- 2008 m. kovo 17 d. PBPPR raštas bendrovei Ryanair, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir 2008 m. kovo 31 d. su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu,

⁽⁴⁰⁾ Visų pirma žr. 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-342/96, 1999 m. Rink. p. I-2459, 41 punktą.

⁽⁴¹⁾ Šis klausimas netaikomas nei 2006 m. sausio 23 d. sudarytai PBPPR ir Transavia sutarčiai, kurioje aptariamos tiek oro uosto paslaugos, tiek rinkodaros paslaugos, nei 2003 m. sausio 28 d. sudarytai PBPPR ir Ryanair sutarčiai, į kurią taip pat įtrauktos nuostatos dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų.

⁽⁴²⁾ Šios rūšies raštai gali būti prilyginti oro uosto paslaugų sutarčiai, nes juose nustatytos oro uosto mokesčių nustatymo ir antžeminių paslaugų teikimo taisyklės. Toliau jie bus įtraukti į dokumentus, vadinamus oro uosto paslaugų sutartimis.

- 2009 m. birželio 16 d. PBPPR raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir tą pačią dieną su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu,
- 2010 m. sausio 28 d. su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė. Kartu su šia rinkodaros paslaugų sutartimi oficialiai nebuvo pasirašyta jokia oro uosto paslaugų sutartis. Tačiau galima nustatyti, kad buvo sudaryta numanoma oro uosto paslaugų sutartis. Pagal šią numanomą sutartį iš bendrovės *Ryanair* ir toliau renkami su rinkodaros paslaugų sutartyje apibūdintais trimis maršrutais⁽⁴³⁾ susiję bendri oro uosto mokesčiai, patvirtinti aptarus juos oro uosto patariamajame ekonomikos komitete, taip pat bendrovei toliau taikomi 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutartyje nustatyti antžeminių paslaugų tarifai. Iš tikrųjų Prancūzija nurodė, kad 2010 m. birželio 30 d. baigus galioti 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarčiai ji nepratęsta, todėl bendrovei *Ryanair* toliau buvo taikomi reglamentuojamų mokesčių tarifai, kuriuos patvirtino oro uosto patariamasis ekonomikos komitetas, ir antžeminių paslaugų tarifai, nustatyti 2005 m. birželio 30 d. sutartimi.
- (287) Prancūzija nurodė sutinkanti su sprendime išplėsti procedūrą pateiktu požiūriu, kad visas oro uosto paslaugų sutartis ir atitinkamai sudarytas rinkodaros paslaugų sutartis reikia nagrinėti kartu. Tačiau kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma PBPPR ir *Ryanair*, šiam požiūriui nepritaria; jų nuomone, rinkodaros paslaugų sutartys turi būti nagrinėjamos atskirai.
- (288) Tačiau sprendime išplėsti procedūrą pateikto požiūrio, kuriam pritarė Prancūzija, pagrįstumą galima patvirtinti remiantis bylos medžiaga. Bendrovės *Transavia* ir 2003 m. su *Ryanair* sudarytos sutarties atveju tai akivaizdu, nes dėl rinkodaros ir oro uosto paslaugų sudaryta viena sutartis. Tai taip pat akivaizdu kitų su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių atveju, atsižvelgiant į 289–313 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas priežastis.
- (289) Visų pirma kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta beveik kartu su oro uosto paslaugų sutartimi. Iš tikrųjų šių dviejų rūšių sutartys visada sudarytos tą pačią dieną, išskyrus 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartį, kuri vis dėlto pasirašyta praėjus labai nedaug laiko (keturiolikai dienų) nuo oro uosto paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Po–Bristolis (šis maršrutas taip pat nurodytas rinkodaros paslaugų sutartyje), pasirašymo.
- (290) Be to, abiejų rūšių sutartis sudarė tos pačios šalys. Iš tikrųjų AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, ir abiejų bendrovių vadovai tie patys⁽⁴⁴⁾. Taigi *Ryanair* ir AMS – tai vienas ekonominis subjektas, nes AMS veikia atsižvelgdama į *Ryanair* interesus ir yra *Ryanair* kontroliuojama, o AMS pelnas skiriamas *Ryanair* (kaip dividendai arba padidinus bendrovės vertę). Be to, kaip išsamiai bus išdėstyta toliau, įvairios rinkodaros paslaugų sutartys susijusios su *Ryanair* paslaugų teikimu tam tikrais oro maršrutais iš Po oro uosto. Iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyse nurodyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas šiais maršrutais; be to, jos sudarytos kartu su PBPPR ir *Ryanair* oro uosto paslaugų, susijusių su tais pačiais maršrutais, sutartimis. Todėl vien aplinkybė, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis sudarė su AMS, o ne su *Ryanair*, negali trukdyti kartu sudarytas rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį laikyti vienu sandoriu, visų pirma nagrinėjant šias sutartis pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, ir atliekant šią analizę bendrovės *Ryanair* bei AMS turi būti laikomos vienu ekonominiu subjektu.
- (291) Galiausiai tam tikri kiti su kiekviena sutartimi susiję aspektai, nurodyti 292–313 konstatuojamosiose dalyse, rodo, kad kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis papildomai labai glaudžiai susijusi su oro uosto paslaugų sutartimi, sudaryta kartu su šia rinkodaros paslaugų sutartimi.
- (292) Antai 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartis pasirašyta penkeriems metams, kaip ir tos pačios dienos oro uosto paslaugų sutartis, kuria *Ryanair* įsipareigojo kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Londonas–Po. Be to, rinkodaros paslaugų sutartyje ši sutartis aiškiai susieta su oro transporto paslaugomis, nurodytomis oro uosto paslaugų sutartyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu kasdien abiem kryptimis teikti paslaugas maršrutu Po–Londonas (Stanstedo oro uostas)“. Šis sakinyss aiškiai rodo, jog labai tikėtina, kad rinkodaros paslaugų sutarties nebūtų, jeigu *Ryanair* neteiktų paslaugų oro uosto paslaugų sutartyje nurodytu maršrutu.

⁽⁴³⁾ Pagal šią rinkodaros paslaugų sutartį *Ryanair* įsipareigojo paslaugas šiais trimis maršrutais teikti toje pačioje sutartyje nurodytomis sąlygomis.

⁽⁴⁴⁾ Žr. 72 konstatuojamojoje dalyje nurodytą Akvitanijos regiono audito rūmų ataskaitą apie PBPPR, kurioje visų pirma padaryta išvada, kad „bendrovė AMS yra tik *Ryanair* įsteigta bendrovė, kuriai vadovauja du bendrovės *Ryanair* vadovai“.

- (293) Be to, 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutarties preambulėje nurodyta: „<...> dėl techninių priežasčių *Airport Marketing Services Limited* yra vienintelė bendrovė, galinti reklamuoti Po ir Bearno regioną originalioje ir išskirtinėje interneto svetainėje www.ryanair.com, siekiant užtikrinti, kad būtų užsakomi *Ryanair* bilietai į Po“. Šis sakinytis patvirtina, kad pagrindinis rinkodaros paslaugų sutarties tikslas yra ne apskritai reklamuoti Po ir Bearno regioną, bet kuo labiau didinti *Ryanair* bilietų į Po pardavimą reklamuojant šį regioną, o tai daug konkretnesnis tikslas.
- (294) Be to, pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS turi teikti tokias paslaugas: į *Ryanair* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, įtraukti tam tikrą informaciją ir saitus, taip pat į tos pačios interneto svetainės pradžios tinklalapį anglų kalba įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Tačiau *Ryanair* interneto svetainės tinklalapis, susijęs su Po kryptimi, daugiausia skirtas asmenims, kurie jau yra apsisprendę naudotis *Ryanair* teikiamomis paslaugomis Po kryptimi arba gali planuoti jomis naudotis. Nors interneto svetainės pradžios tinklalapis ir skirtas daug platesnei visuomenei, vis dėlto rinkodaros paslaugų sutartis taikoma tik jo versijai anglų kalba. Tai yra papildomas įrodymas, kad rinkodaros paslaugomis daugiausia siekta reklamuoti maršrutu Po–Londonas, Londonas–Po teiktas *Ryanair* paslaugas, o ne užtikrinti, kad keleiviai (jų nediferencijuojant) skristų į Po ir jo regioną. Iš tikrųjų jeigu šiomis paslaugomis būtų siekiama Po ir jo regioną reklamuoti visiems turistams ir verslininkams, kurie gali turėti interesų regione, tikėtina, kad PBPPR būtų prašę savo pasirinktos interneto svetainės saitą nurodyti visose ar bent jau keliuose *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapio versijose, o ne vien versijoje anglų kalba.
- (295) Galiausiai 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta: „jeigu pasirašius šią sutartį labai pasikeistų svarbiausios komercinės sąlygos, visų pirma atvykstančių keleivių skaičius, atsiradęs dėl šios sutarties, siekdamas atsižvelgti į tokį pasikeitimą šalys geranoriškai išsipareigoja šią sutartį iš dalies pakeisti.“ Taigi atvykstančių keleivių skaičius nurodytas kaip rinkodaros paslaugų sutarties „svarbiausia komercinė sąlyga“, ir tai taip pat patvirtina, kad rinkodaros paslaugomis pirmiausia siekta ne apskritai užtikrinti Po ir jo regiono lankomumą, bet kuo labiau didinti keleivių, kuriuos *Ryanair* skraidina į Po, skaičių, o tai daug konkretnesnis tikslas.
- (296) Panašios nuostatos įtrauktos ir į kitas rinkodaros paslaugų sutartis. Dėl 2007 m. rugsėjo 25 d. rinkodaros paslaugų sutarties pažymėtina, kad ji sudaryta penkeriems metams, ir šis laikotarpis sutampa su tuo, kuriam tos pačios dienos PBPPR raštu, skirtu bendrovei *Ryanair*, išplėsta 2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymo sritis, įtraukus į ją maršrutą Po–Šarlerua. Be to, rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* išsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–ŠARLERUA (abiem kryptimis): kiekvienais veiklos metais vykdomi trys skrydžiai per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas, orientuodamiesi į daugelį turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, ir į PO BEARNĄ pritraukti daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Belgijos.“
- (297) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti orientuotis į daugelį galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas.“ Remiantis šiomis nuostatomis galima patvirtinti, kad svarbiausias sutarties tikslas yra ne apskritai skatinti Po ir jo regiono lankomumą, bet kuo labiau didinti *Ryanair* bilietų maršrutu Šarlerua–Po pardavimą, o tai daug konkretnesnis tikslas.
- (298) Be to, pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS turi teikti tokią paslaugą: į Belgijai ir Nyderlandams skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Taigi rinkodaros paslaugos skirtos ne visiems asmenims, kuriuos galima įtikinti apsilankyti Po arba jo regione, bet konkrečiai tiems, kurie turi daugiausia galimybių naudotis *Ryanair* paslaugomis, teikiamomis maršrutu Šarlerua–Po, t. y. Belgijos ir Nyderlandų gyventojams.
- (299) 2008 m. kovo 31 d. rinkodaros paslaugų sutartis buvo sudaryta 2008 m. gegužės 16 d.–rugsėjo 13 d. laikotarpiui, atitinkančiam laikotarpį, kuriuo *Ryanair* išsipareigojo teikti paslaugas Bristolio krypties maršrutu, kaip nurodyta šiame sutarties sakinyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* išsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–BRISTOLIS (abiem kryptimis): vienais veiklos metais (2008 m. gegužės 16 d.–rugsėjo 13 d.) vykdoma po tris skrydžius per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR daugeliui turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas ir į PO BEARNĄ pritraukti vis daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Jungtinės Karalystės“⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN.“

- (300) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti pritraukti daug galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas“⁽⁴⁶⁾. Pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS taip pat turi teikti tokią paslaugą: į Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą.
- (301) 2009 m. birželio 16 d. rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta 2009 m. balandžio 1 d.–spalio 24 d. laikotarpiui, kuriuo *Ryanair* įsipareigojo teikti paslaugas maršrutu Po–Bristolis, kaip nurodyta šiame sutarties sakinyje: „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti savaitines paslaugas maršrutu PO–BRISTOLIS (abiem kryptimis): vienais veiklos metais (2009 m. balandžio 1 d.–spalio 24 d.) vykdomi du skrydžiai per savaitę, t. y. pagal visą 2009 m. programą numatyta 60 skrydžių, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*. Šiuo pagrindu PBPPR gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono komercines ir turistines traukos vietas orientuodamiesi į daugelį turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, ir į PO BEARNA pritraukti daugiau didelę perkamąją galią turinčių keleivių iš Jungtinės Karalystės.“
- (302) Be to, šios sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti orientuotis į daugelį galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono komercines ir turistines traukos vietas.“ Pagal rinkodaros paslaugų sutartį AMS taip pat turi teikti tokią paslaugą: į Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį įtraukti PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą.
- (303) 2010 m. sausio 28 d. rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta, kad ji turi būti taikoma metus nuo tada, kai pradėtos teikti oro transporto paslaugos, kurias *Ryanair* pagal šios sutarties 1 straipsnį įsipareigojo teikti iš Po į Londoną, Šarlerua ir Bovė. Pati ši nuostata rodo, kad rinkodaros paslaugų sutartis aiškiai susijusi su šiomis oro transporto paslaugomis. Be to, rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnyje nustatyta:

„Ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu sukurti toliau nurodytus maršrutus ir teikti jais paslaugas:

- PO–LONDONAS (Stanstedo oro uostas); šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d., visus metus vykdant po tris skrydžius per savaitę,
- PO–ŠARLERUA; šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. kovo 30 d., vasarą vykdant po tris skrydžius per savaitę,
- PO–BOVÈ; šiuo maršrutu paslaugos teikiamos nuo 2010 m. balandžio mėn., vasarą vykdant po tris skrydžius per savaitę.

Taigi PBPPR daugeliui turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų, kurie lankosi interneto svetainėje www.ryanair.com, gali reklamuoti PO BEARNO ir jo regiono įmones ir komercines bei turistines traukos vietas, taip pat į PO BEARNA pritraukti vis daugiau keleivių, turinčių didelę perkamąją galią“⁽⁴⁷⁾.

- (304) Be to, sutarties preambulėje nurodyta: „<...>[*Airport Marketing Services*] yra vienintelė bendrovė, galinti pritraukti daug galimų *Ryanair* keleivių, siekiant reklamuoti regiono įmones ir komercines bei turistines traukos vietas.“⁽⁴⁸⁾ 2010 m. sutartyje, kaip ir 2005 m. rinkodaros paslaugų sutartyje, taip pat nurodyta, kad AMS turi teikti tokias paslaugas: į *Ryanair* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, įtraukti tam tikrą informaciją ir saitus, taip pat PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą įtraukti į: i) Jungtinei Karalystei skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Londono kryptimi; ii) Belgijai ir Nyderlandams skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Šarlerua kryptimi; iii) Prancūzijai skirtą *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapį, pateikiant informaciją apie maršrutą Bovė kryptimi. Galiausiai sutartyje nurodyta, kad jeigu iki 2010 m. vasario mėn. apie *Ryanair* oro transporto paslaugas į Londoną, Šarlerua ir Bovė, nurodytas sutarties 1 straipsnyje, nebus paskelbta arba jos nebus pradėtos teikti, sutartis nustos galioti, ir abi šalys dėl to nebus atsakingos. Taigi šia nuostata rinkodaros paslaugų sutartis papildomai susiejama su paslaugomis, *Ryanair* teikiamomis į Londoną, Šarlerua ir Bovė.

⁽⁴⁶⁾ Žr. 42 išnašą.

⁽⁴⁷⁾ Žr. 42 išnašą.

⁽⁴⁸⁾ Žr. 42 išnašą.

- (305) Šie su įvairiomis rinkodaros paslaugų sutartimis susiję aspektai rodo, kad sutartyse nurodytos rinkodaros paslaugos, atsižvelgiant tiek į jų teikimo laikotarpį, tiek į pobūdį, yra glaudžiai susijusios su rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* oro transporto paslaugomis, dėl kurių sudarytos atitinkamos oro uosto paslaugų sutartys. Rinkodaros paslaugų sutartyse net nurodyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* išipareigojimas teikti nagrinėjamas transporto paslaugas. Rinkodaros paslaugos skirtos visai ne tam, kad apskritai ir nediferencijuojant keleivių būtų užtikrintas didesnis Po ir jo regione apsilankančių turistų ir verslininkų skaičius, bet konkrečiai orientuotos į asmenis, galinčius naudotis rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytomis *Ryanair* transporto paslaugomis, ir svarbiausias rinkodaros paslaugų tikslas yra reklamuoti transporto paslaugas.
- (306) Taigi rinkodaros paslaugų sutartys neatsiejamos nuo oro uosto paslaugų sutarčių, kurių nuostatos jose pakartojamos, ir nuo oro transporto paslaugų, dėl kurių jos sudarytos. Be to, iš 286–305 konstatuojamosiose dalyse nurodytų faktinių aplinkybių matyti, kad jeigu nebūtų nagrinėjamų oro maršrutų (taigi nebūtų su jais susijusių oro uosto paslaugų sutarčių), rinkodaros paslaugų sutartys nebūtų sudarytos. Kaip nurodyta 286–305 konstatuojamosiose dalyse, iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyse aiškiai nustatyta, kad jų pagrindas yra *Ryanair* išipareigojimas teikti paslaugas tam tikrais oro maršrutais, be to, jose nurodytos rinkodaros paslaugos, kuriomis iš esmės siekiama reklamuoti šiuos maršrutus.
- (307) Taigi PBPPR argumentas, kad šių dviejų rūšių sutartys turėtų būti nagrinėjamos atskirai, nes „jų tikslas skirtingas“, yra netinkamas. Iš tikrųjų iš to, kas išdėstyta, aiškiai matyti, kad rinkodaros paslaugų sutartys su oro uosto paslaugų sutartimis yra *Ryanair* ir PBPPR komercinių santykių sudedamoji dalis – jomis reglamentuojamas paslaugų teikimas abiejose sutartyse nurodytais oro maršrutais.
- (308) Be to, akivaizdu, kad prieš pasirašydami nagrinėjamas rinkodaros paslaugų sutartis PBPPR nerengė atviro konkurso, kuriame būtų galėjusios dalyvauti visos šios rūšies paslaugas teikiančios bendrovės⁽⁴⁹⁾, ir net neapklausė įvairių galimų paslaugų teikėjų, kad palygintų jų pasiūlymus. Apskritai nagrinėjamiems rinkodaros paslaugoms teikti PBPPR nenumatė kitų paslaugų teikėjų, tik atitinkamas oro transporto bendroves arba jų patronuojamąsias bendroves. Tai patvirtina, kad rinkodaros paslaugų sutartys glaudžiais priklausomybės ryšiais susijusios su oro maršrutais, kuriais *Ryanair* teikia paslaugas iš Po. Iš tikrųjų jeigu rinkodaros paslaugų sutartys ir oro uosto paslaugų sutartys būtų iš tiesų atskiros, tikėtina, kad PBPPR būtų apklausę įvairius paslaugų teikėjus, ne tik AMS, juo labiau kad šie rūmai yra viešojo įstaiga, kuri vykdydama pirkimą dažnai rengia konkurencines viešųjų pirkimų procedūras.
- (309) Be to, taip pat akivaizdu, kad visų oro uosto paslaugų sutarčių sudarymas priklausė nuo rinkodaros paslaugų sutarčių sudarymo.
- (310) Pirma, Prancūzijos teigimu, iš tikrųjų abi 2005 m. sutartys (2005 m. birželio 30 d. oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis), „nors teisiškai ir yra atskiros, vis dėlto glaudžiai susijusios“⁽⁵⁰⁾, ir „negalima paneigti, kad su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis glaudžiai susijusi su rinkodaros paslaugų sutartimi, sudaryta su AMS – patronuojamąja *Ryanair* bendrove, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*“⁽⁵¹⁾. Atsižvelgiant į tai, kad 2005 m. sutartys labai panašios į vėliau su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis, minėtas Prancūzijos pastabas lengvai galima pritaikyti ir vėlesnėms sutartims.
- (311) Be to, Prancūzija savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte nurodo, kad „PBPPR turėjo sudaryti“ 2005 m. birželio 30 d. sutartis. Šiame rašte ji taip pat primena, kad „nepratęsus AMS sutarties, *Ryanair*, raštu neinformavusi PBPPR, nusprendė nuo Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) 2011 m. vasaros skrydžių sezono (2011 m. balandžio mėn.) skrydžių į Po Pirėnų oro uostą nebevykdyti“. Tai rodo, kad bent tam tikrais atvejais *Ryanair* teikti paslaugų oro maršrutu nesutinka, kai bendrus oro uosto mokesčius turi mokėti nesant oro uostą valdančios įstaigos ir AMS rinkodaros paslaugų sutarties.
- (312) Šis požiūris taip pat pateiktas 2007 m. sausio 5 d. Akvitanijos regiono audito rūmų ataskaitoje⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Išskyrus skelbimą žurnale *Air & Cosmos*, į jį neatsiliepė nė viena bendrovė; žr. 132 konstatuojamąją dalį.

⁽⁵⁰⁾ 2007 m. liepos 13 d. Prancūzijos institucijų raštas.

⁽⁵¹⁾ 2011 m. gegužės 30 d. Prancūzijos institucijų raštas.

⁽⁵²⁾ Ataskaitoje nurodyta, kad „<...> ši paslaugų teikimo sutartis iš tikrųjų yra bendrovei *Ryanair* suteikta finansinė pagalba, kuri neteisėta, nes apie ją iš anksto nepranešta Komisijai“, ir kad „PPR <...>, siekdami išvengti administracinio teismo sprendimo poveikio (šiame sprendime padaryta išvada, kad pagal 2003 m. sutartį su *Ryanair* suteikta neteisėta valstybės pagalba), pasinaudojo nauja teisine struktūra“.

- (313) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad kiekviena rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejama nuo atitinkamos oro uosto paslaugų sutarties, kartu su šia sutartimi sudaro vieną sandorį ir, labai tikėtina, nebūtų sudaryta, jeigu nebūtų atitinkamos oro uosto paslaugų sutarties ir abiejose sutartyse nurodytų oro maršrutų. Todėl kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju šią rinkodaros paslaugų sutartį ir kartu sudarytą oro uosto paslaugų sutartį reikėtų nagrinėti kaip vieną priemonę, siekiant nustatyti, ar pagal šią sutartį suteikta valstybės pagalba.

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas PBPPR, atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų sutartis

- (314) Rinkodaros paslaugų sutarčių atveju taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia nustatyti, koku tariau rinkos dalyviu reikėtų remtis nagrinėjant PBPPR veiksmus.
- (315) Pirmasis požiūris – PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis sudarė kaip oro uostą valdanti įstaiga⁽⁵³⁾, taigi rūmų veiksmams lyginami su tariamos oro uostą valdančios įstaigos, atsižvelgiančios į būsimą pelningumą, veiksmams.
- (316) Antrasis požiūris – PBPPR veikė kaip viešojo įstaiga, kuriai pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį, šiuo atveju užtikrinti Po ir jo regiono ekonominę plėtrą, ir rinkodaros paslaugas pirkto šiam uždaviniui vykdyti, neatsižvelgdamas į savo, kaip Po oro uostą valdančios įstaigos, statusą. Taikant antrąjį požiūrį pagal teismų praktiką reikėtų patikrinti, viena vertus, ar nagrinėjamos paslaugos atitinka realius viešojo pirkėjo poreikius, kita vertus, ar šios paslaugos įsigytos už kainą, kuri mažesnė už rinkos kainą arba šiai kainai lygi⁽⁵⁴⁾, kitaip sakant, ar atsižvelgdamas į būsimą pelningumą rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuriam reikėtų tokių pat paslaugų (ir kuris nebūtinai būtų oro uostą valdanti įstaiga), būtų pasirengęs sutikti su panašiomis sąlygomis į tas, su kuriomis sutiko PBPPR.
- (317) Kai kurių suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabose palaikomas antrasis požiūris, bent jau netiesiogiai. Visų pirma *Ryanair* minėtame 2013 m. gruodžio 20 d. tyrime pateikė informacijos, kuria siekiama įrodyti, kad AMS rinkodaros paslaugų kaina neviršija kainos, kuri gali būti laikoma už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, ir papildydama šį argumentą pažymėjo, jog oro uostus valdančios įstaigos nesiskiria nuo kitų tipų AMS klientų.
- (318) PBPPR pateikė tokią pat informaciją, be to, jie pažymėjo: „Primename, kad PBPPR yra atsakingi už rūmų kompetencijai priskiriamos teritorijos ekonominio patrauklumo didinimą. Taigi nusipirkus šias rinkodaros paslaugas buvo galima reklamuoti Po ir jo regiono pranašumus, o metinė 56 mln. EUR suma, kurią *Ryanair* keleiviai apsilankę išleido 2010 m., <...> reiškia, kad tiesioginės naudos gavo apgyvendinimo, maitinimo, prekybos ir nekilnojamojo turto sektoriai (2005 m. ši suma siekė 8 mln. EUR; tokia prielaida labai menka, palyginti su kitų oro uostų atliktais poveikio tyrimais).“ Atsižvelgiant į šį sakinį galima daryti prielaidą, kad, PBPPR nuomone, jų veiksmams turi būti nagrinėjami kaip viešojo pirkėjo, įsigyjančio visuotinės svarbos uždaviniams vykdyti būtinų paslaugų, veiksmams.
- (319) Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad, viena vertus, toks argumentas prieštarauja teiginiui, jog PBPPR sprendimai dėl nagrinėjamų priemonių nepriskirtini valstybei. Jeigu PBPPR tvirtina, kad šias sutartis pasirašė siekdami vykdyti vietos ekonominės plėtros uždavinį, tai neišvengiamai turi pripažinti, kad jų veiksmams yra tipiškai vietos valdžios institucijos veiksmams.
- (320) Kita vertus, Komisija mano, kad antrąjį nurodytą požiūrį reikia atmesti, nes jį taikant neatsižvelgiama į tai, kad oro uosto paslaugų sutartys ir atitinkamos rinkodaros paslaugų sutartys yra neatsiejamos, kaip jau nustatyta. Iš tikrųjų taikant šį požiūrį reikėtų manyti, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis pasirašė neatsižvelgdamas į oro maršrutus, kuriais *Ryanair* teikia paslaugas iš PBPPR valdomo oro uosto, ir kad jie jas pasirašė net nesant nagrinėjamų oro maršrutų ir atitinkamų oro uosto paslaugų sutarčių. Dėl 286–313 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių tokia prielaida labai neįtikima.
- (321) Be to, nors ir būtų pasirinktas antrasis požiūris, jį taikant nebūtų padaryta išvada, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių bendrovės *Ryanair* ir AMS negavo ekonominės naudos.

⁽⁵³⁾ Nepažeidžiant galimų su viešąja vietos ekonominės plėtros politika susijusių tikslų, kurių PBPPR galėjo siekti sudarydami nagrinėjamąsias sutartis.

⁽⁵⁴⁾ Pavyzdžiui, žr. 1999 m. sausio 28 d. Sprendimo BAI prieš Komisiją, T-14/96, 1999 m. Rink. p. II-139, 75–76 punktus ir 2003 m. rugpjūčio 5 d. Sprendimo P & O European Ferries (Vizcaya), SA ir Diputación Foral de Vizcaya prieš Komisiją, jungtinės bylos T-116/01 ir T-118/01, 2003 m. Rink. p. II-2957, 117 punktą.

- (322) Iš tikrųjų, kaip priminta 316 konstatuojamojoje dalyje, tam, kad dėl viešojo subjekto vykdomo pirkimo pardavėjas negautų ekonominės naudos, neužtenka pirkti už rinkos kainą mažesne arba jai lygia kaina. Toks pirkimas taip pat turi atitikti realų viešojo pirkėjo poreikį.
- (323) Negalima kategoriškai atmesti galimybės, kad vykdydami savo uždavinį užtikrinti Po ir jo regiono ekonominę plėtrą PBPPR turi kreiptis į komercinius paslaugų teikėjus, siekdami reklamuoti teritoriją. Tačiau šiuo atveju buvo reklamuojama dviejų aiškiai nustatytų įstaigų – *Ryanair* ir pačių PBPPR, kaip Po oro uostą valdančios įstaigos, – komercinė veikla. Viešasis subjektas negali manyti, kad rinkodaros paslaugos, kuriomis daugiausia reklamuojama vienos arba kelių aiškiai nustatytų įmonių veikla, įeina į šio subjekto uždavinį skatinti vietos ekonominę plėtrą. Iš tikrųjų logiška, kad toks viešasis subjektas remiasi principu, pagal kurį vietos įmonės savo rinkodaros veiklą turi vykdyti arba finansuoti pačios, ir kad šis subjektas pats tik bendrai reklamuoja teritoriją ir vietos ekonominę struktūrą, nesiorientuodamas į konkrečias įmones.
- (324) Taikant bet kokią kitą požiūrį būtų manoma, kad viešasis subjektas, atsakingas už vietos ekonominę plėtrą, gali būti laikomas įsigijusiu rinkodaros paslaugas, kuriomis daugiausia siekiama reklamuoti tam tikrų vietos mastu įsteigtų įmonių produktus arba paslaugas, nes šiomis paslaugomis skatinama vietos ekonominė plėtra (tokia priemonė nebūtų valstybės pagalba), taip pat manoma, kad paslaugos įsigytos už rinkos kainą. Taikant tokį požiūrį būtų apeinama SESV 107 straipsnio 1 dalis.
- (325) Taigi akivaizdu, kad rinkodaros paslaugų, kurias PBPPR įsigijo iš AMS, negalima laikyti atitinkančiomis realų PBPPR, kaip viešojo subjekto, kuriam pavestas uždavinys užtikrinti vietos ekonominę plėtrą, poreikį. Šią išvadą galima patvirtinti tam tikra Prancūzijos pateikta informacija, pagal kurią visų pirma „aplinkybė, kad oro uosto neeksploatuojantys PPR perka rinkodaros paslaugas iš oro transporto bendrovių, neabejotinai nėra plačiai taikoma praktika“⁽⁵⁵⁾.
- (326) Todėl taikant 316–321 konstatuojamosiose dalyse nurodytą antrąjį požiūrį reikėtų padaryti išvadą, kad pagal rinkodaros paslaugų sutartis šias paslaugas suteikusias įmonės ir oro transporto bendrovės, kurioms rinkodaros paslaugos yra tiesiogiai naudingos, gauna ekonominės naudos. Taigi pagal šį požiūrį su AMS sudarytos rinkodaros paslaugų sutartys reiškia, kad bendrovei AMS, kaip rinkodaros paslaugų teikėjai, ir bendrovei *Ryanair*, kaip tiesioginei ir pagrindinei šių paslaugų gavėjai, suteikta pagalba.
- (327) Be to, kai viešasis subjektas, įgyvendindamas savo visuotinės svarbos uždavinius, vykdo pirkimą, apskritai tikimasi, kad jis savo išlaidas kuo labiau sumažins surengęs konkursą arba bent jau apklausęs kelis paslaugų teikėjus ir palyginęs jų pasiūlymus. To juo labiau tikimasi, kai perkamos labai skirtingos prekės ar paslaugos, apie kurių rinkos kainą aiškios informacijos nėra (taip neabejotinai yra rinkodaros paslaugų atveju). Tačiau šiuo atveju rinkodaros sutartys sudarytos nesurengus konkurso. PBPPR paskelbus kvietimą teikti projektus oro transporto bendrovių, pasirengusių numatytais sąlygomis teikti paslaugas Po oro uoste, neatsirado⁽⁵⁶⁾. Ši pastaba patvirtina, kad antrasis požiūris netinkamas.
- (328) Tai, kad jis netinkamas, taip pat galima patvirtinti remiantis PBPPR pateiktomis pastabomis dėl sprendimo išplėsti procedūrą. Iš tikrųjų reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad lygindami savo veiksmus su įvairių privačiųjų įmonių veiksmais (kad įrodytų, jog buvo laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo) PBPPR daugiausia rėmėsi oro uostus valdančių įstaigų veiksmis. Taigi jie nurodė įvairius didelius privačiuosius Jungtinės Karalystės oro uostus, vieną Italijos oro uostą ir šešis Prancūzijos oro uostus. Taikant šį požiūrį siekta patvirtinti išvadą, kad PBPPR rinkodaros paslaugų sutartis pirmiausia sudarė kaip oro uostą valdanti įstaiga, o ne kaip valstybės institucija, vykdanči jai pavestą uždavinį užtikrinti vietos ekonominę plėtrą.
- (329) Be to, Prancūzija nurodė, kad Bearno regiono turizmo skatinimas priskiriamas Baskų krašto Bearno departamento turizmo komiteto kompetencijai ir kad apskritai PPR vykdo „konkrečią turizmo skatinimo veiklą dalyvaudami įvairių regionų ir departamentų įstaigų vykdomoje šios srities veikloje, ypač regionų ir departamentų turizmo komitetų veikloje“. Tačiau rinkodaros paslaugų sutartis, kurių tikslas, PBPPR teigimu, visų pirma yra reklamuoti Po ir jo regiono turistines ir komercines traukos vietas, tiesiogiai sudarė PBPPR, nedalyvaujant už turizmo skatinimą atsakingoms vietos įstaigoms. Tai papildomas veiksnys, kuriuo remiantis galima patvirtinti, kad rinkodaros paslaugų sutartis PBPPR pasirašė pirmiausia kaip oro uostą valdanti įstaiga.

⁽⁵⁵⁾ Be to, šis teiginys patvirtina, kad PBPPR nagrinėjamas rinkodaros paslaugas iš tikrųjų įsigijo pirmiausia kaip oro uostą valdanti įstaiga, o ne kaip valstybės institucija, kuriai pavesta užtikrinti regiono ekonominę plėtrą.

⁽⁵⁶⁾ Žr. 132 konstatuojamąją dalį.

(330) Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikėtų rinktis 315 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pirmąjį požiūrį, pagal kurį PBPPR veiksmai lyginami su Po oro uostą vietoj PBPPR valdančio tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, atsižvelgiant į būsimą pelningumą, veiksmais.

(331) Ši išvada, padaryta dėl sutarčių su *Ryanair* ir *AMS*, taip pat tinka su *Transavia* sudarytai sutarčiai (atsižvelgiant į tas pačias priežastis), juo labiau kad *Transavia* atveju vienoje sutartyje aptiriamos oro uosto paslaugos ir rinkodaros paslaugos.

Pelnas, kurio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių, ir kaina, kurią jis buvo pasirengęs mokėti už šias paslaugas

(332) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant nagrinėjamos rinkodaros paslaugų sutartims šios sutartys turi būti nagrinėjamos kartu su atitinkamomis oro uosto paslaugų sutartimis, kaip sudarančios su jomis vieną sandorį⁽⁵⁷⁾, ir kad PBPPR veiksmai turi būti nagrinėjami lyginant juos su tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, kuris Po oro uostą būtų eksploatavęs vietoj PBPPR, veiksmais.

(333) Nagrinėjant kiekvieną nustatytą sandorį reikėtų nustatyti pelną, kurio tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų. Šiuo klausimu nereikia atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį regiono turizmui ir ekonominei veiklai. Svarbus tik šių paslaugų poveikis oro uosto pelningumui, nes tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, į kurį atsižvelgiama atliekant šią analizę, būtų atsižvelgęs tik į jį.

(334) Teikiant rinkodaros paslaugas keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse ir atitinkamose oro uosto paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, gali padaugėti, nes rinkodaros paslaugos skirtos šiems maršrutams reklamuoti. Nors šis poveikis pirmiausia naudingas oro transporto bendrovei, jis taip pat naudingas ir oro uostą valdančiai įstaigai. Iš tikrųjų padaugėjus keleivių oro uostą valdanti įstaiga gali gauti daugiau pajamų iš tam tikrų oro uosto mokesčių ir teikiamų antžeminių paslaugų, taip pat daugiau su aviacija nesusijusių pajamų, pirmiausia iš veiklos, susijusios su automobilių stovėjimo aikštelėmis, maitinimo įstaigomis, kitomis paruoštomis ir kt.

(335) Taigi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris Po oro uostą būtų valdęs vietoj PBPPR, ketindamas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį iš tikrųjų būtų galėjęs atsižvelgti į šį teigiamą poveikį. Jis būtų į jį atsižvelgęs vertindamas atitinkamų oro maršrutų poveikį būsimoms savo pajamoms ir sąnaudoms ir tokiomis aplinkybėmis apskaičiuodamas šiais maršrutais skrisiančių keleivių skaičių, atspindintį teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį. Be to, šį poveikį jis būtų vertinęs atsižvelgdamas į visą paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpį, nurodytą oro uosto paslaugų sutartyje ir rinkodaros paslaugų sutartyje.

(336) Vykdydama procedūrą Komisija šį aspektą pripažino, nes paprašiusi Prancūzijos parengti pajamų ir sąnaudų prognozes, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų parengęs prieš sudarydamas rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis, ji Prancūzijai pasiūlė atsižvelgti į rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį laukiamam transporto srautui. Sudarydama sutartį, kurioje nurodyta veiksminga tam tikrų oro maršrutų reklamavimo veikla, oro uostą valdanti įstaiga iš tikrųjų gali numatyti gana didelį atitinkamais oro maršrutais skrendančių orlaivių vietų užimtumo koeficientą (arba apkrovos veiksnį)⁽⁵⁸⁾ ir į jį atsižvelgti vertindama būsimas savo pajamas. Šiuo klausimu Komisija atkreipia dėmesį į *Ryanair* nuomonę, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių oro uostą valdanti įstaiga ne tik patiria sąnaudų, bet ir gali gauti pelno.

(337) Reikėtų nustatyti, ar buvo galima pagrįstai tikėtis, kad rinkodaros paslaugų sutartyje arba oro uosto paslaugų sutartyje nustatytu laikotarpiu, kuriuo rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais bus teikiamos paslaugos, vietoj PBPPR Po oro uostą eksploatuojantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas gaus kito pelno, nesusijusio su teigiamu poveikiu šiais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, ir šį pelną įvertinti kiekybiškai.

⁽⁵⁷⁾ Konkreti rinkodaros paslaugų sutartis turi būti nagrinėjama kartu su atitinkama oro uosto paslaugų sutartimi, kaip sudaranti su ja vieną sandorį. Tačiau kiek yra rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių „porų“, tiek yra ir skirtingų sandorių.

⁽⁵⁸⁾ Vietų užimtumo koeficientas arba apkrovos veiksnys apibrėžtas kaip orlaivių, naudojamų paslaugoms aptariamam oro maršrutui teikti, užimtų vietų dalis.

- (338) Kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma *Ryanair* savo 2014 m. sausio 17 d. tyrime, teigia, kad tai buvo įmanoma. 2014 m. sausio 17 d. tyrimas pagrįstas nuomone, kad dėl oro uostą valdančios įstaigos, kaip antai PBPPR, įsigytų rinkodaros paslaugų gali gerėti oro uosto prekės ženklo įvaizdis, taigi nuolat didėti šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių, skrendančių ne vien rinkodaros paslaugų sutartyje ir oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius sutartyse nustatytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Visų pirma iš šio tyrimo matyti, kad, *Ryanair* teigimu, rinkodaros paslaugos ilgalaikį teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui gali turėti ir baigus galiojti rinkodaros paslaugų sutarčiai.
- (339) Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad iš jokios byloje pateiktos informacijos negalima spręsti, jog sudarydami rinkodaros paslaugų sutartis, nagrinėjamas vykdamą oficialią tyrimo procedūrą, PBPPR buvo numatę ir *a fortiori* kiekybiškai įvertinę galimą teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį, susijusį ne vien su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais arba, vertinant laiko požiūriu, padarytą po to, kai baigsis numatytas paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpis. Be to, nei Prancūzija, nei PBPPR nepasiūlė metodo, pagal kurį būtų galima nustatyti, kaip vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas galimybę sudaryti rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis, šį poveikį galėjo įvertinti.
- (340) Kaip jau nurodyta, iš AMS įsigytos rinkodaros paslaugos skirtos asmenims, kurie lankosi *Ryanair* interneto svetainėje, konkrečiau su Po susijusiame šios svetainės tinklalapyje arba Jungtinei Karalystei skirtame svetainės tinklalapyje (rinkodaros paslaugų sutarčių, susijusių su maršrutais Po–Londonas ir Po–Bristolis, atveju), Belgijai ir Nyderlandams skirtuose tinklalapiuose (su maršrutu Po–Šarlerua susijusių sutarčių atveju) arba Prancūzijai skirtame tinklalapyje (su maršrutu Po–Bovė susijusių sutarčių atveju). Dėl *Transavia* pažymėtina, kad visas rinkodaros paslaugas interneto svetainėje www.transavia.com buvo numatyta teikti Po kryptiai skirtame tinklalapyje. Taigi atitinkamos rinkodaros paslaugos daugiausia buvo orientuotos į asmenis, galinčius keliauti rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais. Teigiamas jų poveikis keleivių, skrendančių kitais Po krypties maršrutais, skaičiui yra daug labiau abejotinas ir bet kuriuo atveju iš tikrųjų per daug neaiškus, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį, į jį galėtų atsižvelgti ir kiekybiškai įvertinti.
- (341) Be to, šio poveikio ilgalaikiškumas taip pat labai abejotinas. Suprantama, kad Po ir jo regiono reklama *Ryanair* interneto svetainėje šios svetainės lankytojus galėjo paskatinti *Ryanair* bilietus į Po pirkti tuo metu, kai jie šią reklamą matė, arba šiek tiek vėliau. Tačiau mažai tikėtina, kad apsilankius *Ryanair* interneto svetainėje matytą reklamą lankytojai galėjo prisiminti po kelių savaičių ir kad tuo metu ši reklama galėjo turėti įtakos tam, kokius lėktuvo bilietus jie pirkė. Reklamos kampanija ilgalaikį poveikį gali turėti tuo atveju, kai reklamuojama naudojantis viena ar keliomis reklamos priemonėmis, kurias atitinkamu laikotarpiu vartotojai dažnai mato ar girdi. Pavyzdžiui, tokį ilgalaikį poveikį gali turėti reklaminė kampanija, transliuojama per televizijos kanalus ir bendro pobūdžio radijo stotis, rodoma visose interneto svetainėse ir (arba) visuose lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, jeigu vartotojai pasyviai ir pakartotinai mato ar girdi šiomis priemonėmis reklamuojamą informaciją. Tačiau reklama vien tam tikruose *Ryanair* interneto svetainės tinklalapiuose nelabai gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis.
- (342) Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma asmenų *Ryanair* interneto svetainėje lankosi per retai, kad vien dėl to ilgai prisimintų šioje svetainėje skelbtą regiono reklamą. Šią pastabą galima gerai pagrįsti dviem veiksniais. Pirma, pagal įvairias rinkodaros paslaugų sutartis Po regionas *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapyje trumpai ir net labai trumpai (pagal 2005 m. sutartį penkerius metus – 42 dienas per metus, pagal 2007 m. sutartį visus metus, pagal 2008 m. sutartį aštuonias dienas, pagal 2009 m. sutartį devynias dienas, pagal 2010 m. sutartį 45 dienas Jungtinei Karalystei skirtame tinklalapyje, 25 dienas Belgijai ir Nyderlandams skirtame tinklalapyje ir 25 dienas Prancūzijai skirtame tinklalapyje) reklamuotas pateikus paprastą PBPPR nurodytos interneto svetainės saitą. Tiek dėl šios reklamos pobūdžio (pateiktas paprastas saitas, kurio reklaminė vertė nedidelė), tiek dėl trumpo reklamos laikotarpio ši reklama galėjo turėti labai nedidelį poveikį tuo laiku, kai nebebuvo skelbiama, juo labiau kad ji skelbta tik *Ryanair* interneto svetainėje ir toliau neplatinta kitomis priemonėmis. Antra, kita su AMS sudarytose sutartyse nurodyta rinkodaros veikla apėmė tik interneto svetainės tinklalapius, susijusius su Po kryptimi. Labai tikėtina, kad dauguma asmenų šiame tinklalapyje lankosi retai ir tik tada, kai galbūt jau domisi šia kryptimi.
- (343) Pateiktos pastabos taip pat taikomos ir su *Transavia* sudarytai 2006 m. sutarčiai. Iš tikrųjų teikiant šioje sutartyje nurodytas rinkodaros paslaugas į *Transavia* interneto svetainės tinklalapį, susijusį su Po kryptimi, buvo tik įtraukiama informacija ir saitai, taip pat elektroninio žurnalo transavia.com prenumeratoriams el. paštu nuolat siunčiami pasiūlymai, kuriuose pristatytos su Po kryptimi susijusios traukos vietos.

- (344) Taigi nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais jis nepadidėjo arba padidėjo nedaug.
- (345) Beje, iš 2014 m. sausio 17 ir 31 d. *Ryanair* tyrimų matyti, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių gautas pelnas, nesusijęs su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais ir gautas pasibaigus paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiui, nurodytam rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartyse, labai neaiškus ir negali būti kiekybiškai įvertintas taip patikimai, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį patikimumą laikytų pakankamu.
- (346) Antai, pavyzdžiui, 2014 m. sausio 17 d. tyrime⁽⁵⁹⁾ nurodyta, kad „<...> būsimas papildomas pelnas, gautas pasibaigus oro uosto paslaugų sutartyje nurodytam laikotarpiui, iš esmės yra neaiškus“⁽⁶⁰⁾. Be to, šiame tyrime pasiūlyti du metodai, taikomi siekiant *ex ante* įvertinti teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį: pinigų srautais pagrįstas metodas ir kapitalo išpirkimu pagrįstas metodas.
- (347) Pagal pinigų srautais pagrįstą metodą vertinamas iš rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas pelnas, kaip būsimos pajamos, kurias oro uostą valdanti įstaiga gaus iš rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutarties, atskaičius atitinkamas sąnaudas. Pagal kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą vertinama, kaip dėl rinkodaros paslaugų, kaip nematerialiojo turto, įgyto už rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą kainą, gerėja oro uosto prekės ženklų įvaizdis.
- (348) Tačiau tyrime pabrėžta, kad yra daug dėl kapitalo išpirkimu pagrįsto metodo kylančių sunkumų, o tai rodo, kad rezultatai, kuriuos galima gauti taikant tokį metodą, nepatikimi, ir pirmenybė teiktina ne jam, o pinigų srautais pagrįstam metodui. Tyrime visų pirma nurodyta: „Taikant kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą reikėtų atsižvelgti tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiajam turtui. Tačiau nustatyti rinkodaros išlaidų dalį, skirtą būsimoms oro uosto pajamoms užtikrinti (t. y. investicijoms į oro uosto nematerialųjį turtą), gali būti sunku, kitaip, negu nustatyti išlaidas, dėl kurių gaunamos dabartinės oro uosto pajamos⁽⁶¹⁾.“ Jame taip pat pabrėžta, kad „siekiant taikyti kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą būtina įvertinti vidutinį laikotarpį, kuriuo dėl AMS rinkodaros kampanijos oro uostas galėtų išlaikyti klientus. Kadangi nėra pakankamų duomenų, vidutinį laikotarpį, kuriuo, pasibaigus AMS kampanijai, būtų išlaikyti klientai, praktiškai būtų labai sunku įvertinti⁽⁶²⁾.“
- (349) 2014 m. sausio 31 d. tyrime pasiūlyta praktiškai taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą. Pagal šį metodą pelnas, kuris dėl rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas baigus galioti rinkodaros paslaugų sutarčiai, yra galutinė vertė, apskaičiuojama tą dieną, kurią baigia galioti sutartis. Ši galutinė vertė apskaičiuojama remiantis papildomu pelnu, kurį dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių tikimasi gauti paskutiniais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurį tikimasi gauti paskutiniais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, oro uosto paslaugų sutarties galiojimo laikotarpiu, ir jis patikslinamas atsižvelgiant į Europos oro transporto rinkos augimo tempą bei tikimybės veiksnį, kuris, spėjama, rodo, ar oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys gali prisidėti prie oro uosto pelno baigus galioti šioms sutartims⁽⁶³⁾. Kaip nurodyta 2014 m. sausio 31 d. tyrime, ši galimybė duoti ilgalaikio pelno atsiranda dėl kelių veiksnių, „<...> į kuriuos įeina didesnis žinomumas ir stipresnis prekės ženklas, taip pat tinklo išorės veiksniai ir nuolatiniai keleiviai“⁽⁶⁴⁾; išsamesnių paaiškinimų šiuo klausimu nepateikta. Be to, taikant šį metodą atsižvelgiama į diskonto normą, kuri atspindi kapitalo kainą.

⁽⁵⁹⁾ Žr. 6.2.2.7 skirsnį.

⁽⁶⁰⁾ Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „<...> future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain.“

⁽⁶¹⁾ Žr. 42 išnašą.

⁽⁶²⁾ Žr. 42 išnašą.

⁽⁶³⁾ Žr. 356–357 konstatuojamąsias dalis.

⁽⁶⁴⁾ Žr. 42 išnašą.

- (350) Tyrime pasiūlyta taikyti [...] proc. tikimybės veiksnį, kuris jame laikomas pagrįstu. Tačiau labai teoriniame tyrime šiuo klausimu nepateiktas joks rimtas pagrindimas – nei kiekybinis, nei kokybinis. Siekiant pagrįsti šią [...] proc. normą jame nesiremta jokia faktine aplinkybe, susijusia su *Ryanair* veikla arba oro transporto ar oro uosto paslaugų rinkomis. Ši norma tyrime visiškai nesusieta su veiksniais, kurie jame nurodyti labai glaustai (žinomumas, stiprus prekės ženklas, tinklo išorės veiksniai, nuolatiniai keleiviai) ir dėl kurių, spėjama, su oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartimis susijęs pelnas ir toliau gaunamas baigus galioti šioms sutartims. Galiausiai tyrime visiškai nesiremta konkrečiu rinkodaros paslaugų, nurodytų įvairiose su AMS sudarytose sutartyse, turiniu siekiant išnagrinėti, kiek šios paslaugos gali turėti įtakos minėtiems veiksniams.
- (351) Be to, jame neįrodyta, kad baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai ir rinkodaros paslaugų sutarčiai yra kokia nors tikimybė ateityje ir toliau gauti pelno, kurį dėl šių sutarčių paskutiniais jų taikymo metais gavo oro uostą valdanti įstaiga. Jame taip pat nepagrįsta, kodėl, siekiant įvertinti oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties poveikį atitinkamam oro uostui, svarbus Europos oro transporto rinkos augimo tempas.
- (352) Todėl apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti sutartį, į galutinę vertę, apskaičiuotą taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, gali atsižvelgti labai nedaug.
- (353) Taigi iš 2014 m. sausio 31 d. tyrimo matyti, kad taikant ir pinigų srautais pagrįstą metodą, ir kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą galima gauti tik labai abejotinus rezultatus, kurių patikimumas labai nedidelis.
- (354) Be to, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė duomenų, kuriais būtų įrodyta, kad regioninius oro uostus, panašius į Po oro uostą, valdančios įstaigos iš tikrųjų taiko šiame tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą arba bet kokį kitą metodą, pagal kurį siekiama atsižvelgti į tai, kiek pelno būtų gauta baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims. Beje, Prancūzija nepateikė jokios pastabos dėl 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų, taigi tyrimų išvadų nepatvirtino.
- (355) Be to, kaip jau nurodyta, rinkodaros paslaugos, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, akivaizdžiai orientuotos į asmenis, galinčius keliauti rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytais maršrutais. Jeigu baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai paslaugos šiais maršrutais toliau neteikiamos, mažai tikėtina, kad baigus galioti šiai sutarčiai rinkodaros paslaugos gali ir toliau daryti teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui. Taigi oro uostą valdančiai įstaigai labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės toliau maršrutu teikti paslaugas pasibaigus laikotarpiui, kuriuo tokias paslaugas teikti ji įsipareigojo oro uosto paslaugų sutartyje. Visų pirma pigių skrydžių oro transporto bendrovės įrodė, kad jos labai dinamiškai valdo veiklą, susijusią su paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais pradėjimu ir nutraukimu. Todėl sudarydamas sandorį, tokį kaip nagrinėjami vykdant oficialią tyrimo procedūrą, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas negalėtų remtis oro transporto bendrovės noru baigus galioti sutarčiai toliau teikti paslaugas atitinkamam maršrutui.
- (356) Be to, siekiant išsamumo reikėtų pažymėti, kad taikant 2014 m. sausio 31 d. tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą apskaičiuota galutinė vertė yra teigiama (taigi turi teigiamą poveikį numatomam pelningumui, susijusiam su oro uosto paslaugų sutartimi ir rinkodaros paslaugų sutartimi) tik tada, jeigu papildomas pelnas, kurį dėl šių sutarčių tikimasi gauti paskutiniais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra teigiamas. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurio tikimasi paskutiniais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, ir numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, taikant jam du veiksnys. Pirmasis veiksnys – bendras Europos oro transporto rinkos augimas; jis rodo, kokio transporto srauto augimo tikimasi. Antrasis veiksnys – [...] proc. norma, kuri iš esmės rodo tikimybę, kad vykdant baigusias galioti sutartis skatinama panašias sutartis sudaryti ateityje, todėl gali vykti panašus kapitalo judėjimas. Taigi jeigu būsimas papildomas pelnas, kurį gauti tikimasi paskutiniais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra neigiamas, galutinė vertė taip pat bus neigiama (arba daugiausia lygi nuliui), ir tai reiškia, kad sudarius panašias sutartis į tas, kurių galiojimas neseniai baigėsi, oro uosto pelningumas kiekvienais metais gali mažėti, kaip ir taikant baigusias galioti sutartis.
- (357) 2014 m. sausio 31 d. tyrime šis atvejis apžvelgtas labai glaustai – nepateikus komentarų ar pagrindimų išnašoje tik nurodyta, kad „<...> jokia galutinė vertė negali būti apskaičiuota, jeigu papildomas grynas pelnas, susijęs su bendrovei AMS atliktais mokėjimais, paskutiniais nagrinėjamo laikotarpio metais yra neigiamas“⁽⁶⁵⁾. Tačiau, kaip bus įrodyta toliau, pagal visas šioje byloje nagrinėjamas atitinkamas sutartis numatyti papildomi srautai, atsižvelgiant į grynąją dabartinę vertę, yra neigiami kiekvienais metais, o ne vien vertinant bendrai. Taigi pagal šias sutartis

⁽⁶⁵⁾ 2014 m. sausio 31 d. tyrimo 17 išnaša (laisvas vertimas iš anglų kalbos): „<...> no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.“

galutinė vertė, apskaičiuota taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, yra nulinė ar net neigiama. Todėl jeigu į tokią galutinę vertę būtų atsižvelgta, išvada, kad dėl įvairių sutarčių suteikta ekonominės naudos, nebūtų paneigta.

- (358) Taigi iš to, kas išdėstyta, matyti, kad vienintelis konkretus pelnas, kurio iš rinkodaros paslaugų sutarties tikėtusi apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ir į kurio dydį jis atsižvelgtų vertindamas suinteresuotumą sudaryti tokią sutartį, susietą su oro uosto paslaugų sutartimi, yra galimas teigiamas rinkodaros paslaugų poveikis aptariamose sutartyse nurodytais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui sutartyse nurodytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Komisijos nuomone, kitas galimas pelnas būtų laikomas per daug neaiškiu, kad į jo dydį būtų galima atsižvelgti, ir iš tikrųjų nėra jokios informacijos, kuria remiantis būtų galima spręsti, kad PBPPR į tokį pelną atsižvelgė.

Oro uosto paslaugų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, sąlygų palyginimo su kituose oro uostuose renkama oro uosto mokesčiais reikšmė

- (359) Pagal naująsias gaires remiantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principu į pagalbą oro uostu besinaudojančiam oro transporto bendrovei iš esmės gali būti neatsižvelgiama, jeigu:

a) oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba

b) atliekant *ex ante* analizę, t. y. analizę, pagrįstą skiriant priemonę turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pajamų padidėjimą⁽⁶⁶⁾.

- (360) Be to, pagal naująsias gaires „vertindama oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokių mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu“⁽⁶⁷⁾.

- (361) Tačiau dėl pirmojo metodo (palyginimo su rinkos kaina) Komisijai kyla didelių abejonų, kad šiuo metu galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Komisijos nuomone, papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių susitarimus⁽⁶⁸⁾.

- (362) Šiuo klausimu pažymėtina, kad apskritai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas iš tikrųjų gali būti taikomas atsižvelgiant į vidutinę kitose panašiose rinkose nustatytą kainą, jeigu rinkos kaina gali būti pagrįstai nustatyta arba patvirtinta remiantis kitais rinkos rodikliais. Tačiau šis metodas negali būti tinkamas taip pat ir oro uosto paslaugų atveju. Iš tikrųjų sąnaudų ir pajamų struktūra oro uostuose labai skiriasi. Šios sąnaudos ir pajamos iš tiesų priklauso nuo oro uosto plėtros, oro transporto bendrovių, kurių orlaiviais teikiamos paslaugos oro uoste, skaičiaus, pajėgumo teikti keleivinio transporto paslaugas, infrastruktūros būklės, reglamentavimo sistemos, kuri valstybėse narėse gali skirtis, taip pat anksčiau oro uosto sukauptų nuostolių ir prisiimtų įsipareigojimų⁽⁶⁹⁾.

- (363) Be to, dėl oro transporto rinkos liberalizavimo atlikti bet kokią vien lyginamąją analizę yra sunku. Kaip matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika negrindžiama viešų kainų, nustatytų lyginant pavienes paslaugas, sąrašu. Iš tikrųjų šie komerciniai santykiai labai įvairūs. Jie apima rizikos, susijusios su keleivių skaičiumi ir atitinkama komercine ir finansine atsakomybe, pasidalijimą, visuotinį paskatų mechanizmą (pavyzdžiui, su maršrutų arba skraidinamų keleivių skaičiumi susijusių nuolaidų) taikymą ir rizikos paskirstymo sutarčių galiojimo laikotarpiu pokyčius. Todėl sandorius vienus su kitais nelabai galima lyginti remiantis stovėjimo oro uoste laiko arba vieno keleivio kaina.

- (364) Savo 2013 m. balandžio 9 d. tyrime *Ryanair* iš esmės pritaria teiginiui, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą galima taikyti remiantis lyginimu su kitų Europos oro uostų taikoma komercine praktika.

⁽⁶⁶⁾ Naujųjų gairių 53 dalis.

⁽⁶⁷⁾ Naujųjų gairių 66 dalis.

⁽⁶⁸⁾ Naujųjų gairių 59 ir 61 dalys.

⁽⁶⁹⁾ Žr. 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos C 12/08 – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24) 88 ir 89 konstatuojamąsias dalis.

- (365) Pirmiausia pažymėtina, kad vykdant procedūrą nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis Komisijai nepateikė lyginamosios oro uostų imties, kuria būtų galima naudotis šioje byloje ir į kurią įtraukti oro uostai būtų pakankamai panašūs į Po oro uostą atsižvelgiant į transporto intensyvumą, skrydžio rūšį, oro uosto paslaugų rūšį ir mastą, atstumą nuo oro uosto iki didmiesčio, traukos zonos gyventojų skaičių, aplinkinės teritorijos gerovės rodiklį ir tai, kad yra kitų geografinių vietovių, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių⁽⁷⁰⁾.
- (366) Nors tokia oro uostų imtis ir būtų pateikta, šiuo atveju lyginamojo metodo bet kuriuo atveju nebūtų galima taikyti. Iš tikrųjų, kaip jau įrodyta, nagrinėtini sandoriai yra sudėtiniai, juos sudaro oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis (kartais sujungtos į vieną teisinį pagrindą). Šie sandoriai apima kelias kainas, t. y. įvairius oro uosto mokesčius, antžeminių paslaugų kainą ir rinkodaros paslaugų kainą; kai kurios iš šių kainų priklauso nuo keleivių skaičiaus, kai kurios – nuo orlaivių skrydžių skaičiaus, o kitos yra fiksuotos. Taigi pagal kiekvieną sandorį vyksta sudėtingas kapitalo judėjimas tarp oro uostą valdančios įstaigos ir oro transporto bendrovės bei jos patronuojamųjų bendrovių – ši kapitalą sudaro iš oro uosto mokesčių gautos pajamos ir pajamos, susijusios su antžeminėmis paslaugomis bei rinkodaros paslaugomis.
- (367) Taigi su lyginamųjų oro uostų rinktais oro uosto mokesčiais palyginus vien oro uosto mokesčius, kuriuos PBPPR rinko iš atitinkamų oro transporto bendrovių, nebūtų gauta jokios naudingos informacijos apie tai, ar laikytasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Kad sandoriams, dėl kurių atliekamas šis vertinimas, būtų taikomas tinkamas lyginamasis metodas, *a minima* reikėtų rasti į lyginamąją imtį įtrauktų oro uostų sudarytų panašių sandorių rinkinį, visų pirma apimančių lygiavertes rinkodaros ir antžemines paslaugas. Atsižvelgiant į tai, kad sandoriai, dėl kurių atliekamas šis vertinimas, yra labai sudėtingi ir konkretūs, ieškoti tokios panašių sandorių imties neįmanoma, juo labiau kad antžeminių ir rinkodaros paslaugų kainos retai skelbiamos viešai, ir šias kainas būtų sunku sužinoti, kad jas būtų galima laikyti lyginimo pagrindu.
- (368) Galiausiai jeigu remiantis tinkama lyginamąja analize būtų galima nustatyti, kad pagal įvairius sandorius, dėl kurių atliekamas šis tyrimas, mokamos atitinkamos kainos, nustatytos remiantis lyginamąja sandorių imtimi, yra lygios rinkos kainai arba už šią kainą didesnės, tuo remdamasi Komisija vis dėlto negalėtų daryti išvados, kad šie sandoriai atitinka rinkos kainą, jeigu paaiškėtų, kad juos sudarant oro uostą valdanti įstaiga galėjo tikėtis dėl jų patirti papildomų sąnaudų, didesnių už papildomas pajamas. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas visiškai nesuinteresuotas tiekti prekių arba teikti paslaugų už rinkos kainą, kai dėl to patiriama papildomų nuostolių.
- (369) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šią analizę reikėtų priminti, kad priėmus naująsias gaires ir Prancūzijos, ir suinteresuotųjų šalių buvo paprašyta pateikti pastabas dėl gairių nuostatų taikymo šiai bylai (žr. 22 ir 23 konstatuojamąsias dalis). Šiuo atveju nei Prancūzija, nei suinteresuotosios šalys iš esmės neužginčijo Komisijos požiūrio, kad papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir oro transporto bendrovių sudarytus susitarimus, nes negalima nustatyti tinkamo lyginamojo dydžio, o juo remiantis – tikros paslaugų, kurias oro uostai teikia oro transporto bendrovėms, rinkos kainos.
- (370) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šiuo atveju turi būti taikomas metodas, kuris naujosiose gairėse apskritai rekomenduojamas tuo atveju, kai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikomas oro uostų ir oro transporto bendrovių santykiams, t. y. atliekama papildomo pelningumo *ex ante* analizė.
- (371) Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uostą valdanti įstaiga gali būti objektyviai suinteresuota sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, kai gali pagrįstai tikėtis, kad dėl šio sandorio padidės jos pelnas (arba sumažės nuostoliai), palyginti su priešinga padėtimi, jeigu šis sandoris nebūtų sudarytas⁽⁷¹⁾, neatsižvelgiant į jokią palyginimą su sąlygomis, kurias oro transporto bendrovėms siūlo kitos oro uostus valdančios įstaigos, taip pat su sąlygomis, kurias ta pati oro uostą valdanti įstaiga siūlo kitoms oro transporto bendrovėms.
- (372) Aptariant antrąjį atvejį pažymėtina, kad, kaip Komisija nurodė naujosiose gairėse, „kainų diferenciacija yra įprasta verslo praktika, jeigu ji atitinka visus svarbius konkurencijos ir konkrečių sektorių teisės aktus. Vis dėlto tokia diferencijuota kainų politika turėtų būti komerciniu atžvilgiu pateisinama, kad būtų laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijaus“⁽⁷²⁾ (praleistos išnašos). Šiuo klausimu pažymėtina, kad kai kurių

⁽⁷⁰⁾ Naujųjų gairių 60 dalis.

⁽⁷¹⁾ Kitaip sakant, jeigu papildomas pelningumas, kurį tikimasi gauti dėl šio sandorio, yra teigiamas.

⁽⁷²⁾ Naujųjų gairių 62 punktas.

trečiųjų šalių pastabos, kuriose iš esmės priekaištauja PBPPR, kad jie savo bendros kainų nustatymo sistemos vienodai netaikė visoms oro transporto bendrovėms, yra nesvarbios taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Pavyzdžiui, 169 konstatuojamojoje dalyje apibendrinta *Air France* pastaba, kad PBPPR tam tikromis aplinkybėmis turėjo imti iš *Ryanair* „apšvietimo mokesčių“, yra nesvarbi. Iš tikrųjų tai, kad oro uostą valdanti įstaiga su oro transporto bendrove derasi dėl sąlygų, neatitinkančių šios įstaigos bendros kainų nustatymo sistemos, ir net derasi dėl šios sistemos neatitinkančios kainų struktūros, nereiškia, jog ji neišvengiamai šiai bendrovei suteikia ekonominės naudos.

Bendras visų PBPPR ir oro uostą valdančios įstaigos veiksmų vertinimas

- (373) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė pirminę nuomonę, kad visų PBPPR veiksmai turi būti vertinami kartu su oro uostą valdančios įstaigos veiksmais ir prirėkus su valstybės arba kitų valstybės institucijų, kurios kontroliuoja oro uostą valdančią įstaigą arba dalyvauja ją finansuojant, veiksmais.
- (374) Prancūzija nurodė sutinkanti su tuo, kad oro uostą valdančios įstaigos, visų PBPPR ir kitų valstybės institucijų veiksmai būtų vertinami bendrai.
- (375) Iš tikrųjų taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikėtų atsižvelgti į visų PBPPR, o ne vien į oro uostą valdančio šių rūmų skyriaus veiksmus. Iš tiesų PBPPR oro uostą valdantis skyrius neturi teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PBPPR teisinio subjektiškumo. Be to, nors oro uosto paslaugų sutartys sudarytos su oro uostu, kuris yra bendrovės *Ryanair* ir kitų oro transporto bendrovių mokamų oro uosto mokesčių gavėjas, vis dėlto dauguma su rinkodaros paslaugų sutartimis susijusių sąnaudų įtraukiama į bendrą PBPPR biudžetą ir nebūtinai atspindi oro uosto sąskaitose. Beje, Prancūzija šiuo klausimu nurodo, kad PBPPR tokias sąnaudas padengė tiesiogiai ⁽⁷³⁾.
- (376) Todėl Komisija mano, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų oro uostą valdančios įstaigos ir visų PBPPR veiksmai, vykdyti palaikant santykius su oro transporto bendrovėmis ir jų patronuojamomis bendrovėmis, turi būti vertinami bendrai.

Išvados dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo taisyklių

- (377) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad norėdama atitinkamoms sutartims taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija kiekvienos rinkodaros paslaugų sutarties atveju kartu turi nagrinėti šią sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį, ir nustatyti, ar vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, šiuos sandorius būtų sudaręs. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti su sutartimis susijusį papildomą pelningumą, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs sudarydamas sutartis, vertinant viso sutarčių taikymo laikotarpio:
- būsimą papildomą transporto srautą, kurį tikėtasi pasiekti įgyvendinant šias sutartis, galbūt atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientams skraidinant sutartyse nurodytais maršrutais,
 - būsimas papildomas pajamas, kurias tikėtasi gauti įgyvendinant šias sutartis, įskaitant aviacijos mokesčių ir antžeminių paslaugų pajamas, gautas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat su aviacija nesusijusias pajamas, gautas dėl papildomo įgyvendinant šias sutartis atsiradusio transporto srauto,
 - būsimas papildomas sąnaudas, kurias tikėtasi patirti įgyvendinant šias sutartis, įskaitant veiklos sąnaudas ir galimas papildomas investicijų sąnaudas, patirtas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat rinkodaros paslaugų sąnaudas.
- (378) Atlikus šiuos skaičiavimus turi būti nustatyti būsimi metiniai srautai, atitinkantys papildomų pajamų ir sąnaudų skirtumą; jei reikia, šie srautai turi būti diskontuoti taikant oro uostą valdančios įstaigos kapitalo kainą atspindinčią normą. Teigiama grynoji dabartinė vertė iš esmės rodo, kad ekonominės naudos pagal atitinkamas sutartis nesuteikta, o neigiama grynoji dabartinė vertė reiškia, kad tokios naudos suteikta.

⁽⁷³⁾ Prancūzija šiuo klausimu nurodė: „PBPPR, kurių vienas iš uždavinių yra užtikrinti savo teritorijos ekonominę plėtrą, 2005 m. birželio 30 d. su AMS pasirašytoje sutartyje, susijusioje su maršrutu Po–Londonas, nustatytas finansines taisykles finansavo tiesiogiai iš savo, o ne oro uosto biudžeto.“

- (379) Pažymėtina, kad atliekant tokį vertinimą BBPPR ir *Ryanair* argumentai, jog BBPPR įsigytų rinkodaros paslaugų kaina lygi kainai, kurią galima laikyti už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, arba yra už šią kainą mažesnė, yra nesvarbūs. Iš tikrųjų tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, nebūtų linkęs įsigyti tokių paslaugų net ir už rinkos kainai lygią arba už rinkos kainą mažesnę kainą, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas, vertinant dabartine verte. Iš tikrųjų tokiu atveju rinkos kaina būtų per didelė, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas norėtų ją mokėti, taigi jis pagrįstai atsisakytų nagrinėjamų paslaugų.
- (380) Dėl tų pačių priežasčių atliekant šią analizę yra nesvarbi aplinkybė, kad oro uosto paslaugų sutartyje nurodytos oro uosto paslaugų kainos gali būti didesnės už oro uostą valdančių įstaigų nustatytas kainas arba šioms kainoms lygios (taigi panašias paslaugas galima palyginti), nes negalima tikėtis, kad dėl jų bus gauta pakankamai papildomų pajamų papildomoms sąnaudoms padengti, vertinant dabartine verte.

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas

- (381) Vertinant nagrinėjamas sutartis ir atsižvelgiant į išdėstytas pastabas reikėtų priminti, kad tiek pagalba pagal šias sutartis, tiek tokios pagalbos dydis turi būti vertinami atsižvelgiant į padėtį, susiklosčiusią sudarant šias sutartis⁽⁷⁴⁾, tiksliau atsižvelgiant į turėtą informaciją ir pokyčius, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti.
- (382) Savo 2011 m. gegužės 30 d. rašte Prancūzija nurodė, kad su *Ryanair* ir AMS sudarant 2005 m. sutartis nebuvo jokio rinkos tyrimo ar verslo plano, kuriame būtų įvertinti ir ekonomiškai pagrįsti oro uosto prisiimti išpareigojimai dėl *Ryanair*.
- (383) Atsižvelgiant į Prancūzijos pateiktą informaciją taip pat akivaizdu, kad prieš sudarydami kitas vykdančią oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis BBPPR nebuvo atlikę jokio rinkos tyrimo, parengę verslo plano arba atlikę kiekybinio pelningumo vertinimo, išskyrus 2006 m. sutartį su *Transavia*, dėl kurios 2005 m. gruodžio mėn. buvo parengtas verslo planas (toliau – *Transavia verslo planas*).
- (384) Be *Transavia* verslo plano, vienintelis Prancūzijos pateiktas kiekybinis ekonominis vertinimas yra 2003–2004 m. poveikio tyrimas, kuriame su *Ryanair* keleiviais susijęs ekonominis poveikis regionui įvertintas 8–10 mln. EUR. 2011 m. sausio mėn. atliktoje oro uosto keleivių apklausoje, kurią taip pat pateikė Prancūzija, šie rezultatai patvirtinti, o vidutinės vieno keleivio išlaidos skrendant *Ryanair* orlaiviu į Po įvertintos 339 EUR. Vis dėlto taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą šie tyrimai yra nesvarbūs. Iš tikrųjų jie susiję su *Ryanair* veiklos poveikiu apskritai regiono ekonominei struktūrai, o ne vien oro uosto pelningumui. Tačiau pagal nusistovėjusią teismo praktiką taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į argumentus, susijusius su regionų vystymusi, negali būti atsižvelgta⁽⁷⁵⁾.
- (385) *Ryanair* nuomone, tuo, kad sudarant pagal oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis verslo plano nebuvo, negali būti remiamasi kaip įrodymu, kad nesilaikyta rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.
- (386) Komisija mano, kad verslo plano nebuvimas yra rimtas įrodymas, dėl kurio galima daryti išvadą, kad su *Ryanair* ir AMS sudarytos sutartys neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, juo labiau kad dėl šių sutarčių nei Prancūzija, nei BBPPR negalėjo pateikti jokios, net ir neišsamios, kiekybinės pelningumo analizės, atliktos prieš sudarant sutartis.
- (387) Apskritai Prancūzija nepateikė jokio įrodymo, kad oro uostą valdanti įstaiga atliko rizikos, kuri sudarant sutartis su *Ryanair* ir AMS prisiimta atsižvelgiant į galimą su šiomis sutartimis susijusį pelną, analizę. Priešingai, Prancūzija nurodo, kad BBPPR atsižvelgė į regiono vystymosi tikslą. Taigi šis teiginys yra papildomas įrodymas, dėl kurio galima spėti, kad sutartys su *Ryanair* ir AMS neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

⁽⁷⁴⁾ Pavyzdžiui, žr. 2005 m. spalio 19 d. Sprendimo *Freistaat Thüringen prieš Komisiją*, T-318/00, 2005 m. Rink. p. II-4179, 125 punktą ir Sprendimo *EDF prieš Komisiją*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 85, 104 ir 105 punktus.

⁽⁷⁵⁾ Žr. 1999 m. sausio 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Neue Maxhütte Stahlwerke ir Lech-Stahlwerke prieš Komisiją*, T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, 1999 m. Rink. p. II-17, 120 punktą.

- (388) Kaip paaiškinta toliau, šiuos įrodymus galima patvirtinti remiantis Komisijos vertinimu, kokią pelningumo analizę būtų atlikęs tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.
- (389) Vykdydama procedūrą Komisija paprašė Prancūzijos remiantis objektyvia informacija, kurią PBPPR žinojo sudarydami sutartis, ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, parengti kiekybinę pelningumo analizę, kurią rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų atlikęs prieš sudarydamas sutartis su *Ryanair* ir AMS.
- (390) Atsakydama į šį prašymą Prancūzija pateikė parengtą numatytų papildomų sąnaudų ir pajamų, susijusių su kiekviena sutartimi, sudaryta su *Ryanair* ir AMS, analizę. Ši analizė daugiausia pagrįsta *a posteriori*, t. y. sudarius sutartis, nustatytais duomenimis. Taigi pagal Prancūzijos taikytą metodą buvo apskaičiuotos vienam keleiviui tenkančios vidutinės sąnaudos ir pajamos, remiantis 2003–2011 m. nustatytais oro uosto veiklos sąnaudomis, pajamomis ir transporto srautu. Nagrinėdama kiekvieną sutartį Prancūzija šiuos duomenis naudojo padidinus juos numatytu papildomu transporto srautu, susijusiu su kiekviena sutartimi, t. y. transporto srautu, kurį, sudarant sutartį, buvo galima tikėtis pasiekti dėl sutarties. Kadangi ši analizė daugiausia pagrįsta sąnaudų ir pajamų duomenimis, nustatytais sudarius įvairias sutartis, ir nebūtinai duomenimis, kurie buvo numatyti sudarant sutartis, taikant šį metodą negalima parodyti, kokią pelningumo vertinimą būtų atlikęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, prieš nusprenddamas sudaryti šias sutartis.
- (391) Be to, dėl papildomų veiklos sąnaudų pažymėtina, kad pagal Prancūzijos taikytą metodą atsižvelgiama į visas vieneto sąnaudas, t. y. visas vienam keleiviui tenkančias oro uosto veiklos sąnaudas, o ne papildomas sąnaudas, t. y. konkrečiai dėl kiekvienos sutarties patirtas vieno keleivio sąnaudas. Tačiau papildomos sąnaudos gali skirtis nuo visų vieneto sąnaudų ir apskritai būti daug mažesnės, atsižvelgiant į didelę nustatytųjų oro uosto sąnaudų dalį. Taigi visų vieneto sąnaudų naudojimas yra antrasis Prancūzijos pasiūlyto metodo trūkumas. Be to, naudojant šias sąnaudas labai sumažėja su tam tikromis sutartimis susijęs pelningumas ir taip baudžiamos atitinkamos nagrinėjamas sutartis sudariusios oro transporto bendrovės.
- (392) Taigi Komisija, taikydama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, pati atliko su įvairiomis sutartimis susijusių papildomų sąnaudų ir pajamų, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs *ex ante*, analizę. Padarytos prielaidos ir analizės rezultatai pateikti 393–440 konstatuojamosiose dalyse. Dėl sutarties su *Transavia* pažymėtina, kad siekdama atlikti vertinimą Komisija tiesiogiai naudojosi *Transavia* verslo planu.

Laikotarpis

- (393) Vertindamas suinteresuotumą sudaryti oro uosto paslaugų sutartį ir (arba) rinkodaros paslaugų sutartį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs atitinkamų sutarčių galiojimo laikotarpį. Kitaip tariant, jis būtų vertinęs sutarčių taikymo laikotarpiu patirtas papildomas sąnaudas ir gautas papildomas pajamas.
- (394) Pasirinkti ilgesnį laikotarpį neatrodo pagrįsta. Iš tikrųjų sudarydamas sutartis apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų rėmęsis tuo, kad baigus galioti šioms sutartims jos bus pratęstos tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis, juo labiau kad, kaip žinoma, pigių skrydžių bendrovės, kaip antai *Ryanair* ir *Transavia*, imasi labai dinamiškų veiklos pokyčių – pradeda teikti paslaugas tam tikrais maršrutais ir jas nutraukia arba skrydžius ima vykdyti dažniau ir jų skaičių sumažina. Taigi bet koks sutarčių pratęsimas buvo tolima ir per daug neaiški ateitis, kad rinkos dalyvis pagrįstus ekonominius sprendimus galėtų priimti remdamasis tokia tikimybe.
- (395) Be to, pažymėtina, kad kai kurių sutarčių atveju sutartyje nurodyta veikla iš tikrųjų pradėta vykdyti ne tą pačią dieną, kurią sudaryta sutartis. Šiuo atveju atspirties tašku laikyta diena, kurią veikla iš tikrųjų pradėta vykdyti, o ne sutarties sudarymo diena ⁽⁷⁶⁾.
- (396) Taip pat pažymėtina, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą nebuvo atsižvelgta į tai, kad visą kai kuriose sutartyse nurodytą laikotarpį *Ryanair* neteikė paslaugų tam tikrais maršrutais, nes sudarant sutartis ši aplinkybė nebuvo nei žinoma, nei numatyta.
- (397) Toliau sprendime Komisija, remdamasi padarytomis prielaidomis, su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis išnagrinės atsižvelgdama į transporto srautus ir papildomas pajamas bei sąnaudas, paskui vieną po kito pateiks šių su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių ir su *Transavia* sudarytos sutarties analizės rezultatus.

⁽⁷⁶⁾ Žr. 6 lentelę.

Papildomas transporto srautas ir numatytų skrydžių į abi puses skaičius (sutartys su Ryanair ir AMS)

- (398) Komisijos analizė pagrįsta papildomu transporto srautu (kitais sakant, papildomų keleivių skaičiumi), kurį sudarydamas sutartis būtų galėjęs iš anksto numatyti vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Pavyzdžiui, 2003 m. sutarties atveju buvo nustatytas keleivių skaičius, kurio 2003 m. galėjo tikėtis Po oro uostą valdanti įstaiga, atsižvelgusi į tai, kad sutarties vykdymo laikotarpiu *Ryanair* teiks paslaugas maršrutu Po–Londonas.
- (399) Numatytas papildomas transporto srautas buvo nustatytas atsižvelgiant į įvairiose oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytą maršrutų skaičių ir skrydžių dažnį, taip pat į su tuo susijusį metinių skrydžių į abi puses skaičių.
- (400) Be to, Komisija atsižvelgė į *Ryanair* naudojamų orlaivių vietų skaičių – orlaiviuose *Boeing 737–800* yra 189 vietos⁽⁷⁷⁾.
- (401) Komisija rėmėsi prielaida, kad vieno skrydžio vietų užimtumo koeficientas yra 85 % Tai *Ryanair* palanki prielaida, nes 85 % koeficientas yra didelis. Beje, šis koeficientas šiek tiek didesnis už skrydžių, kuriuos *Ryanair* vykdo savo tinkle, vidurkį⁽⁷⁸⁾ ir didesnis už vietų užimtumo koeficientą, kurį parengtose pelningumo analizėse Prancūzija pasiūlė taikyti įvairių sutarčių atveju, arba jam lygus. Tačiau, Komisijos nuomone, tokį didelį vietų užimtumo koeficientą galima rinktis (nors tai ir yra palanki prielaida) siekiant parodyti galimą teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį įvairiose sutartyse nurodytais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui ir atsižvelgiant į tai, kad nėra kitos informacijos apie kiekybiškai įvertintą numatomą šių paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientui.
- (402) Kai sutarties taikymo laikotarpis nesutapo su ištisais kalendoriniais metais, Komisija į jį atsižvelgė numatytą kiekvienų sutarties taikymo metų transporto srautą apskaičiuodama pagal metų, kuriais turėjo būti taikoma sutartis, dienų skaičių.
- (403) Kai kuriose sutartyse buvo nurodytas keleivių skaičius, kurio tikėtasi sulaukti numatytais maršrutais. Tačiau kadangi šie skaičiai teisiškai neprivalomi, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas savo pelningumo analizėje nebūtinai būtų į juos atsižvelgęs. Taigi Komisija į šiuos skaičius neatsižvelgė ir padarė prielaidą, kad visų sutarčių atveju vietų užimtumo koeficientas yra 85 % (didesnis už nurodytus skaičius).
- (404) Be to, kai kuriose sutartyse nurodyta, kad oro transporto bendrovė prisiima išpareigojimą dėl mažiausio keleivių, kurie turi būti skraidinami atitinkamais maršrutais, skaičiaus. Vis dėlto tikėtina, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų rėmęsis didesniu keleivių skaičiumi negu mažiausias oro transporto bendrovės garantuotas skaičius. Iš tikrųjų galbūt jis būtų padaręs prielaidą, kad oro transporto bendrovė numatė patikimumo ribą tarp mažiausio transporto srauto, kurį ji išpareigoja užtikrinti, ir transporto srauto, kurio pagrįstai galima tikėtis. Taigi Komisija nusprendė savo vertinime į šiuos mažiausius privalomus skaičius neatsižvelgti.
- (405) Komisijos apskaičiuotas papildomas transporto srautas apskritai yra didesnis ir už privalomus mažiausius skaičius, ir už įvairiose sutartyse nurodytus neprivalomus skaičius.
- (406) Galiausiai pažymėtina, kad 2005 m. sutarčių sąlygas PBPPR ir *Ryanair* ir (arba) AMS 2009 m. iš dalies pakeitė: sumažino maršrutu Po–Londonas vykdomų skrydžių dažnį (nustatė, kad iš anksto numatytų 2009 m. skrydžių yra 211), o metinę rinkodaros paslaugų sumą sumažino iki [...] EUR. Taikydama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija pateikė tokius pat argumentus kaip ir dėl kitų sutarčių, t. y. pareiškė nuomonę, kad su šiuo priedu, kuriuo padaryti pakeitimai, susijęs papildomas transporto srautas apima visus šiame priede nurodytus maršrutus, skrydžių dažnius ir skrydžius.

Papildomos pajamos (su Ryanair ir AMS sudarytos sutartys)

- (407) Komisija siekė nustatyti su kiekvienu nagrinėjamu sandoriu susijusias papildomas pajamas, t. y. dėl sandorio gautas pajamas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.
- (408) Taikydama bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodo principą Komisija mano, kad reikėtų atsižvelgti į su aviacija susijusias ir nesusijusias pajamas.

⁽⁷⁷⁾ 2003 m. sutartyje nurodyti du orlaivių, kuriuos gali naudoti *Ryanair*, modeliai: *Boeing 737–200* ir *Boeing 737–800*. Savo analizėje Komisija palankią prielaidą dėl transporto srauto, atsiradusio bendrovei *Ryanair* teikiant paslaugas, padarė remdamasi orlaiviu, kuriame yra daugiau vietų (*Boeing 737–800*).

⁽⁷⁸⁾ Žr. internete (<http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>).

- (409) Su aviacija susijusias pajamas sudaro įvairių mokesčių, kuriuos oro transporto bendrovė moka oro uostą valdančiai įstaigai, pajamos, t. y. pajamos, gautos iš:
- tūpimo mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma),
 - keleivio mokesčio (už vieną keleivį mokama suma),
 - antžeminių paslaugų mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma, nustatyta įvairiose oro uosto paslaugų sutartyse).
- (410) PBPPR renkamas tūpimo mokestis ir keleivio mokestis iš esmės yra reglamentuojami mokesčiai, kuriais atlyginama už galimybę naudotis oro uosto infrastruktūra ir kurie pasikonsultavus nustatomi visoms šia infrastruktūra besinaudojančioms oro transporto bendrovėms ir yra viešai skelbiami. Pagal įvairias su *Ryanair* ir *Transavia* sudarytas oro uosto paslaugų sutartis taikoma viešųjų oro uosto mokesčių sistema. Atsižvelgdama į šias sutartis Komisija kaip numatytas tūpimo mokesčio ir keleivio mokesčio vieneto sumas taikė sudarant sutartis galiojusias viešųjų mokesčių sumas, indeksavusi jas 2 % per metus. Komisijos nuomone, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų galėjęs numatyti 2 % infliaciją, nes Europos Centrinis Bankas (ECB) tokią normą yra numatęs euro zonai⁽⁷⁹⁾. Iš tikrųjų pagrįstai buvo galima numatyti, kad reglamentuojami mokesčiai kasmet bus didinami siekiant kompensuoti infliaciją.
- (411) Antžeminių paslaugų mokesčiai yra ne reglamentuojami, bet nustatomi dvišaliu susitarimu. Įvairiose su *Ryanair* sudarytose oro uosto paslaugų sutartyse ir su *Transavia* sudarytoje sutartyje jie nurodyti kaip neindeksuojamos fiksuotos sumos, susijusios su orlaivių stovėjimo oro uoste laiku. Taigi atlikdama analizę Komisija atsižvelgė į šias sumas.
- (412) Siekdama apskaičiuoti iš trijų nurodytų aviacijos mokesčių gautas pajamas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų tikėjęs gauti dėl kiekvienos sutarties, Komisija naudojosi numatytų skrydžių į abi puses skaičiumi (apskaičiuodama tūpimo mokesčio ir antžeminių paslaugų mokesčio pajamas) ir numatytų papildomų keleivių skaičiumi (apskaičiuodama keleivio mokestį); šie skaičiai nustatyti kiekvienoje sutartyje, ir Komisija prie jų pridėjo vieneto mokesčio sumas.
- (413) Su aviacija nesusijusios pajamos iš esmės beveik proporcingos keleivių skaičiui. Iš tikrųjų oro uoste esančių automobilių stovėjimo aikštelių, maitinimo įstaigų ir kitų parduotuvių veikla priklauso nuo keleivių skaičiaus. Taigi nuo šio skaičiaus priklauso ir su tokia veikla susijusios pajamos, kurias gauna oro uostą valdanti įstaiga. Todėl siekiant nustatyti numatytas su aviacija nesusijusias papildomas pajamas tinkamiausias metodas yra nustatyti iš vieno keleivio gautų su aviacija nesusijusių pajamų sumą, prie kurios paskui pridedamas numatytas papildomas transporto srutas.
- (414) Dėl iš vieno keleivio gautų su aviacija nesusijusių pajamų sumos Komisija mano, kad tikėtina, jog sudarydamas įvairias sutartis racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ją būtų apskaičiavęs remdamasis bendromis iš vieno keleivio gautomis su aviacija nesusijusiomis oro uosto pajamomis, gautomis per pakankamai ilgą (kad būtų reprezentatyvus) laikotarpį ir prieš pat sudarant atitinkamą sutartį⁽⁸⁰⁾. Šiuo klausimu Komisija mano, kad trejų metų laikotarpis yra pagrįstas⁽⁸¹⁾. Be to, Komisijos nuomone, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs šią sumą ilgainiui indeksuoti, kad būtų atsižvelgta į infliaciją. Taigi Komisija taikė 2 % normą⁽⁸²⁾ (ji taikyta nuo trejų

⁽⁷⁹⁾ ECB tikslas yra palaikyti kainų stabilumą ir metinę infliaciją, kuri „vidutinės trukmės laikotarpiu neviršytų 2 %, tačiau būtų artima šiai normai“. Laisvas originalaus dokumento anglų kalba vertimas: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.“ Žr. internete (<http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>).

⁽⁸⁰⁾ Komisija pažymi, kad *Air France* į Po oro uostą daugiausia skraidina verslo reikalais keliaujančius asmenis, o *Ryanair* ir *Transavia* – daugiausia poilsiautojus. Iš šių dviejų kategorijų keliautojų gautos su aviacija nesusijusios pajamos, padalintos iš keleivių skaičiaus, gali skirtis, nes, pavyzdžiui, šių keleivių perkamoji gali būti nevienoda. Tačiau skirtumus įvertinti sunku, juo labiau kad įtakos gali turėti kiti veiksniai, ne vien perkamoji galia. Pavyzdžiui, verslo reikalais keliaujantiems asmenims paprastai svarbus laikas, jie siekia oro uostuose būti kuo trumpiau, todėl jų išlaidos gali būti mažesnės. Be to, kadangi su aviacija nesusijusios oro uostą valdančios įstaigos pajamos nepervedamos per oro transporto bendroves, oro uostą valdančiai įstaigai sunku įvertinti, kiek gali skirtis su įvairiomis oro transporto bendrovėmis susijusi vidutinė iš vieno keleivio gauta su aviacija nesusijusių pajamų suma. Atsižvelgiant į šiuos veiksnius tikėtina, kad vietoj PBPPR Po oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas su aviacija nesusijusias papildomas pajamas, būtų rėmęsis iš vieno keleivio gautomis su aviacija nesusijusiomis pajamomis, kurios nustatytos ankstesniais metais ir susijusios su visu oro uosto transporto srautu, nesiekdamas atsižvelgti į aplinkybę, kad ši iš vieno keleivio gauta suma įvairių oro transporto bendrovių atveju gali skirtis.

⁽⁸¹⁾ Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį laikotarpį būtų pasirinkęs atsižvelgdamas į kelis veiksnius: išlyginamąjį poveikį, kuris gali būti padarytas dėl gana ilgo laikotarpio, ir su labai ilgu laikotarpiu susijusius trūkumus, kaip antai ilguoju laikotarpiu galinčius pasikeisti keleivių prioritetus ir skiriamas išlaidas. Taigi taikant tik vienus metų su aviacija nesusijusių pajamų, gautų iš vieno keleivio, vidurkį, gauta suma pernelyg priklausytų nuo konkrečių tų metų aplinkybių, todėl pagrįstai reikėtų rinktis ilgesnį laikotarpį. Tačiau penkerių metų laikotarpis atrodo per ilgas, nes keleivių elgesys su aviacija nesusijusių išlaidų srityje tokiu laikotarpiu gali labai pasikeisti. Todėl trejų metų laikotarpis yra pagrįstas pasirinkimas.

⁽⁸²⁾ Žr. 410 konstatuojamąją dalį.

metų laikotarpio viduriniųjų metų).

- (415) Toliau lentelėje pateiktos bendros su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos, nustatytos 2000–2011 m.; jos nurodytos pamečiui, pateikiant kiekvienų metų vidutinę su aviacija nesusijusių pajamų vieneto sumą, kuri iš vieno keleivio gauta ankstesniais trejais metais.

5 lentelė

Su aviacija nesusijusios pajamos

Metai	Su aviacija nesusijusios pajamos	
	Bendros sumos (tūkstančiais EUR)	Ankstesniais trejais metais iš vieno keleivio gauta vidutinė vieneto suma (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Papildomos sąnaudos (su Ryanair ir AMS sudarytos sutartys)

- (416) Papildomos sąnaudos, kurių vietoj PBPPR oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas *ex ante* galėjo tikėtis iš kiekvieno sandorio (prireikus apimančio oro uosto paslaugų sutartį ir rinkodaros paslaugų sutartį), priskiriamos tokioms trimis grupėms:

— rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudos,

— papildomos investicinės sąnaudos, patirtos dėl sudarius sandorį atliktų investicijų,

— papildomos veiklos sąnaudos, t. y. veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu), kurios gali būti patirtos įgyvendinant sandorį.

- (417) Vertindama rinkodaros paslaugų sutarčių sąnaudas Komisija atsižvelgė į įvairiose rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytas sumas. Apskritai rinkodaros paslaugų sutartyse yra nurodytos metinės arba bendros fiksuotos sumos. 2003 m. su Ryanair dėl maršruto Po–Londonas sudarytoje sutartyje nustatytos konkrečios taisyklės, t. y. nustatytas pradinis mokėjimas ir metiniai mokėjimai už vieną keleivį, neviršijant didžiausios metinės 400 000 EUR sumos.

Atsižvelgiant į transporto srauto prognozes, susijusias su 2003 m. sutartimi, ir remiantis 85 % vietų užimtumo koeficientu akivaizdu, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog 400 000 EUR viršutinė riba bus pasiekta. Taigi Komisija į šią didžiausią sumą atsižvelgė kaip į rinkodaros paslaugų sąnaudas, kuriomis papildytas sutartyje nustatytas pradinis mokėjimas.

- (418) Kaip ir transporto srauto prognozės, numatyti mokėjimai už rinkodaros paslaugas nebūtinai reikšia iš tikrųjų sumokėtas sumas, nes dėl tam tikrų sudarius sutartis susiklosčiusių įvykių iš pradžių numatytos sumos galėjo nebeatitikti. Visų pirma taip buvo pirma laiko nutraukus sutartį. Tačiau taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į šiuos įvykius atsižvelgti nereikia, nes jie įvyko po to, kai buvo sudarytos sutartys.
- (419) Dėl papildomų investicinių sąnaudų pažymėtina, kad, Prancūzijos teigimu, pagal įvairias atliekant šį tyrimą nagrinėjamas sutartis Po oro uoste nereikėjo skirti jokių investicijų. Taigi kadangi iš jokios bylos medžiagos nematyti, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog pagal vieną ar kelias sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, reikės atlikti tam tikras investicijas, atliekant šią analizę neatsižvelgta į jokiais papildomas investicines sąnaudas.
- (420) Dėl sudarant įvairias sutartis numatytų papildomų veiklos sąnaudų pažymėtina, kad šią sąnaudų grupę nagrinėti sunkiausia, nes nėra kiekvienai sutarčiai skirto verslo plano. Visų pirma veiklos sąnaudoms negalima taikyti su aviacija nesusijusioms pajamoms taikyto metodo, pagal kurį buvo remiamasi bendromis su aviacija nesusijusiomis oro uosto pajamomis, iš kurių išskaičiuotos papildomos su aviacija nesusijusios pajamos, gautos iš vieno keleivio. Iš tikrųjų taikant tokį metodą papildomomis sąnaudomis būtų laikomos bendros oro uosto veiklos sąnaudos, padalintos iš keleivių skaičiaus. Tačiau yra daug fiksuotų oro uosto veiklos sąnaudų, o tai reikšia, kad bendros vieno keleivio veiklos sąnaudos gali būti (dažniausiai) daug didesnės už papildomas sąnaudas, susijusias su naujos sutarties, dėl kurios atsiranda papildomas transporto srautas, sudarymu.
- (421) Siekdama įvertinti papildomas veiklos sąnaudas, Komisija turi remtis oro uostą valdančios įstaigos analizės duomenimis, nes ji pati negali įvertinti, kokią įtaką konkrečiai sutartis gali daryti įvairiems oro uosto sąnaudų punkтам.
- (422) Taigi vienintelis įvertis, kuriuo gali remtis Komisija, pateiktas *Transavia* verslo plane – jame PBPPR įvertino, kad *Transavia* verslo plano taikymo laikotarpiu (2006–2012 m.) dėl su *Transavia* sudarytos sutarties būtų patirta papildomų veiklos sąnaudų, kurios vidutiniškai siektų [...] EUR vienam papildomam keleiviui⁽⁸³⁾. Kadangi nėra tinkamesnių duomenų, Komisija mano, kad siekiant nustatyti papildomo transporto srauto poveikį oro uosto veiklos sąnaudoms šis skaičius yra priimtinas pagrindas. Taigi Komisija, vertindama su *Ryanair* ir AMS sudarytas sutartis, šį skaičių taikė indeksavusi jį 2 % per metus⁽⁸⁴⁾, palyginti su 2009 m., kurie yra 2006–2012 m. bazinio laikotarpio vidurys. Be to, Komisija mano, kad šis indeksavimas atitinka jau nurodytą pajamų indeksavimą.
- (423) Komisija pažymi, kad PBPPR šį vertinimą atliko prieš pasirašydami daugumą su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių, nagrinėjamų vykdant oficialią tyrimo procedūrą, taigi sudarant šias sutartis vertinimu buvo galima naudotis. Vienintelės išimtys – 2003 ir 2005 m. su *Ryanair* ir AMS sudarytos sutartys. Jos nagrinėjamos 425 ir 426 konstatuojamosiose dalyse.
- (424) Komisija pažymi, kad parengtas *Transavia* verslo planas skirtas oro transporto bendrovei, kuri skiriasi nuo *Ryanair*. Tačiau Komisija mano, kad *Transavia* taiko į *Ryanair* panašų pigių skrydžių vežėjo verslo modelį, todėl tikėtina, kad abiejų bendrovių papildomos veiklos sąnaudos, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, padalinus jas iš keleivių skaičiaus būtų panašios.

⁽⁸³⁾ Į šį skaičių įtraukti aspektai (kurie buvo papildomi pradedant teikti paslaugas nauju maršrutu Amsterdamas–Po) paaiškinti verslo plane: „Su darbo jėga ir mokesčiais susijęs poveikis: teikiant tam tikras paslaugas dėl šio naujo maršruto atsiranda papildomo antrinio darbo: apskaitos (sąskaitų tvarkymas), eksploatavimo (oro uosto išteklų paskirstymas), priėmimo (turizmo paslaugų užsakymas ir informavimas) ir su saugumu susijusio darbo (tikrinimas); poveikis nebus daromas kitoms paslaugoms: valdymo, kokybės užtikrinimo, priežiūros, plėtos, taip pat su aplinka ir sauga susijusioms paslaugoms. Jis bus daromas tik antžeminių paslaugų mokesčiams: vidutinis septynerių metų vieno asmens mokėtis ir apskaičiuotas išvykstančio keleivio mokėtis yra [...] EUR.“ Ši išvykstančio keleivio suma buvo padalyta iš dviejų, apskaičiuojant atvykstančio keleivio sumą; gauta bendra vieno keleivio suma – [...] EUR.

⁽⁸⁴⁾ Žr. 410 konstatuojamąją dalį.

- (425) *Transavia* verslo planas parengtas 2005 m. gruodžio 15 d. Taigi jis vėlesnis už 2003 ir 2005 m. sutartis su *Ryanair* ir AMS, kurios sudarytos 2003 m. sausio 28 d. ir 2005 m. birželio 30 d. Tačiau Komisija mano, kad 2005 m. birželio mėn. rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas vieno keleivio papildomų veiklos sąnaudų nebūtų įvertinęs kitaip negu 2005 m. gruodžio mėn., t. y. praėjus tik šešioms mėnesiams. Iš tikrųjų labai mažai tikėtina, kad oro uostą valdančios įstaigos sąnaudų struktūra per šešis mėnesius labai pasikeistų. Taigi 2005 m. gruodžio mėn. įvertis yra priimtinas apytikslis įvertis, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, siekdamas įvertinti, ar reikia sudaryti sutartis su *Ryanair* ir AMS, būtų parengęs 2005 m. birželio mėn.
- (426) 2003 m. sutartis sudaryta likus beveik trejiems metams iki *Transavia* verslo plano parengimo. Tačiau transporto struktūra ir oro uosto veikla šiuo trejų metų laikotarpiu labai nepasikeitė. Todėl neturėdama geresnės alternatyvos Komisija mano, kad [...] EUR vidutinės papildomos vieno keleivio veiklos sąnaudos, indeksuotos 2 %, palyginti su 2009 m., taip pat yra tinkamos nagrinėjant ir 2003 m. sutartį.
- (427) Komisija pažymi, kad Prancūzijos pasiūlytos papildomos vieno keleivio veiklos sąnaudos ([...] EUR), apskaičiuotos kaip 2003–2011 m. nustatytų vieno keleivio veiklos sąnaudų vidurkis, yra daug didesnės už Komisijos nustatytas papildomas vieno keleivio sąnaudas, kurios, Komisijos nuomone, yra tinkamesnės atsižvelgiant į išdėstytus argumentus.
- (428) Kiekvieno sandorio atveju vieno keleivio papildomos veiklos sąnaudos yra padidintos numatytu papildomu transporto srautu, siekiant nustatyti kiekvienų metų bendras su sutartimi susijusias papildomas veiklos sąnaudas.

Su *Ryanair* ir AMS sudarytų sutarčių rezultatų apibūdinimas

- (429) Taigi nustačiusi visas su kiekviena sutartimi susijusias papildomas pajamas ir papildomas sąnaudas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, Komisija gali nustatyti kiekvienų metų papildomus srautus, kurių, įgyvendinant kiekvieną sutartį, tikėtasi visą numatytą sutarties galiojimo laikotarpį (pajamos atskaičius sąnaudas). Šie rezultatai pateikti 6–11 lentelėse.
- (430) Komisija pažymi, kad visų sutarčių ir 2009 m. birželio 16 d. priedo, kuriuo papildoma su maršrutu Po–Londonas susijusi 2005 m. sutartis, atveju visi papildomi metiniai srautai yra neigiami, kaip nurodyta toliau pateiktose lentelėse, nors Komisija ir padarė *Ryanair* palankias prielaidas, visų pirma susijusias su papildomu transporto srautu ir papildomomis sąnaudomis.
- (431) Be to, Komisija pažymi, kad 2007, 2008, 2009 ir 2010 m. sutartims ši išvada galioja net ir visiškai atmetus papildomas veiklos sąnaudas ir kaip papildomas sąnaudas įtraukus tik rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudas.
- (432) Todėl akivaizdu, kad taikant nagrinėjamas sutartis ir 2009 m. birželio 16 d. priedą, kuriuo papildoma su Londonu susijusi 2005 m. sutartis (juos PBPPR sudarė su *Ryanair* ir AMS), bendrovės *Ryanair* ir (arba) AMS gavo ekonominės naudos. Kadangi ši nauda gauta pagal konkrečias su *Ryanair* arba AMS sudarytos sutarties nuostatas, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.
- (433) 2009 m. birželio 16 d. priedu, kuriuo papildoma su maršrutu Po–Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis ir kuriuo, nekeičiant paslaugų, nuo 2009 m. sausio 1 d. metinės reklamos išlaidos padidinamos nuo [...] iki [...] EUR, bendrovėms *Ryanair* ir AMS taip pat suteiktas atrankusis pranašumas, nes už papildomą metinį [...] EUR mokesčių PBPPR mainais nieko negavo ir visų pirma dėl šio priedo negalėjo tikėtis papildomo transporto srauto.

6 lentelė

Keleiviai (raidė „s“ reiškia sezoninius keleivius)

Sutartis	Skrydžiai per savaitę	Skrydžiai per metus	Sutarties (-čių) pasirašymo data	Diena, kurią iš tikrųjų pradėtos teikti paslaugos	Diena, kurią iš pradžių numatyta faktiškai nutraukti paslaugų teikimą
Su Londonu susijusi 2003 m. sutartis	7	365	2003 1 28	2003 1 28	2008 1 27

Sutartis	Skrydžiai per savaitę	Skrydžiai per metus	Sutarties (-čių) pasirašymo data	Diena, kurią iš tikrųjų pradėtos teikti paslaugos	Diena, kurią iš pradžių numatyta faktiškai nutraukti paslaugų teikimą
Su Londonu susijusi 2005 m. sutartis	7	365	2005 6 30	2005 6 30	2010 6 29
Su Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis	3	156	2007 9 25	2007 10 30	2012 9 24
Su Bristoliumi susijusi 2008 m. sutartis (s)	3	50	2008 3 31	2008 5 16	2008 9 13
Su Bristoliumi susijusi 2009 m. sutartis (s)	2	58	2009 6 16	2009 04 01	2009 10 24
2009 m. priedas, kuriuo papildoma su Londonu susijusi 2005 m. sutartis		211	2009 6 15	2009 01 01	2010 6 29
2010 m. sutartis, susijusi su Londonu, Šarlerua (s) ir Bovè (s)	6	312	2010 1 28	2010 3 30	2011 3 29

7 lentelė

Su maršrutu Po–Londonas susijusi 2003 m. sutartis

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	338	365	365	365	365	27
Tūpimo mokestis	41 797	46 089	47 011	47 951	48 910	3 742
Keleivio mokestis	192 550	212 325	216 572	220 903	225 322	17 237
Antžeminių paslaugų pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Iš viso sąnaudų	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[0–99 999]
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	[- 100 000 – - 299 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[-1 – - 99 999]

8 lentelė

Su maršrutu Po–Londonas susijusi 2005 m. sutartis

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	184	365	365	365	365	181
Tūpimo mokestis	22 832	46 319	47 246	48 191	49 154	24 929
Keleivio mokestis	105 544	214 120	218 402	222 770	227 226	115 241
Antžeminių paslaugų pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Iš viso pajamų	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Rinkodaros sąnaudos	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Iš viso sąnaudų	[300 000–599 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[600 000–999 999]	[300 000–599 999]
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	[-1 – - 99 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[- 100 000 – - 299 999]	[-1 – - 99 999]	[-1 – - 99 999]	[-1 – - 99 999]

9 lentelė

2009 m. birželio 16 d. priedas, kuriuo papildoma 2005 m. birželio 30 d. rinkodaros paslaugų sutartis

(EUR)

	2009	2010
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	67 794	33 709
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	211	105
<i>Tūpimo mokestis</i>	29 173	14 795
<i>Keleivio mokestis</i>	162 706	82 519
<i>Antžeminių paslaugų pajamos</i>	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
<i>Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)</i>	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Iš viso sąnaudų	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	[–1 – - 99 999]	[–1 – - 99 999]

10 lentelė

Su maršrutu Po–Šarlerua susijusi 2007 m. sutartis

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	42	156	156	156	156	114
<i>Tūpimo mokestis</i>	5 409	20 691	21 104	21 526	21 957	16 424
<i>Keleivio mokestis</i>	26 264	100 461	102 470	104 520	106 610	79 744
<i>Antžeminių paslaugų pajamos</i>	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Su aviacija nesusijusios pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Rinkodaros sąnaudos	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Iš viso sąnaudų	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	[-1 – -99 999]	[-100 000 – -299 999]	[-100 000 – -299 999]	[-100 000 – -299 999]	[-100 000 – -299 999]	[-100 000 – -299 999]

11 lentelė

Su maršrutu Po–Bristolis susijusios 2008 ir 2009 m. sutartys ir su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė susijusios 2010 m. sutartys

(EUR)

	Su Bristolio susijusi 2008 m. sutartis	Su Bristolio susijusi 2009 m. sutartis	Su Londonu, Šarlerua ir Bovė susijusi 2010 m. sutartis	
	2008	2009	2010	2011
Bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių skaičius	16 111	18 635	75 463	24 783
Skrydžių į abi puses skaičius per metus	50	58	235	77
Tūpimo mokestis	6 933	8 019	32 472	10 878
Keleivio mokestis	37 700	44 725	181 110	60 669
Antžeminių paslaugų pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Iš viso su aviacija susijusių pajamų	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Su aviacija nesusijusios pajamos	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Iš viso pajamų	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Veiklos sąnaudos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu ir kt.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(EUR)

	Su Bristolio susijusi 2008 m. sutartis	Su Bristolio susijusi 2009 m. sutartis	Su Londonu, Šarlerua ir Bovė susijusi 2010 m. sutartis	
	2008	2009	2010	2011
Rinkodaros sąnaudos	[100 000– 299 999]	[100 000– 299 999]	[1 000 000– 1 499 999]	[300 000– 599 999]
Iš viso sąnaudų	[100 000– 299 999]	[100 000– 299 999]	[1 000 000– 1 499 999]	[300 000– 599 999]
Papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas)	[-1 – - 99 999]	[-1 – - 99 999]	[- 600 000 – - 999 999]	[- 100 000 – - 299 999]

Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas su Transavia sudarytai sutarčiai

- (434) Komisija primena, kad PBPPR, prieš sudarydami sutartį su *Transavia* dėl maršruto Po–Amsterdamas, parengė verslo planą (toliau – *Transavia* verslo planas). Komisija mano, kad su *Transavia* sudarytai sutarčiai taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą šį verslo planą reikėtų nagrinėti pirmiausia ir kad dėl šio plano negali būti abejojama padarytomis prielaidomis, išskyrus vieną klausimą – vertinime pasirinktą laikotarpį. Šis klausimas bus aptartas toliau.
- (435) Komisija pažymi, kad pagal šį verslo planą gautas „metinis finansinis rezultatas“ (toks pat kaip ir papildomi srautai (pajamos atskaičius sąnaudas), gauti išnagrinėjus sutartis su *Ryanair* ir (arba) AMS) yra neigiamas 2006–2008 m., o vėliau, 2009–2012 m., – teigiamas (žr. 12 lentelę).
- (436) Pagal *Transavia* verslo planą „investicijos (investicijų grąža) pelningos tampa tik septintaisiais metais (vertinant bendrai)“. Kitaip sakant, numatytiems metiniams srautams diskonto norma plane netaikoma grynajai dabartinei jų vertę apskaičiuoti, taigi ir patikrinti, ar atsižvelgiant į oro uosto pelningumą atitinkamo laikotarpio pabaigoje turėtai teigiamais srautais kompensuojami pradinio laikotarpio neigiami srautai. Tačiau verslo plane naudojama bendra sukaupta nediskontuotų srautų suma (žr. 12 lentelėje nurodytą bendrą rezultatą), kuri 2006–2011 m. yra neigiama, tačiau 2012 m. tampa teigiama⁽⁸⁵⁾.
- (437) Komisija paprašė Prancūzijos remiantis objektyvia informacija, kurią PBPPR žinojo sudarydami sutartį su *Transavia*, parengti analizę siekiant patikrinti, ar tokią sutartį būtų galėjęs sudaryti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą.
- (438) Rengdama šią analizę Prancūzija iš *Transavia* verslo plane nurodyto metinio finansinio rezultato išskaičiavo tų metų, kuriais srautai buvo teigiami, pelno mokesį, paskui pritaikė 6,5 % diskonto normą, kad apskaičiuotų grynąją dabartinę vertę. Taigi atlikus šią analizę nustatyta [- 100 000 – - 200 000] EUR grynoji dabartinė vertė, apskaičiuota tą dieną, kurią numatyta pradėti teikti paslaugas maršrutu Po–Amsterdamas, t. y. 2006 m. balandžio 26 d.
- (439) Tačiau Komisija pažymi, kad ir *Transavia* verslo planas, ir Prancūzijos skaičiavimas pagrįstas 2006–2012 m. pelningumo įverčiu, nors pati sutartis pagal joje nustatytas sąlygas turėjo būti taikoma tik iki 2009 m., o savaiminio pratęsimo sąlygos joje nebuvo. Taigi dėl 393–397 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių numatyto pelningumo analizę reikia atlikti atsižvelgiant į šį pradžių numatytą sutarties taikymo laikotarpį, o ne ilgesnį laikotarpį. Atsižvelgti į šį laikotarpį visų pirma reikia dėl to, kad sudarydamas sutartį racionalus ir apdairus rinkos

⁽⁸⁵⁾ Komisija atkreipia dėmesį į verslo plane pateiktą PBPPR komentarą: „Vertinant atskirai, metinis rezultatas teigiamas, nes 2009 m. (kurie yra ketvirtieji metai) rinkodaros išlaidos labai sumažėjo.“ Tai galima paaiškinti aplinkybe, kad pagal sutartį su rinkodara susiję mokėjimai trečiaisiais metais siekė [...] EUR už vieną keleivį (viršutinė metinė riba – [...] EUR) ir ketvirtaisiais metais turėjo sumažėti iki [...] EUR už vieną keleivį [...] EUR penktaisiais metais ir [...] EUR šeštaisiais ir septintaisiais metais). Žr. 84 konstatuojamąją dalį.

ekonomikos veiklos vykdytojas negali remtis tuo, jog sutartis bus pratęsta tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis ⁽⁸⁶⁾. Komisija pažymi, kad 2006–2009 m. grynoji dabartinė vertė, perskaičiuota remiantis verslo plane pateiktais vien šių metų metiniais srautais ir taikant Prancūzijos pasiūlytą diskonto normą, yra [- 300 000– 400 000] EUR.

- (440) Tačiau Komisija pažymi, kad laikotarpiu, kurį apima pelningumo analizė, visi dėl sutarties gauti metai papildomi srautai yra neigiami (išskyrus 2009 m., kuriais papildomas srautas beveik lygus nuliui), todėl grynoji dabartinė vertė neišvengiamai neigiama, neatsižvelgiant į pasirinktą diskonto normą. Taigi pagal 2006 m. sutartį su *Transavia* bendrovei *Transavia* suteikta ekonominės naudos. Kadangi šios naudos suteikta tik vienai įmonei, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.

12 lentelė

Su *Transavia* suderintas verslo planas, susijęs su maršrutu Amsterdamas–Po

(tūkst. EUR)

Po–Amsterdamas		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Transporto srautas (keleiviai)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Pajamos	Iš viso (A)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Mokesčiai	Iš kurių už rinkodaros paslaugas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
	Iš viso (B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Metinis finansinis rezultatas	(A–B)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Bendras rezultatas		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Pelno mokesčiai		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Papildomas finansinis srautas atskaičius pelno mokesčius		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2006–2009 m. grynoji dabartinė vertė	[-300 – -400]							

8.1.1.3. Konkurencijos iškraipymas

- (441) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos vykdančią Sąjungos vidaus prekybą įmonės padėtis pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką ⁽⁸⁷⁾ tam, kad dėl priemonės būtų arba galėtų būti iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.
- (442) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui ⁽⁸⁸⁾ oro vežėjai gali laisvai vykdyti skrydžius Sąjungos vidaus maršrutais ir gauti neribotą kabotažo leidimą.

⁽⁸⁶⁾ Racionalus ir apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas taip pat galėtų atsižvelgti į tikimybę, kad sutartis bus nutraukta prieš baigiantis jos galiojimo laikui. Tokio scenarijaus tikimybė priklausytų nuo išsamių sutarties nutraukimo sąlygų.

⁽⁸⁷⁾ 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest (Frاندrijos regionas) prieš Komisiją*, T-214/95, 1998 m. Rink. p. II-717.

⁽⁸⁸⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992 8 24, p. 1), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

- (443) Dėl naudos, kurią *Ryanair*, AMS ir *Transavia* gavo taikant nagrinėjamas įvairias sutartis ir priedus, pagerėjo šių bendrovių padėtis, palyginti su visais kitais Sąjungos oro vežėjais, kurie su *Ryanair* ir *Transavia* iš tikrųjų konkuruoja arba gali konkuruoti teikdami paslaugas tais pačiais maršrutais kaip ir šios bendrovės. Taigi dėl tokios naudos buvo arba galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis tarpusavio prekybai Sąjungoje.

8.1.1.4. Išvada

- (444) Vykdamą oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamos įvairios sutartys ir priedai, kuriuos PBPPR sudarė su *Ryanair*, AMS ir *Transavia*, atitinka visus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodytus kriterijus, todėl visos sutartys ir priedai yra valstybės pagalba.

8.1.2. PAGALBOS NETEISĖTUMAS

- (445) Kadangi šios priemonės įgyvendintos negavus Komisijos leidimo, jos yra neteisėta pagalba.

8.1.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

- (446) Nagrinėjama pagalba yra veiklos pagalba. Taigi tokia pagalba suderinama gali būti paskelbta tik išskirtinėmis, deramai pagrįstomis aplinkybėmis.

- (447) Be to, iš Teisingumo Teismo praktikos⁽⁸⁹⁾ matyti, kad Prancūzija turėjo nurodyti, pagal kokią teisinę pagrindą nagrinėjama pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir įrodyti, kad suderinamumo sąlygos įvykdytos. Taigi sprendime pradėti procedūrą ir prašyme pateikti papildomą informaciją Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti galimą teisinę suderinamumo pagrindą ir įrodyti, ar taikomos suderinamumo sąlygos įvykdytos, visų pirma tuo atveju, kai nagrinėjama pagalba turi būti laikoma pagalba veiklai pradėti, teikiama pradedant teikti paslaugas naujais maršrutais. Tačiau Prancūzija niekada netvirtino, kad nagrinėjamos priemonės yra su vidaus rinka suderinama pagalba veiklai pradėti, taip pat nepateikė kitų galimo suderinamumo pagrindų arba argumentų, kuriais remiantis šią pagalbą būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka. Be to, jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė įrodymų, kad šios priemonės suderinamos su vidaus rinka.

- (448) Vis dėlto, Komisijos nuomone, naudinga išnagrinėti, kokią šios pagalbos dalį būtų galima paskelbti suderinama atsižvelgiant į tai, ar pagalba galėjo padėti nustatyti naujų skrydžių dažnį arba pradėti teikti paslaugas naujais maršrutais. Tačiau pažymėtina, kad šis tyrimas yra perteklinis, nes atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės arba suinteresuotųjų trečiųjų šalių suteiktos pagalbos suderinamumas neįrodytas, pagalba turi būti paskelbta nesuderinama.

- (449) Dėl tokios pagalbos naujosiose gairėse nurodyta: „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 priemonės 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.“⁽⁹⁰⁾.

- (450) 2005 m. gairėse nurodyta, kad „[k]iekvienos pagalbos oro uostų infrastruktūrai finansuoti arba veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Kitais atvejais tokią pagalbą Komisija nagrinės remdamasi kriterijais, galiojusiais tuo metu, kai pagalba pradėta teikti.“⁽⁹¹⁾.

- (451) Komisija primena, kad nagrinėjama pagalba suteikta skatinant pradėti teikti paslaugas naujais oro maršrutais arba didinti skrydžių esamais maršrutais dažnį, taip pat išlaikyti maršrutus, kuriais teikiamos paslaugos kitu atveju būtų nutrauktos. Taigi ji yra veiklos pagalba, kuria siekiama didinti iš regioninio oro uosto teikiamų oro transporto paslaugų apimtį. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką veiklos pagalba retai gali būti paskelbta suderinama su bendrąja rinka, nes paprastai sektoriuose, kuriuose ji teikiama, dėl jos iškraipomos konkurencijos sąlygos.

⁽⁸⁹⁾ Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-364/90, 1993 m. Rink. p. I-02097, 20 punktą.

⁽⁹⁰⁾ Naujųjų gairių 174 dalis.

⁽⁹¹⁾ 2005 m. gairių 85 dalis.

8.1.3.1. Priemonės, taikytos prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms

- (452) 2003 m. sutartis ir 2005 m. sutartys sudarytos prieš 2005 m. gruodžio 9 d. paskelbiant 2005 m. gaires⁽⁹²⁾. Vertinant iki šios dienos suteiktos pagalbos suderinamumą pažymėtina, kad 2005 m. gairių 85 dalyje ir naujųjų gairių 174 dalyje daroma nuoroda į taisykles, taikytas tuo metu, kai suteikta pagalba.
- (453) Prieš priimant 2005 m. gaires Komisija buvo priėmusi 1994 m. gaires⁽⁹³⁾. Tačiau šiose gairėse konkrečiai nebuvo aptariama problema, susijusi su veiklos pagalba, kuria siekiama didinti iš regioninių oro uostų teikiamų oro transporto paslaugų apimtį. Iš tikrųjų ši problema pamažu atsirado dėl vis didėjančios kai kurių didžiųjų Europos oro uostų perkrovos ir pigių skrydžių oro transporto bendrovių veiklos plėtos – 1994 m. tokios perkrovos dar nebuvo, taip pat nevykdyta tokių bendrovių veiklos plėtra. Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju 1994 m. gairės taip pat netaikytinos. Taigi nagrinėjamos pagalbos suderinamumą ji turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu.
- (454) Šiuo klausimu pažymėtina, kad ilgainiui Komisijos atliekamas tokios rūšies valstybės pagalbos vertinimas tobulėjo, tačiau kai kurie aspektai nekito. Šie aspektai susiję su bendraisiais principais, kurie pagal minėtą Sutarties nuostatą taikomi pagalbos suderinamumui.
- (455) Taigi 1999 m. birželio mėn. sprendime dėl Mančesterio oro uosto⁽⁹⁴⁾ Komisija suderinamomis su valstybės pagalbos taisyklėmis laikė oro uosto mokesčių nuolaidas, kurios ribotą laikotarpį nediskriminuojant taikytos kaip priemonės, kuriomis siekta reklamuoti naujus maršrutus.
- (456) Be to, 2004 m. vasario mėn. sprendime dėl Šarlerua oro uosto⁽⁹⁵⁾ Komisija paaiškino, kad „veiklos pagalba, kuria siekiama teikti paramą, kad būtų pradėtos teikti paslaugos naujais oro maršrutais arba tam tikri skrydžiai būtų vykdomi dažniau, gali būti mažų regioninių oro uostų plėtrai būtina priemonė. Iš tikrųjų šie oro uostai gali įtikinti suinteresuotąsias įmones priimti investicijų į naujus maršrutus riziką. Tačiau siekiant tokią pagalbą paskelbti suderinama pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą reikėtų nustatyti, ar ji būtina ir proporcinga, palyginti su siekiamu tikslu, ir nedaro bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai“. Taigi Komisija nustatė tam tikras sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad šią veiklos pagalbą būtų galima paskelbti suderinama, t. y.:
- pagalba turi padėti siekti Bendrijos interesą atitinkančio tikslo plėtoti regioninį oro uostą, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą⁽⁹⁶⁾,
 - pagalba turi būti būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu⁽⁹⁷⁾,
 - pagalba turi turėti skatinamąjį poveikį, t. y. padėti plėtoti veiklą, kuri po tam tikro laikotarpio gali tapti pelninga, – tai reiškia, kad pagalbos teikimo laikotarpis yra ribotas⁽⁹⁸⁾,
 - pagalba turi būti proporcinga, t. y. jos suma susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu⁽⁹⁹⁾,
 - pagalba turi būti suteikta skaidriai ir nediskriminuojant, taip pat nebūti susieta su kitų rūšių pagalba.

⁽⁹²⁾ Žr. 18 išnašą.

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

⁽⁹⁴⁾ Žr. 1999 m. birželio 14 d. Sprendimą NN 109/98 „Jungtinė Karalystė, Manchester Airport“.

⁽⁹⁵⁾ 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). Šis sprendimas panaikintas 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu Ryanair Ltd prieš Komisiją (Sprendimas Šarlerua), T-196/04, 2008 m. Rink. p. II-3643, tačiau iš jo matyti, kaip keitėsi Komisijos atliekamas nagrinėjamos pagalbos vertinimas.

⁽⁹⁶⁾ Žr. 283–297 punktus.

⁽⁹⁷⁾ Žr. 288–309 punktus.

⁽⁹⁸⁾ Žr. 311–317 punktus.

⁽⁹⁹⁾ Žr. 318–325 punktus.

- (457) Nors 2005 m. gairėse ir naujosiose gairėse šie suderinamumo principai tiksliai išvardyti, vis dėlto oro transporto bendrovėms suteiktą veiklos pagalbą Komisija gali paskelbti suderinama, jeigu ji padeda plėtoti mažus oro uostus, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą; jeigu pagalba yra būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu ⁽¹⁰⁰⁾; jeigu pagalbos teikimo laikotarpis ribotas, o maršrutas, dėl kurio suteikta pagalba, gali tapti pelningas ⁽¹⁰¹⁾; jeigu suma susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu; jeigu pagalba suteikta skaidriai ir nediskriminuojant ir nesusieta su kitų rūšių pagalba ⁽¹⁰²⁾.
- (458) Šiuo klausimu sprendimo išplėsti procedūrą 140 punkte Komisija nurodė, kad priemonių suderinamumą nagrinės remdamasi penkiais minėtais kartu taikomais kriterijais. Pažymėtina, kad nei Prancūzija, nei jokia kita suinteresuotoji šalis šių kriterijų taikymo neginčijo.
- (459) Taigi Komisija mano, kad šiuo atveju 2003 m. sutarties ir 2005 m. sutarčių suderinamumą reikėtų nagrinėti remiantis minėtais bendraisiais principais.

Pagalba padeda plėtoti mažus oro uostus, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą

- (460) 2003–2005 m. Po oro uosto metinis transporto srautas buvo apie 700 000 keleivių per metus. Komisija mano, kad tuo metu oro uostas buvo nedidelis.
- (461) Komisijos nuomone, pagal 2003 m. sutartį pradėtos teikti paslaugos nauju maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, todėl transporto srautas aiškiai padidėjo. Tačiau 2005 m. sutartys susijusios su tolesniu paslaugų teikimu tuo pačiu maršrutu, praėjus dviem metams nuo jų teikimo pradžios, o skrydžiai netapo dažnesni. Todėl Komisija mano, kad su aiškiu transporto srauto didinimu susijusi sąlyga 2005 m. sutartimis neįvykdyta.

Pagalba nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu

- (462) 2003 m. Ryanair pradėjus teikti paslaugas maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, šiuo maršrutu paslaugų neteikė jokia oro transporto bendrovė.
- (463) Tačiau 2005 m. sutartys susijusios su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas. Pagal 2003 m. sutartį Ryanair šiuo maršrutu paslaugas jau buvo teikusi beveik dvejus metus, vykdydama skrydžius taip dažnai, kaip nustatyta 2003 m. sutartyje. Todėl Komisija mano, kad 2005 m. sutarčių atveju minėta sąlyga neįvykdyta.

Pagalbos teikimo laikotarpis turi būti ribotas, o pagalba susijusi su maršrutu, kuris gali tapti pelningas

- (464) Komisija pažymi, kad Prancūzija, nors jos ir prašyta, nepateikė jokio maršruto Po–Londonas, dėl kurio sudarytos 2003 ir 2005 m. sutartys, gyvybingumo tyrimo, bendrovės Ryanair pateikto siekiant pagrįsti pagal nagrinėjamas sutartis suteiktos pagalbos pagrįstumą. Taigi remiantis bylos medžiaga akivaizdu, kad nagrinėjamą pagalbą suteikusios institucijos neturėjo jokių aiškių lūkesčių, jog maršrutas Po–Londonas artimiausiu laiku arba vėliau gali tapti gyvybingas nesuteikęs pagalbos. Šiuo klausimu Komisija pabrėžia, kad Prancūzijos institucijų pateiktuose tyrimuose, susijusiuose su oro maršrutu, kuriais Ryanair teikė paslaugas, ekonominiu poveikiu, yra nagrinėjamas poveikis, kurį šie maršrutai gali turėti regiono vystymuisi, tačiau nepateiktos būsimų šių maršrutų arba kitų maršrutų, kuriais Ryanair ateityje gali teikti paslaugas, gyvybingumo prognozės. Tačiau įvairių su Ryanair sudarytų sutarčių analizė rodo, kad bendrovei Ryanair teikiama pagalba, susijusi su šiais maršrutais, ilgainiui turėjo būti didinama net ir nutraukus 2003 ir 2005 m. sutartis, būtent siekiant užtikrinti, kad šie maršrutai bendrovei Ryanair būtų pakankamai pelningi ir ši toliau jais teiktų paslaugas.
- (465) Be to, Komisija pažymi, kad nors šių priemonių taikymo laikotarpis ribotas, kiekvienoje sutartyje nurodyta penkerių metų trukmė nebuvo nei būtina, nei proporcinga atsižvelgiant į sąnaudas, patirtas pradėjus teikti paslaugas nauju oro maršrutu, nes aviacijos sektoriuje paprastai užtenka trumpesnės negu treji metai sutarties galiojimo trukmės ⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Žr. 2005 m. gairių 71–75 dalis ir 79 dalies b ir c punktus, taip pat naujųjų gairių 139, 140, 141 ir 151 dalis.

⁽¹⁰¹⁾ Žr. 2005 m. gairių 79 dalies b, d ir i punktus, taip pat naujųjų gairių 147 dalį.

⁽¹⁰²⁾ Žr. 2005 m. gairių 79 dalies g ir h punktus ir 80 dalį, taip pat naujųjų gairių 150, 152 ir 153 dalis.

⁽¹⁰³⁾ Naujųjų gairių 147 dalis.

- (466) Todėl Komisija mano, kad nei 2003 m. sutartis, nei 2005 m. sutartys neatitinka kriterijaus, pagal kurį priemonės turi būti taikomos ribotą laikotarpį ir susijusios su maršrutais, kurie gali tapti pelningi.

Suma turi būti susijusi su aiškiu transporto srauto didėjimu

- (467) Pagal 2003 m. sutartį pradėtos teikti kasdienės paslaugos nauju oro maršrutu Po–Londonas (abiem kryptimis); Komisijos nuomone, buvo galima numatyti, kad šiuo maršrutu iš viso per metus skris 117 275 keleiviai (žr. 7 lentelę). Taigi ši sutartis susijusi su aiškiu keleivių skaičiaus didėjimu, nes anksčiau tokio maršruto nebuvo.
- (468) Tačiau 2005 m. sutartys susijusios ne su nauju oro maršrutu pradėtomis teikti paslaugomis, bet su paslaugomis, kurios buvusiu maršrutu Po–Londonas teiktos toliau, o skrydžiai nevykdyti dažniau. Todėl Komisija mano, kad pagal 2005 m. sutartis suteiktos pagalbos sumos nesusijusios su aiškiu grynojo transporto srauto didėjimu.

Pagalba turi būti suteikta skaidriai ir nediskriminuojant ir nesusieta su kitų rūšių pagalba

- (469) Prancūzija, kuriai pateiktas klausimas dėl skaidraus ir nediskriminacinio sutarties skyrimo sąlygos laikymosi, nurodė tik 2007 ir 2009 m. PBPPR skelbimus, pasirodžiusius vėliau, negu sudarytos 2003 ir 2005 m. sutartys, taigi atliekant šią analizę jie yra nesvarbūs. Iš visos bylos medžiagos matyti, kad dėl 2003 ir 2005 m. sutarčių vyko neskaidrios dvišalės derybos, nesurengus procedūros, kuria būtų užtikrintas nediskriminavimas, pavyzdžiui, viešojo konkurso. Todėl nagrinėjama pagalba neatitinka skaidrumo ir nediskriminavimo kriterijų.

Išvada

- (470) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, Komisijos nuomone, 2003 m. sutartis ir 2005 m. sutartys yra su vidaus rinka nesuderinama neteisėta pagalba.

8.1.3.2. Priemonės, taikytos įsigaliojus 2005 m. gairėms

- (471) Komisija 2005 m. gaires taiko sutartims, sudarytoms įsigaliojus šioms gairėms.
- (472) 2005 m. gairių 27 dalyje nurodyta, kad oro transporto bendrovėms suteikta veiklos pagalba (pavyzdžiui, pagalba veiklai pradėti) suderinama su vidaus rinka gali būti paskelbta tik išimtiniais atvejais, laikantis griežtų sąlygų, mažiau palankių ūkininkauti Europos regionų, t. y. regionų, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta nukrypti leidžianti nuostata, atveju, taip pat atokiausių regionų ir regionų, kuriuose nedidelis gyventojų tankis, atveju.
- (473) Kadangi Po oro uostas nėra tokia regione, ši nukrypti leidžianti nuostata jam netaikoma.
- (474) Kaip ir dėl priemonių, taikytų prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms, Komisija pažymi, kad nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis neįrodė, kad pagal 2005 m. gaires ar bet kokią kitą pagrindą šios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.
- (475) Atsižvelgdama į 2005 m. gairių 79 dalies a–l punktuose nustatytas sąlygas Komisija pateikia tokias 476–480 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas pastabas.
- (476) Kai kurie kriterijai, kaip antai nustatyti 2005 m. gairių 79 dalies a ir b punktuose ir susiję su oro transporto bendrovės turima licencija oro susisiekimui vykdyti ir oro uosto kategorija, yra įvykdyti.
- (477) 2005 m. gairių 79 dalies h punkte (Nediskriminacinis pagalbos skyrimas) nustatytas toks 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“. Komisija pažymi, kad šiuo atveju dėl sutarčių buvo tiesiogiai deramasi su atitinkamomis oro transporto bendrovėmis, apie šias derybas viešai nepaskelbus. Taigi sutartis skirta nesurengus konkurencinio viešojo pirkimo, nors kitos galbūt suinteresuotos oro transporto bendrovės galėjo pateikti savo paraišką teikti paslaugas atitinkamais maršrutais tokiomis pat sąlygomis, norėdamos gauti pagalbą veiklai pradėti.

- (478) Tačiau Komisija pažymi, kad 2007 ir 2009 m. PBPPR žurnale *Air & Cosmos* paskelbė skelbimus⁽¹⁰⁴⁾, kuriuose paragino suinteresuotąsias oro transporto bendroves teikti naujas paslaugas mainais už pagalbą veiklai pradėti. Tačiau Prancūzija nurodė, kad šios procedūros buvo nesėkmingos, todėl PBPPR turėjo „tiesiogiai derėtis su tam tikromis bendrovėmis“. Taigi atliekant šį tyrimą nustatyta neteisėta pagalba suteikta ne paskelbus minėtus skelbimus, bet surengus dvišales derybas pasirinktiems subjektams. Todėl h punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.
- (479) Dėl 2005 m. gairių 79 dalies i punkte nustatyto kriterijaus (verslo planas, kuriame įrodomas gyvybingumas, ir naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams vertinimas) pažymėtina, kad Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti, ar tokie verslo planai buvo parengti, ir, jeigu buvo, pateikti jų kopijas. Nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad tokie verslo planai buvo. Todėl i punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.
- (480) Pagal 2005 m. gairių 79 dalies j punkte nustatytą kriterijų (viešumas) atitinkamos valstybės institucijos skelbia remiamų maršrutų sąrašą, kuriame prie kiekvieno maršruto nurodomas viešojo finansavimo šaltinis, pagalbą gavusi bendrovė, suteiktos pagalbos dydis ir atitinkamų keleivių skaičius. Šiuo atveju Prancūzija patvirtino, kad maršrutų ir bendrovių, kurioms suteikta finansinių paskatų arba atlikta su rinkodara susijusių mokėjimų, sąrašas nebuvo skelbiamas kiekvienais metais. Todėl 2005 m. gairių 79 dalies j punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.

Išvada

- (481) Įvairios sutartys ir priedai, kuriuos PBPPR sudarė su *Ryanair*, *AMS* ir *Transavia* ir kurie nagrinėjami atliekant oficialią tyrimo procedūrą, yra su vidaus rinka nesuderinama neteisėta valstybės pagalba.

8.2. ORO UOSTĄ VALDANČIAI ĮSTAIGAI SKIRTOS PRIEMONĖS

- (482) 2000–2010 m. PBPPR iš įvairių valstybės institucijų iš viso gavo apie 17,8 mln. EUR įrangos subsidijų. Be to, jie gavo 3,521 mln. EUR subsidiją, skirtą sąnaudoms, kurios, kaip teigia Prancūzija, susijusios su oro uosto vykdomais valstybės uždaviniais, padengti (toliau – su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos)⁽¹⁰⁵⁾.

8.2.1. PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

- (483) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, dėl kurios, palaikant tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (484) Siekiant priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos tokios kartu taikomos sąlygos: 1) nagrinėjama priemonė finansuota valstybiniais ištekliais ir priskirtina valstybei; 2) taikant priemonę suteikta ekonominės naudos; 3) dėl šios naudos įgytas atrankusis pranašumas; 4) dėl nagrinėjamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai; 5) pagalbos gavėjas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai reiškia, kad jis vykdo ekonominę veiklą.
- (485) Siekiant nustatyti, ar 88–108 konstatuojamosiose dalyse nurodytos subsidijos yra valstybės pagalba, pirmiausia reikėtų patikrinti, ar jų gavėja – Po oro uostą valdanti įstaiga – tuo metu, kai jai suteiktos subsidijos, vykdė ekonominę veiklą. Komisija pirmiausia nagrinės šį klausimą, paskui paeiliui nagrinės su valstybės uždaviniais susijusias subsidijas ir įrangos subsidijas, siekdama nustatyti, ar jos yra valstybės pagalba.

8.2.1.1. Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“

- (486) Kaip Komisija paaiškino naujosiose gairėse⁽¹⁰⁶⁾, nuo Sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi patenkančiais į valstybės pagalbos kontrolės sritį. Tačiau dėl netikrumo, kuris buvo iki šio sprendimo priėmimo, valdžios institucijos galėjo teisėtai manyti, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas nėra valstybės pagalba, taigi apie tokią priemonę nereikėjo pranešti Komisijai. Todėl Komisija iki 2000 m. gruodžio 12 d. taikytų finansavimo priemonių dabar negali ginčyti remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis.

⁽¹⁰⁴⁾ Žr. 132 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁰⁵⁾ Žr. 3 lentelę.

⁽¹⁰⁶⁾ 28 ir 29 dalys.

- (487) Be to, kaip nurodyta naujosiose gairėse ⁽¹⁰⁷⁾, nebūtinai visa oro uosto veikla yra ekonominė. Veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanči oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį nepatenka.
- (488) Pagal 4 lentelę 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos panaudotos su riedėjimo taku, kilimo ir tūpimo taku, apšvietimu ir automobilių stovėjimo aikštele susijusioms investicijoms finansuoti. Šią infrastruktūrą ir įrangą komerciniais tikslais eksploatuoja PBPPR, kurie yra oro uosto veiklos vykdytojas ir išlaidas dengia šio turto naudotojų lėšomis. Taigi šios investicijos susijusios su komercine oro uostą valdančios įstaigos veikla. Todėl 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos buvo naudingos ekonominei veiklai. Be to, jos suteiktos po 2000 m. gruodžio 12 d. Taigi atsižvelgiant į sąvokas „įmonė“ ir „ekonominė veikla“ šios subsidijos gali patekti į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.
- (489) Tačiau 4 lentelėje nurodytos 1999 ir 2000 m. skirtos įrangos subsidijos, kurios panaudotos su oro uosto krovinių ir keleivių terminalais, kilimo ir tūpimo tako įranga ir kogeneracine jėgaine susijusioms investicijoms finansuoti, buvo suteiktos iki 2000 m. gruodžio 12 d. Todėl šiame sprendime Komisija tų priemonių nagrinėti neturi.
- (490) Dėl subsidijų, kurias 2000–2005 m. Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba išmokėjo PBPPR pasiskolintam 779 000 EUR kapitalui ⁽¹⁰⁸⁾ grąžinti, pažymėtina, kad šios subsidijos nurodytos 1990 m. lapkričio 5 d. sudaryto Po oro uosto finansavimo plano protokole. Šiame protokole valstybės institucijos neatšaukiamai įsipareigojo grąžinti nagrinėjamą skolą. Kadangi šis protokolas sudarytas anksčiau, negu priimtas Sprendimas *Aéroports de Paris*, taikant šį protokolą atliktų mokėjimų Komisija neturi nagrinėti pagal valstybės pagalbos taisykles.
- (491) 8.2.1.2 skirsnyje Komisija nagrinėja, kiek su valstybės uždaviniais susijusių subsidijų iš tikrųjų panaudota veiklai, už kurią iš esmės atsakinga oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus vykdanči valstybė, finansuoti.

8.2.1.2. Su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos

- (492) Kaip nurodyta 3 lentelėje, oficiali tyrimo procedūra apima FIATA subsidijas ir subsidijas, panaudotas įvairioms investicijoms – investicijoms į Saugos ir orlaivių apsaugos nuo gaisro tarnybos (SSLIA) patalpas ir transporto priemones, taip pat į tomografus ⁽¹⁰⁹⁾ – finansuoti. Šios subsidijos suteiktos taikant bendrąją valstybės uždavinių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, apibūdintą 4.3.2 skirsnyje.
- (493) Kaip jau priminta, pagal naujas gaires ir teismų praktiką veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanči oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį. Pagal naujas gaires veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, apsauga nuo gaisro, priemonės, kuriomis siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai laikoma neekonominė ⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Be to, naujosiose gairėse nurodyta, jog tam, kad viešasis tokios neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turi būti skirtas tik dėl šios veiklos patirtoms sąnaudoms kompensuoti, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Dėl antrosios sąlygos gairėse nurodyta, kad jeigu pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias sąnaudas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatšizvelgiant į tai, ar tos sąnaudos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominė ⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ 34 ir 35 dalys.

⁽¹⁰⁸⁾ Žr. priešpaskutinę 3 lentelės eilutę.

⁽¹⁰⁹⁾ Žr. 3 lentelės pirmąją ir antrąją eilutes.

⁽¹¹⁰⁾ 35 dalis.

⁽¹¹¹⁾ 36 ir 37 dalys.

- (495) Veikla, kuri finansuojama pagal 4.3.2 skirsnyje apibūdintą bendrąją valstybės uždavinių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, yra tokia: civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų⁽¹¹²⁾, policijos uždaviniai⁽¹¹³⁾, gelbėjimas ir apsauga nuo gaisrų⁽¹¹⁴⁾, oro transporto saugumo užtikrinimas⁽¹¹⁵⁾, taip pat žmonių ir gamtos aplinkos apsauga⁽¹¹⁶⁾. Ši veikla teisėtai gali būti laikoma veikla, už kurią atsakinga valstybė, vykdanči oficialius išimtinis viešosios valdžios įgaliojimus. Todėl Prancūzija pagal valstybės pagalbos teisę šiuos uždavinius teisėtai gali laikyti valstybinio, kitaip sakant, neekonominio, pobūdžio. Taigi ji taip pat gali numatyti teikti viešąjį finansavimą, skirtą sąnaudoms, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos šiuos uždavinius, kompensuoti, jeigu šie uždaviniai joms pavesti nacionalinės teisės aktais ir jeigu dėl šio finansavimo nei suteikiama kompensacijos permoka, nei diskriminuojami oro uostai.
- (496) Taigi iš 4.3.2 skirsnyje pateikto apibūdinimo matyti, kad Prancūzijos teisės aktuose nustatyta sistema pagrįsta griežtais sąnaudų patikros mechanizmais, taikomais ir *a priori*, ir *a posteriori*, užtikrinant, kad oro uostus valdančius įstaigos iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę gautų tik tokias sumas, kurios būtinos sąnaudoms padengti.
- (497) Be to, ši sistema taikoma visiems Prancūzijos civiliniams oro uostams – tiek sistemos nuostatos, susijusios su kompensuojamų uždavinių tipais, tiek nuostatos dėl finansavimo priemonių. Todėl nediskriminavimo sąlyga įvykdyta. Iš tikrųjų nors Prancūzijos teisės aktais oro uostus valdančioms įstaigoms pavesta vykdyti valstybės uždavinius, pagal teisės aktus šiuos uždavinius finansuoja ne jos, bet valstybė. Taigi su šiais uždaviniais susijusias sąnaudas kompensuojant viešosiomis lėšomis, sąnaudos, kurias pagal Prancūzijos teisinę tvarką paprastai turėtų patirti oro uostus valdančios įstaigos, nesumažinamos.
- (498) Todėl taikant šią sistemą Prancūzijos oro uostus valdančių įstaigų gautas finansavimas nėra valstybės pagalba.
- (499) Taigi 3 lentelės antrojoje ir trečiojoje eilutėse nurodytos su valstybės uždaviniais susijusios subsidijos, panaudotos investicijoms į civilinės aviacijos apsaugą nuo neteisėtų veiksmų, taip pat į gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisrų finansuoti, nėra valstybės pagalba.

8.2.1.3. 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos

- (500) Lieka išnagrinėti, ar 2004 ir 2009 m. suteiktos įrangos subsidijos yra valstybės pagalba. Šios subsidijos nurodytos 13 lentelėje.

13 lentelė

Investicijos ir 2004 bei 2009 m. įrangos subsidijos

(mln. EUR)

Įrangos subsidijas suteikę subjektai	Suteikimo metai	Investicijų pobūdis	Bendra išmokėta suma	Bendra investicijų suma
Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba	2004	Riedėjimo tako darbai	1,6	2,6
Akvitanijos regiono taryba				
Europos Sąjunga (ERPF)				

⁽¹¹²⁾ Šiai kategorijai priklauso krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas ir bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra.

⁽¹¹³⁾ Šiai kategorijai priklauso automatizuota sienų kontrolė vykdanč biometrinį tapatybės nustatymą.

⁽¹¹⁴⁾ Kaip nurodyta 493 konstatuojamojoje dalyje, šios trys kategorijos naujosiose gairėse aiškiai paminėtos kaip neekonominės veiklos pavyzdžiai.

⁽¹¹⁵⁾ Šiai kategorijai priklauso gyvūnų keliamo pavojaus prevencija.

⁽¹¹⁶⁾ Šiai kategorijai priklauso aplinkos kontrolės priemonės.

(mln. EUR)

Įrangos subsidijas suteikę subjektai	Suteikimo metai	Investicijų pobūdis	Bendra išmokėta suma	Bendra investicijų suma
Po Pirėnų oro uosto jungtinė profesinė sąjunga	2009	Kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos atnaujinimas Automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimas	4,1	5,1
Iš viso			5,8	7,7

Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (501) Atlanto Pirėnų departamento generalinė taryba PBPPR suteikė subsidijas, kurios finansuotos Atlanto Pirėnų departamento – decentralizuotos teritorinės valdžios institucijos – ištekliais. Reikia priminti, kad nagrinėjami ištekliai yra valstybiniai ištekliai. Iš tikrųjų taikant SESV 107 straipsnį teritorinės valdžios institucijų ištekliai laikomi valstybiniais ištekliais⁽¹¹⁷⁾. Be to, tokių institucijų priimti sprendimai, kaip ir centrinės valdžios priimtose priemonės, priskirtini valstybei⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Valstybei taip pat priskirtinos subsidijos, gautos iš Akvitanijos regiono tarybos ir jungtinės profesinės sąjungos, kuri yra vietos valdžios institucijų grupė, visiškai kontroliuojama šių institucijų.
- (503) Be to, riedėjimo tako darbai iš dalies buvo finansuojami ERPF lėšomis. Taigi finansavimas ERPF lėšomis laikomas finansavimu valstybiniais ištekliais ir priskirtinas valstybei, nes finansuojant nauda suteikiama kontroliuojant atitinkamai valstybei narei⁽¹¹⁹⁾.
- (504) Todėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos visiškai finansuotos valstybiniais ištekliais ir priskirtinos valstybei, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Oro uostą valdančiai įstaigai suteiktas atrankusis pranašumas

- (505) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonė, kuriai ji skirta, gauna ekonominės naudos, dėl kurios nepatiria sąnaudų, kurias paprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba neįgyja pranašumo, kurio neturėtų įprastomis rinkos sąlygomis⁽¹²⁰⁾, taip pat ar nagrinėjama priemonė gali būti laikoma kompensacija už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą, atitinkantį Sprendimo *Altmark*⁽¹²¹⁾ sąlygas.
- (506) Dėl laikymo kompensacija pirmiausia pažymėtina, kad Prancūzija aiškiai nenurodė, kad, jos nuomone, Po oro uostą valdančiai įstaigai pavesta teikti tikrą visuotinės svarbos paslaugą. Savo pastabose dėl sprendimo išplėsti procedūrą Prancūzija šiuo klausimu tik nurodė, kad „tuo metu [(prieš paskelbiant 2005 m. gaires)] nebuvo aiškiai taikytino teisinio pagrindo, todėl Prancūzijos institucijos teisėtai galėjo manyti, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas, dėl kurio tuomet priimtas sprendimas, yra teritorijos planavimo politikos priemonė, kad šis oro uostas apskritai vykdo visuotinės ekonominės svarbos uždavinį ir kad šiam uždaviniui netaikoma valstybės pagalbos schema“⁽¹²²⁾.

⁽¹¹⁷⁾ 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Région Nord-Pas-de-Calais*, jungtinės bylos T-267/08 ir T-279/08, 2011 m. Rink. p. II-01999, 108 punktas.

⁽¹¹⁸⁾ 2002 m. kovo 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo jungtinėse bylose T-127/99, T-129/99, T-140/99, 2002 m. Rink. p. II-1330, 142 punktas.

⁽¹¹⁹⁾ Dėl ERPF išteklių laikymo valstybės pagalba žr., pavyzdžiui, Komisijos sprendimo byloje N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project* 29 konstatuojamąją dalį ir Komisijos sprendimo byloje N 44/10 *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center* 69–70 konstatuojamąsias dalis.

⁽¹²⁰⁾ 1990 m. vasario 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-301/87, 1990 m. Rink. p. I-307, 41 punktas.

⁽¹²¹⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark (Altmark)*, C-280/00, 2003 m. Rink. p. I-7747.

⁽¹²²⁾ 13 punkto 1 dalis.

- (507) Prancūzija pridūrė: „Prancūzijos institucijos mano, kad visi oro uostai, kurių metinis transporto srautas yra mažesnis negu 1 mln. keleivių, turi būti laikomi VESP teikėjais, atsižvelgiant į svarbų jų vaidmenį teritorijos planavimo ir regiono ekonominio ir socialinio vystymosi srityje, taip pat į tai, kad jų veiklos sritys tarpusavyje susijusios. Jos taip pat mano, kad šie oro uostai turi tik nedidelį poveikį bendrajai rinkai. Taigi, jų nuomone, jiems suteikto finansavimo nereikia laikyti valstybės pagalba arba jį reikia paskelbti suderinamu su bendrąja rinka, taip pat nereikia taikyti reikalavimo pranešti apie šį finansavimą pagal 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo dėl SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, nuostatas (šis sprendimas galiojo iki 2011 m. gruodžio 20 d.)“⁽¹²³⁾.
- (508) Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad šio pagrindimo neužtenka siekiant padaryti išvadą, jog Po oro uostą valdančiai įstaigai pavesta teikti tikrą visuotinės ekonominės svarbos paslaugą. Kaip nurodyta naujosiose gairėse⁽¹²⁴⁾, Komisija mano, kad tinkamai pagrįstais atvejais visą oro uosto valdymą galima laikyti visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Tačiau, Komisijos nuomone, tai įmanoma tik tuomet, jeigu nesant oro uosto bent dalis regiono, kurį šis oro uostas gali aptarnauti, būtų atskirta nuo likusios Sąjungos dalies tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiams ir socialiniams vystymuisi.
- (509) Remiantis šiuo principu negalima daryti prielaidos, kad visų Prancūzijos oro uostų, kurių metinis transporto srautas mažesnis negu 1 mln. keleivių, valdymas yra tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Prancūzija turi įvertinti konkrečią visų šiai kategorijai priklausančių oro uostų padėtį ir tokią analizę pateikti Komisijai, jeigu nori pagrįsti teiginį, kad šio oro uosto valdymas yra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Tik tokiomis sąlygomis Komisija kiekvienu konkrečiu atveju galėtų patikrinti, ar Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nusprendusi, kad atitinkamas oro uostas teikia visuotinės ekonominės svarbos paslaugą.
- (510) Šiuo atveju nebuvo pateikta jokia konkreti tokio pobūdžio analizė, susijusi su Po oro uostu. Be to, atsižvelgiant į tai, kad netoli yra Tarbo oro uostas (už 50 km; automobiliu iki jo reikia važiuoti ne ilgiau kaip 40 min.), negalima teigti, kad be Po oro uosto dalis regiono, kurį jis gali aptarnauti, būtų atskirta nuo likusios Sąjungos dalies tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiams ir socialiniams vystymuisi. Pritarus tokiam argumentui būtų padaryta akivaizdi vertinimo klaida kvalifikuojant pagalbą.
- (511) Pagal Komisijos komunikatą dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą⁽¹²⁵⁾ tam, kad būtų patenkinta pirmoji Sprendimo *Altmark* sąlyga, su viešąja paslauga susijęs uždavinys turi būti pavestas dokumentu arba keliais dokumentais, kurie pagal valstybių narių teisės aktus gali būti įstatymai, kiti teisės aktai arba sutartys. Be to, dokumente arba keliuose dokumentuose turi būti nurodytas bent viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė, atitinkama įmonė ir prirėkęs atitinkama teritorija, bet kokių atitinkamos institucijos įmonei suteiktų išskirtinių arba specialiųjų teisių pobūdis, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai, galimų kompensacijos permokų vengimo ir išieškojimo tvarka. Vieninteliai Prancūzijos pateikti dokumentai, kurie galbūt gali būti tokie dokumentai, yra 1965 m. nutarimas⁽¹²⁶⁾ ir vienas po kito priimti jo priedai, nes jais nustatytos įvairios PBPPR pareigos, susijusios su konkretų laikotarpį vykdomu eksploatavimu (įskaitant tokius klausimus kaip darbo valandos arba vienodas požiūris į naudotojus), techninė priežiūra, priežiūra ir tvarkymu. Tačiau nė viename iš šių dokumentų nenustatytos pagal finansinio kompensavimo mechanizmą taikomos apskaičiavimo ir peržiūros taisyklės.
- (512) Todėl remdamasi bylos medžiaga Komisija mano, kad Po oro uosto valdymas negali būti laikomas tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga.
- (513) NET jeigu jis tokia paslauga ir būtų, šiame tyrime nagrinėjamos įrangos subsidijos vis dėlto neatitinka kartu taikomų Sprendimo *Altmark* sąlygų. Iš tikrųjų tai yra įvairios konkrečios subsidijos, įvairiais laikotarpiais išmokėtos siekiant padengti investicines sąnaudas, kurios šiais laikotarpiais buvo būtinos. Taigi šios subsidijos neskirtos pagal objektyviai, skaidriai ir *ex ante* nustatytą kompensavimo mechanizmą, t. y. valstybės institucijoms pavedus PBPPR valdyti oro uostą arba priėmus dokumentus, kuriais pratęsimos arba patikslinamos šio valdymo taisyklės. Todėl šios subsidijos neatitinka antrosios Sprendimo *Altmark* sąlygos, kuri yra tokia: „kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti nustatyti iš anksto objektyviu ir skaidriu būdu, kad nebūtų suteikta ekonominė nauda, kuri galėtų sudaryti palankesnes sąlygas įmonei gavėjai konkuruojančių įmonių atžvilgiu“⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ 13 punkto 3 dalis.

⁽¹²⁴⁾ 72 dalis.

⁽¹²⁵⁾ OL C 8, 2012 1 11, p. 4; 52 punktas.

⁽¹²⁶⁾ Žr. 27 konstatuojamąją dalį.

⁽¹²⁷⁾ Žr. 118 išnašoje minėto Sprendimo *Altmark* 90 punktą.

- (514) Kadangi nagrinėjamos įrangos subsidijos neatitinka Sprendimo *Altmark* sąlygų, reikia patikrinti (kaip jau nurodyta), ar šios subsidijos suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis.
- (515) Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad „kapitalas, kurį valstybė tiesiogiai arba netiesiogiai suteikia įmonei tokiais sąlygomis, kurios atitinka įprastas rinkos sąlygas, negali būti laikomas valstybės pagalba“⁽¹²⁸⁾.
- (516) Siekiant nustatyti, ar 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos suteiktos įprastomis rinkos sąlygomis, joms reikėtų taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Reikėtų įvertinti, ar teikiant šias subsidijas vietos valdžios institucijos iš jų galėjo tikėtis kokios nors finansinės grąžos, į šią analizę neįtraukiant paties pelno, kurį tikėtasi gauti vykdant vietos ekonominę plėtrą.
- (517) Šiuo atveju Komisija pirmiausia pažymi, kad PBPPR oro uostą valdo pagal koncesijos sutartį, kuri baigs galioti 2015 m. Šio oro uosto nuosavybė, kuri iš pradžių priklausė valstybei, 2007 m. sausio 1 d. buvo perduota jungtinei profesinei sąjungai. Taigi PBPPR nėra aikštelių ir infrastruktūros savininkas.
- (518) Šiuo klausimu savo pastabose PBPPR dėl įrangos subsidijų nurodė, kad „šios sumos atitinka investicijas, kurias oro uosto infrastruktūros savininkai atliko infrastruktūrai prižiūrėti ir tobulinti; taigi jos atliktos siekiant vien naudos savininkams. Tačiau PBPPR, kaip oro uostą valdanti įstaiga, dėl šių sumų jokios ekonominės naudos negavo“ (praleistos išnašos). PBPPR priduria: „Taigi įrangos subsidijos, kurias išmokėjo koncesiją suteikianti institucija ir vietos valdžios institucijos, kaip oro uosto infrastruktūros savininkės, pagal šią įrenginių koncesijos sutartį visiškai įprastai yra skirtos darbams, susijusiems su pritaikymu pagal standartus, technine priežiūra ir oro uosto teikiamos viešosios paslaugos tobulinimu, atlikti siekiant didinti savininkų turto vertę. Taigi tai investicijos, kurias paprastai turi atlikti viešųjų įrenginių savininkas, o ne juos eksploatuojantis subjektas.“
- (519) Tačiau iš bylos medžiagos matyti, kad pagal koncesijos nuostatas finansuoti būtinas investicijas turi būtent PBPPR, o ne viešasis savininkas. Antai 1965 m. nutarimu, kuriuo suteikta koncesija, koncesininkui aiškiai pavesta statyti, tvarkyti ir prižiūrėti statinius, pastatus, įrenginius ir įrangą. Prancūzija tai patvirtino: „Taigi investicijas, kurių reikia oro uostui pritaikyti pagal standartus, atnaujinti, prižiūrėti, plėsti arba modernizuoti, turi skirti koncesininkas.“
- (520) Šiuo klausimu Prancūzija pažymėjo, kad prie 1965 m. nutarimo pridėtu 2001 m. lapkričio 8 d. priedu (toliau – trečiasis priedas) koncesijos nuostatos, visų pirma dėl investicijų į oro uosto priežiūrą ir atnaujinimą padengimo, nepaneigtos. Be to, ji pažymėjo, kad 2010 m. kovo 3 d. priedu (toliau – ketvirtasis priedas), kurį, 2007 m. perleidus nuosavybę, sudarė jungtinė profesinė sąjunga ir PBPPR, koncesijos nuostatos taip pat nepaneigtos ir, kaip ir ankstesniais priedais, koncesininkas įpareigotas padengti jo veiklai būtinas investicijas⁽¹²⁹⁾.
- (521) Taigi kaip matyti išnagrinėjus 1965 m. nutarimą ir jo priedus ir kaip patvirtino Prancūzija, atlikti ir finansuoti investicijas, kaip antai tas, kurioms skirtos nagrinėjamos įrangos subsidijos, turi būtent PBPPR, kitaip, nei teigia šie rūmai.
- (522) Be to, akivaizdu, kad suteikiant 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas įvairios atitinkamos vietos valdžios institucijos negalėjo tikėtis tokios investicijų grąžos, kuri būtų patenkinusi vietoj jų veikiantį rinkos ekonomikos veiklos vykdytoją. Iš tikrųjų 2004 m. aikštelės ir infrastruktūra priklausė valstybei, o 2009 m. – jungtinei profesinei sąjungai. Tačiau vienintelės abiejų šių viešųjų savininkų iš Po oro uosto gautos pajamos buvo valstybinis nuomos mokestis, kuris iki 2010 m. siekė ne mažiau kaip 100 frankų (FRF) per metus, o 2010 m. padidintas iki 100 EUR per metus. Dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų šis valstybinis nuomos mokestis, kurio dydis nustatytas 1965 m. nutarimu ir pakeistas kai kuriais jo priedais, nepadidėjo. Taigi nei valstybė, nei jungtinė profesinė sąjunga, kaip savininkės, negalėjo tikėtis, kad dėl atitinkamai 2004 ir 2009 m. suteiktų investicijų subsidijų gali būti gauta konkrečios investicijų grąžos, bent iki koncesijos sutarties galiojimo pabaigos, numatytos 2015 m. Be to, iš jokios bylos medžiagos negalima spręsti, kad valstybė arba jungtinė profesinė sąjunga atitinkamai 2004 ir 2009 m. galėjo tikėtis,

⁽¹²⁸⁾ 33 išnašoje minėto 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktas.

⁽¹²⁹⁾ Ketvirtajame priede nurodyta schema, taikoma su koncesija susijusiam grąžinamam turtui, kuris apima visą koncesiją suteikiančios institucijos koncesininkui perduotą kilnojamąjį ir nekilnojamąjį turtą. Grąžinamas turtas apima oro uostui eksploatuoti būtinas aikšteles, statinius, pastatus, įrenginius, tinklus ir intelektinius kūrinius, kuriuos koncesininkas atnaujino, įrengė arba sukūrė koncesijos suteikimo laikotarpiu, taip pat oro uostui eksploatuoti būtiną kilnojamąjį turtą, kurį koncesininkas atnaujino arba įrengė koncesijos suteikimo laikotarpiu. Pagal ketvirtąjį priedą šis turtas privalo būti nemokamai grąžintas koncesiją suteikiančiai institucijai ir baigus galioti koncesijos sutarčiai turi būti labai gerai prižiūrėtas. Ketvirtajame priede taip pat nurodyta, kad baigus galioti koncesijos sutarčiai koncesiją suteikianti institucija mokės metines paskolų, kurias koncesininkas tinkamai paėmė koncesijos sutartyje nurodytai įrangai įrengti, palūkanas ir išsimokamojo grąžinimo įmokas, taip pat koncesininkui grąžins avansus, kuriuos šis galėjo įmokėti naudodamas nuosavus išteklius, arba padengs neamortizuotą įrenginių, kuriuos koncesininkas įrengė naudodamas nuosavus išteklius, vertę, jeigu grąžinti šių avansų ir padengti vertės nebuvo galima įtraukus juos į oro uosto apyvartinį kapitalą. Dėl šių finansinių nuostatų, taikytinų baigus galioti koncesijos sutarčiai, neįkyla abejonių, kad skiriant oro uosto veiklai būtinas investicijas jas turi padengti koncesininkas.

kad dėl šių įrangos subsidijų padidės turto vertė, todėl nuo 2016 m. pradėjus galioti naujai koncesijos sutarčiai abu subjektai galės gauti investicijų grąžos. Visų pirma Prancūzija nepateikė jokios informacijos apie valstybės arba jungtinės profesinės sąjungos numatytas būsimos koncesijos sutarties nuostatas ir numatytus galimus mokesčius, kurių oro uosto savininkas galėjo tikėtis dėl tokių nuostatų.

- (523) Vietos valdžios institucijos, kurios dalyvavo finansuojant nagrinėjamas subsidijas ir tuo metu, kai jos suteiktos, nebuvo aikštelių ir infrastruktūros savininkės – tiesioginės arba netiesioginės (per jungtinę profesinę sąjungą), taip pat *a fortiori* negalėjo tikėtis investicijų grąžos, dėl kurios būtų užtikrintas jų investicinių išlaidų pelningumas. Ši pastaba taikoma Atlanto Pirėnų departamento generalinei tarybai ir Akvitanijos regiono tarybai, kurios tuo metu, kai 2004 m. nusprendė padėti finansuoti riedėjimo tako darbus, nebuvo oro uosto savininkės.
- (524) Be to, pažymėtina, kad, kaip teigia Prancūzija, „vietos valdžios institucijų sprendimas investuoti pagrįstas ne vien tiesioginiu būsimu pelningumu, o PBPPR moka tik simbolinį mokestį. Vietos valdžios institucijos investuoti nusprendžia remdamosi su ekonomine ir turizmo plėtra susijusia nauda regionui, kurią tikimasi gauti atitinkamu laiku.“ Šis teiginys patvirtina, kad vietos valdžios institucijos nesitikėjo iš savo investicinių išlaidų gauti kokio nors pelno. Į vienintelį pelną, kurio tikėjosi vietos valdžios institucijos ir kuris susijęs su ekonomine ir turizmo plėtra, vietoj šių institucijų veikiantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų atsižvelgęs. Tai reiškia, kad nagrinėjamoms įrangos subsidijoms rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas net netaikytinas.
- (525) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Iš tikrųjų dėl šių subsidijų sumažėjo investicinės sąnaudos, kurias būtų turėję patirti PBPPR, nes šias subsidijas suteikusių vietos valdžios institucijos ateityje nebūtų gavusios pakankamos investicijų grąžos. Be to, kadangi šią naudą gavo viena įmonė, ji įgijo atrankųjį pranašumą.

8.2.1.4. *Poveikis Sąjungos tarpusavio prekybai ir konkurencijai*

- (526) PBPPR, kaip Po oro uostą valdanti įstaiga, visų pirma konkuruoja su kitais oro uostais, ypač tais, kurie aptarnauja tą pačią keleivių traukos zoną. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad Tarbo-Lurdo-Pirėnų oro uostas yra už 50 km nuo Po oro uosto, ir nuo 2009 m. iš jo taip pat buvo vykdomi skrydžiai į Londoną. Už mažiau negu 100 km nuo Po oro uosto taip pat yra Bjarico-Anglė-Bajonos oro uostas, iš kurio vykdomi skrydžiai į Šarlerua, Londono Stanstedo oro uostą, Mančesterį ir kitas Jungtinėje Karalystėje esančias paskirties vietas. Taigi dėl PBPPR gautos pagalbos gali būti iškraipyta konkurencija. Kadangi oro uostų paslaugų rinka ir oro transporto rinka yra atviros konkurencijai Sąjungoje, dėl pagalbos taip pat gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (527) Apskritai pažymėtina, kad Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos konkuruoja tarpusavyje siekdamos pritraukti oro transporto bendroves. Iš tikrųjų oro transporto bendrovės maršrutus, kuriais teikia paslaugas, ir atitinkamą skrydžių dažnį nustato remdamosi įvairiais kriterijais. Šie kriterijai apima galimus klientus, kurie, kaip gali tikėtis oro transporto bendrovės, keliaus maršrutais, taip pat šių maršrutų pradžioje ir pabaigoje esančių oro uostų ypatumus.
- (528) Oro transporto bendrovės visų pirma nagrinėja tokius kriterijus kaip teikiamų oro uosto paslaugų pobūdis, šalia oro uosto įsikūrę gyventojai, šalia jo vykdoma ekonominė veikla, perkrova, sausumos kelias, kuriuo galima atvažiuoti į oro uostą, taip pat mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos. Mokesčių dydis – svarbus veiksnys, nes oro uostui skirtos viešosios lėšos gali būti panaudotos dirbtinai mažiems oro uosto mokesčiams išlaikyti siekiant pritraukti oro transporto bendroves, taigi dėl šių lėšų konkurencija gali būti labai iškraipyta⁽¹³⁰⁾.
- (529) Todėl oro transporto bendrovės savo išteklius, visų pirma orlaivius ir įgulą, įvairiems maršrutams skiria atsižvelgdamos, be viso kito, į oro uostus valdančių įstaigų teikiamas paslaugas ir jų nustatytas tokių paslaugų kainas.
- (530) Iš visos šios informacijos matyti, kad skyrus 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas, dėl kurių PBPPR suteikta ekonominės naudos, galėjo pagerėti PBPPR padėtis, palyginti su kitų Europos oro uostus valdančių įstaigų padėtimi. Todėl dėl šių subsidijų galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

⁽¹³⁰⁾ Naujųjų gairių 43 dalis.

8.2.1.5. Išvada dėl pagalbos

- (531) Dėl 483–530 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių įrangos subsidijos, kurios 2004 ir 2009 m. suteiktos PBPPR, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2.2. PAGALBOS NETEISĖTUMAS

- (532) 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos suteiktos apie jas nepranešus.
- (533) Kaip jau nurodyta, Prancūzija savo pastabose pažymėjo, kad, jos nuomone, visi oro uostai, kurių metinis transporto srautas yra mažesnis negu 1 mln. keleivių, turi būti laikomi visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikėjais, todėl jiems suteikto finansavimo nereikia laikyti valstybės pagalba arba jį reikia paskelbti suderinamu su vidaus rinka, taip pat nereikia taikyti reikalavimo pranešti apie šį finansavimą pagal 2005 m. VESP sprendimo nuostatas.
- (534) Tačiau, kaip jau nurodyta, remdamasi bylos medžiaga Komisija mano, kad Po oro uosto valdymas negali būti laikomas tikra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Dėl šios priežasties negalėjo būti atleista nuo reikalavimo pranešti apie 2004 ir 2009 m. subsidijas (toks reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą nustatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje).
- (535) Be to, kaip jau nurodyta, šios subsidijos suteiktos nesilaikant objektyviai, skaidriai ir *ex ante* nustatyto kompensavimo mechanizmo, t. y. mechanizmo, nustatyto valstybės institucijoms pavedus PBPPR valdyti oro uostą arba priėmus dokumentus, kuriais pratęsiamos arba patikslinamos šio valdymo taisyklės. Taigi šios subsidijos neatitinka VESP sprendimo 4 straipsnio d punkte nustatyto kriterijaus, pagal kurį dokumente arba dokumentuose, kuriais pavedama teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, turi būti nurodyti kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai. Tai antra priežastis, dėl kurios negalėjo būti atleista nuo reikalavimo pranešti apie 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas (toks reikalavimas pagal 2005 m. VESP sprendimą nustatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje).
- (536) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra neteisėta pagalba.

8.2.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

- (537) Kaip jau paaiškinta, dėl 2004 ir 2009 m. suteiktų įrangos subsidijų sumažėjo investicinės sąnaudos, kurias paprastai būtų turėję patirti PBPPR. Taigi šios subsidijos yra investicinė pagalba. Be to, jos suteiktos iki naujųjų gairių įsigaliojimo 2014 m. balandžio 4 d. Pagal šias gaires Komisija oro uostams suteiktai neteisėtai investicinei pagalbai taiko taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo dieną⁽¹³¹⁾.
- (538) Dėl 2009 m. subsidijos pažymėtina, kad ją teikiant galiojo 2005 m. gairės, taigi būtent šį dokumentą reikėtų taikyti. Tačiau 2004 m. subsidija suteikta prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms, o tuo metu konkretus oro uostams suteiktos investicinės pagalbos suderinamumo kriterijus nebuvo nustatytas. Taigi šią subsidiją Komisija turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, atsižvelgdama į šiuo klausimu taikomą savo sprendimų priėmimo praktiką. Reikėtų priminti, kad Komisijos sprendimų priėmimo praktika, susijusi su oro uostus valdančioms įstaigoms suteiktos pagalbos suderinamumo vertinimu, konsoliduota 2005 m. gairėmis. Todėl Komisija mano, kad 2004 m. subsidijos suderinamumą su vidaus rinka reikėtų vertinti pagal 2005 m. gairėse nustatytus kriterijus.
- (539) Taigi remdamasi 2005 m. gairėmis⁽¹³²⁾ Komisija 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas išnagrinėjo pagal šiuos kriterijus:
- infrastruktūros statyba ir naudojimas ja atitinka aiškiai nustatytą visuotinės svarbos tikslą (regiono vystymasis, susisiekimas ir kt.),
 - infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui,
 - dėl infrastruktūros suteikiamos pakankamos galimybės oro uostu naudotis vidutinės trukmės laikotarpiu, visų pirma atsižvelgiant į dabartinės infrastruktūros naudojimą,

⁽¹³¹⁾ Naujųjų gairių 173 dalis.

⁽¹³²⁾ 61 dalimi.

- visiems galimiems naudotojams suteikiamos vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra,
- nedaromas Sąjungos interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybos plėtojimui.

- (540) Be to, oro uostams suteikta valstybės pagalba, kaip ir bet kokia kita valstybės pagalba, turi ne tik atitikti 539 konstatuojamojoje dalyje išdėstytus kriterijus, bet ir būti būtina nustatytam tikslui pasiekti ir proporcinga šiam tikslui, kad ją būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Taigi Komisija nagrinės, kaip laikomasi ne tik 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų, bet ir šių būtinumo ir proporcingumo kriterijų.
- (541) Pirmiausia Komisija pažymi, kad pagal 2005 m. gaires sąnaudos, kurios tinkamos finansuoti oro uostui skirtos investicinės pagalbos lėšomis, turi būti tik su pačia oro uosto infrastruktūra (kilimo ir tūpimo takais, terminalais, orlaivių stovėjimui skirta zona ir kt.) arba tiesioginio palaikymo infrastruktūra (priešgaisriniais įrenginiais, saugos ar saugumo įranga) susijusios investicinės sąnaudos. Tačiau į tinkamas finansuoti sąnaudas neturi būti įtrauktos komercinės veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, sąnaudos, pavyzdžiui, patalpų ir nekilnojamojo turto statybos, finansavimo, eksploatavimo ir nuomos oro uosto teritorijoje, įrengiant ne tik darbo kabinetus ir sandėlius, bet ir viešbučius, pramonės įmones, taip pat parduotuves, maitinimo įstaigas, automobilių stovėjimo aikšteles, sąnaudos.
- (542) Visa 2004 m. subsidija panaudota riedėjimo tako darbams finansuoti. Pagal 2005 m. gaires visos šių darbų investicinės sąnaudos buvo tinkamos finansuoti investicinės pagalbos lėšomis, nes riedėjimo takas yra oro uosto infrastruktūra. 2009 m. subsidija suteikta siekiant padėti finansuoti kelias investicijas, susijusias su kilimo ir tūpimo taku ir apšvietimu, taip pat automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimu, kurio sąnaudos sudarė nedidelę bendrų investicinių sąnaudų dalį⁽¹³³⁾. Kilimo ir tūpimo takas ir apšvietimo įranga yra oro uosto infrastruktūros dalis. Todėl su šia infrastruktūra susijusios investicinės sąnaudos yra tinkamos finansuoti. Tačiau į tinkamas finansuoti sąnaudas nereikia įtraukti su automobilių stovėjimo aikštele susijusių sąnaudų, nes ši aikštelė nėra oro uosto infrastruktūros dalis. Bendra 2009 m. subsidijos suma, t. y. 4,1 mln. EUR, neviršija visos tinkamų finansuoti sąnaudų, susijusių su kilimo ir tūpimo taku ir apšvietimu, sumos, t. y. 4,7 mln. EUR. Taigi 2009 m. subsidija buvo panaudota tik tinkamoms finansuoti sąnaudoms padengti⁽¹³⁴⁾.
- (543) 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos (kurių bendros sumos atitinkamai yra 1,6 ir 4,1 mln. EUR) neviršija apskaičiuotų su abiem subsidijomis susijusių tinkamų finansuoti sąnaudų (atitinkamai 2,6 ir 4,7 mln. EUR), tačiau dėl jų pasiektas didelis pagalbos intensyvumas (atitinkamai 62 ir 88 %).

8.2.3.1. *Aiškiai nustatytas visuotinės svarbos tikslas*

- (544) 2004 m. įrangos subsidija panaudota riedėjimo tako darbams finansuoti, siekiant šią įrangą pritaikyti pagal standartus, kad būtų galima geriau paskirstyti transporto srautą ir taip patenkinti su intensyviausių komercinio transporto srautų laikotarpiais susijusius poreikius.
- (545) Tinkamos finansuoti investicijos, kurios buvo finansuotos 2009 m. įrangos subsidija, skirtos kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos remonto darbams, būtinai siekiant užtikrinti, kad aerodromas ir toliau galėtų priimti vidutinio dydžio orlaivius, kuriuose yra 200–250 vietų, ir gautų sertifikatą, dėl kurio galėtų toliau juos priimti. Iš tikrųjų 1992–1993 m. įrengtą III kategorijos apšvietimo sistemą ir 1990 m. nutiestą manevravimo laukų dangą reikėjo, viena vertus, suremontuoti, nes jos buvo senos (apskritai jos naudojamos apie 10–15 m.), kita vertus, pritaikyti pagal standartus. Pritaikyti pagal standartus jas reikėjo dėl to, kad atsižvelgiant į nutarime dėl aerodromų patvirtinimo ir eksploatavimo sąlygų nustatytus rodiklius, visų pirma susijusių su 3 kategorijos tikslumu artėjimu tūpti, greitai galėjo būti panaikintas oro uosto sertifikatas.
- (546) Taigi nei dėl 2004 m. subsidijos, nei dėl 2009 m. subsidijos pajėgumai labai nepadidėjo. Šiomis subsidijomis daugiausia finansuoti remonto ir pritaikymo pagal standartus darbai, kuriais buvo siekiama išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti tam tikrų tipų orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir toliau užtikrinti iki tol buvusį transporto srautą, taip pat gerinti oro uosto veiklą laikotarpiu, kuriuo eismas intensyviausias.

⁽¹³³⁾ Mažiau negu 10 % bendrų investicinių sąnaudų (žr. 4 lentelę ir ten pat 1 išnašą).

⁽¹³⁴⁾ Žr. Komisijos sprendimo byloje SA.38168, Kroatija – Dubrovnik Airport Development, 10 ir 28 punktus.

- (547) Daug Po oro uosto keleivių yra verslininkai, jie sudaro 60–70 % viso transporto srauto. Taip yra dėl to, kad Po ir jo apylinkėse veikia daug įmonių. Šiuo klausimu Prancūzija nurodė, kad Po baseinas yra trečias regiono *Grand Sud-Ouest* ekonominis centras (su *Lacq* ir *Oloron* baseiniais). Po yra įsteigtos įvairių didžiųjų įmonių tarptautinės ir regioninės buveinės, taip pat mokslinių tyrimų ir gamybos centrai. Jeigu nebūtų Po oro uosto arba labai sumažėtų jo galimybės priimti orlaivius, būtų pakenkta šiai ekonominei veiklai, nes verslo reikalais keliaujantys asmenys paprastai nori kuo labiau sutrumpinti kelionės laiką ir visų pirma turėti galimybę išvykti ir grįžti tą pačią dieną. Taigi jeigu verslo reikalais vykstant į Po arba iš Po reikėtų naudotis oro uostu, kuris nėra arčiausiai miesto, kaip antai Tarbo oro uostu, daug įmonių tai galėtų laikyti trūkumu.
- (548) Be to, Po oro uostas priima daug turistų, nes visų pirma arti yra Pirėnų kalnai ir žiemos sporto bazės. PBPPR nurodytuose tyrimuose konkrečiai pažymėta, kad vien bendrovės *Ryanair* keleiviai, daugiausia turistai, viešėdami Po regione 2005 m. iš viso išleido 8 mln. EUR, o 2010 m. – 56 mln. EUR.
- (549) Dėl šių įvairaus pobūdžio priežasčių 2004 ir 2009 m. PBPPR gautos įrangos subsidijos prisidėjo prie Po ir jo regiono ekonominės plėtros, nes šis oro uostas daro poveikį turizmui ir apskritai ekonominei veiklai.
- (550) Šios subsidijos taip pat padėjo užtikrinti susisiekimą su regionu, visų pirma turistų ir verslo reikalais keliaujančių asmenų susisiekimą. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Po oro uostas yra už 50 km nuo Tarbo oro uosto ir už 100 km – nuo Bjarico oro uosto. Taigi atsižvelgiant į atstumą nuo Po iki Bjarico oro uostų keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys, ypač verslo reikalais keliaujantys asmenys, Bjarico oro uostą nelabai galėtų laikyti tinkama alternatyva.
- (551) Be to, akivaizdu, kad šių trijų oro uostų keleivių tipai gana skirtingi:
- Po oro uostui visų pirma būdinga tai, kad keliauja daug verslininkų, ir gana didelę bendro transporto srauto dalį sudaro *Air France* ir *Régional* šalies lygmeniu teikiamos transporto paslaugos,
 - Bjarico oro uostui būdinga tai, kad keliauja daug turistų – jie vyksta į Atlanto vandenyno pakrantę ir prie Ispanijos sienos, taip pat tai, kad vasarą teikiama daug sezoninių transporto paslaugų ir vykdoma daug pigių skrydžių,
 - Tarbo oro uostas pirmiausia yra nišinė rinka (teikiamos paslaugos iš esmės susijusios su Lurdo religine vieta), kurioje vykdoma daug nereguliariųjų tarptautinių skrydžių (užsakomaisiais reisais). Tai patvirtina aplinkybė, kad 2001–2011 m. šio oro uosto transporto srautas buvo apie 400 000 keleivių per metus, išskyrus 2008 m., kuriais jis didžiausias – 678 000 keleivių, ir tai sutampa su jubiliejiniais Lurdo vietovės metais.
- (552) Iš šios informacijos matyti, kad įvairūs oro uostai aptarnauja gana skirtingus rinkos segmentus, taigi vieni kitus gali pakeisti tik iš dalies. Šią informaciją galima pagrįsti transporto srauto statistikos, kuri nagrinėjant konkurencijos iškraipymo dėl suteiktos pagalbos mastą išsamiau pristatyta 567–572 konstatuojamosiose dalyse, tyrimu. Taigi suteikus investicinę pagalbą, dėl kurios galima išlaikyti tinkamą Po oro uosto būklę, sudarytos šiek tiek palankesnės sąlygos susisiekti su regionu, nes dėl šios pagalbos keleiviams ir oro transporto bendrovėms nereikia rinktis idealiai netinkančio pakaitinio oro uosto.
- (553) Be to, į Po nenutiesta greitųjų traukinių geležinkelio linija; artimiausia linija eina į Bordo, ir iki jos maždaug 1.40 val. kelio. Taigi greituoju traukiniu, kaip alternatyvia transporto priemone, vykstant į daugelį paskirties vietų, į kurias iš Po galima nuskristi trumpuoju maršrutu, kelionės laikas daug ilgesnis, todėl greitas traukinys yra labai netinkama pakaitinė transporto priemonė. Dėl artimiausių Ispanijos oro uostų pažymėtina, kad sausumos keliu greičiausiai į juos galima nuvažiuoti beveik per dvi valandas, taigi tikėtina, kad daugeliui keleivių jie nėra tinkama alternatyva Po oro uostui.
- (554) Todėl akivaizdu, kad nors yra oro transportui alternatyvių transporto priemonių, kuriomis galima vykti iš Po, ir nors arti įsikūręs Tarbo oro uostas, 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos padėjo užtikrinti geresnį susisiekimą su regionu, taip pat geresnį regiono ekonominį vystymąsi.

8.2.3.2. Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui

- (555) Kaip nurodyta 546 konstatuojamojoje dalyje, dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijomis finansuotų darbų pajėgumai labai nepadidėjo, o darbų tikslas buvo tik išlaikyti tokios būklės infrastruktūrą, kad būtų galima priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir geriau patenkinti poreikius laikotarpiams, kuriais eismas intensyviausias.

- (556) Taigi šios investicijos neviršijo to, kas būtina siekiant oro uoste ir toliau tinkamomis sąlygomis priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, įskaitant laikotarpį, kuriuo eismas intensyviausias. Todėl šios investicijos buvo būtinos ir proporcingos nustatytam tikslui.

8.2.3.3. *Dėl infrastruktūros suteikiamos pakankamos galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu*

- (557) Pažymėtina, kad 2000–2009 m. Po oro uosto transporto srautas buvo įvairus – nuo maždaug 580 000 iki maždaug 820 000 keleivių per metus; didžiausias srautas pasiektas 2008 m. (820 000 keleivių). 2000–2009 m. laikotarpiu vieninteliai metai, kuriais transporto srautas mažesnis negu 600 000 keleivių, yra 2002-ieji. Tačiau 2002 m. transporto srautas artimas šiai ribai (580 000 keleivių). Taigi atsižvelgdami į šį gana nevienodą, bet beveik visada didesnį negu 600 000 keleivių per metus srautą, taip pat į nuolatinę *Air France* – daugiausia transporto paslaugų teikiančio vežėjo – veiklą ir į tai, kad skraidinama daug verslininkų, PBPPR ir 2004, ir 2009 m. galėjo tikėtis, kad ateityje oro uostu naudosis daug arba bent tiek pat keleivių, kiek jų buvo vykdant pagrindinę oro uosto veiklą, t. y. apie 600 000 keleivių per metus.
- (558) Dėl šių lūkesčių investicijos, kuriomis siekta išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol, ir geriau patenkinti poreikius laikotarpiais, kuriais eismas intensyviausias, tačiau labai nepadidinti pajėgumo, buvo pagrįstos. Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad 2004 m. subsidija finansuotų riedėjimo tako darbų tikslas – pritaikyti šį taką pagal standartus, kad būtų galima geriau valdyti srautą laikotarpiais, kuriais eismas intensyviausias. Be to, dėl 2009 m. atliktų kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo sistemos remonto darbų pažymėtina, kad po remonto šis takas ir apšvietimo sistema liko tokie patys, nes nei padidėjo aikštelėse leidžiama naudoti keliamoji jėga, nei buvo pailgintas kilimo ir tūpimo takas siekiant priimti galingesnius orlaivius, nei pagerėjo oro uosto naudojimo esant blogam matomumui minimumai. Ši įranga naudojama apie 10–15 m., o buvusioji įrengta prieš 16–19 m. iki darbų pradžios. Todėl 2009 m. įrangos subsidijos lėšomis tik atnaujintos investicijos į įrangą, kurios naudojimo trukmė baigėsi.
- (559) Taigi teikiant įrangos subsidijas buvo galima numatyti, kad dėl atnaujintos infrastruktūros bus pakankamai galimybių oro uostu naudotis vidutinės trukmės laikotarpiu.

8.2.3.4. *Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra*

- (560) Po oro uostu gali naudotis įvairios bendrovės, kurios to nori, ir atskiri apribojimai netaikomi. Pagal 2005 m. gaires suteikiama vienoda ir nediskriminacinė galimybė naudotis šia infrastruktūra.

8.2.3.5. *Bendram interesui prieštaraujantis poveikis tarpusavio prekybai nedaromas*

- (561) Kaip jau nurodyta, Po oro uostas yra už 50 km nuo Tarbo oro uosto ir už 100 km – nuo Bjarico oro uosto. Taigi atsižvelgiant į atstumą nuo Po iki Bjarico oro uostų daug keleivių Bjarico oro uostą nelabai gali laikyti tinkama alternatyva Po oro uostui. Todėl pagalba, kurią gavo Po oro uostas, nelabai galėjo turėti didelį poveikį Bjarico oro uostui.
- (562) Tačiau Tarbo oro uostas yra gana arti Po – už 50 km; automobiliu iki jo reikia važiuoti ne ilgiau kaip 40 min. Taigi iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų jo veiklai galėjo būti padarytas didelis poveikis.
- (563) Tačiau šią pastabą galima patikslinti atsižvelgiant į kelis veiksnius. Visų pirma Po oro uostas yra senas ir reguliariusius skrydžius vykdančius orlaivius priima keletą dešimtmečių. Šiame tyrime nagrinėjamos įrangos subsidijos yra konkreti pagalba (antra subsidija suteikta praėjus gana daug laiko nuo pirmosios suteikimo), ir iš esmės šios pagalbos lėšomis finansuoti tik darbai, būtini siekiant išlaikyti tinkamos būklės infrastruktūrą, kad būtų galima toliau priimti orlaivius, kurie buvo priimami iki tol. Pagalba nenaudota plataus masto pajėgumų didinimui finansuoti. Taigi nagrinėjamos įrangos subsidijos turėjo didelį poveikį Tarbo oro uostui – buvo išlaikyta gana artimo ir seniai veikiančio oro uosto tinkama būklė, nes be šių subsidijų Po oro uostas nebūtų galėjęs tęsti veiklos arba būtų galėjęs tik blogesnėmis sąlygomis. Tačiau dėl šių subsidijų neatsirado naujų su Tarbo oro uostu konkuruojančių pajėgumų.
- (564) Be to, nagrinėjamos įrangos subsidijos nėra veiklos pagalba, kuria finansuojami nuolatiniai veiklos nuostoliai. Taigi šioje byloje tokia veiklos pagalba nenustatyta, ir byla susijusi tik su investicine pagalba.

- (565) Kaip jau nurodyta, Po ir Tarbo oro uostai taip pat aptarnauja gana skirtingus rinkos segmentus. Didžiausią Tarbo oro uosto transporto srauto dalį sudaro užsakovieji reisai, daugiausia vykdomi į Lurdo religinę vietovę; daug jų yra tarptautiniai ⁽¹³⁵⁾.
- (566) Kitaip negu Tarbo, Po oro uostui visų pirma būdinga tai, kad skraidinama daug verslininkų, ir gana didelę bendro transporto srauto dalį sudaro *Air France* ir *Régional* šalies lygmeniu teikiamos transporto paslaugos, visų pirma susijusios su maršrutu Po–Paryžius. Iš tikrųjų, kaip nurodyta 547 konstatuojamojoje dalyje, verslininkai sudaro 60–70 % viso Po oro uosto transporto srauto, o Po yra trečias regiono *Grand Sud-Ouest* ekonominis centras (su *Lacq* ir *Oloron* baseiniais). Taigi Po ir Tarbo oro uostai orientuojasi į skirtingus rinkos segmentus. Todėl uždarius Po oro uostą arba pablogėjus jo veiklos sąlygoms transporto srautas nebūtinai būtų automatiškai perkeltas į Tarbo oro uostą ir atvirkščiai.
- (567) Išnagrinėjus 14 lentelėje nurodytą lyginamąjį Po, Tarbo ir Bjarico oro uostų transporto srauto pokytį matyti, kad šių oro uostų transporto srauto pokyčiai nėra tiesiogiai tarpusavyje susiję.

⁽¹³⁵⁾ Oro uosto interneto svetainėje nurodyta: „Oro uostas, kurio transporto srautas – vidutiniškai 400 000–450 000 keleivių per metus, yra antras pagal dydį Pietų-Pirėnų regiono oro uostas. Jam būdinga tai, kad didžiąją veiklos dalį sudaro užsakovieji reisai, vykdomi į visiškai arti esantį Lurdo Marijos miestelį. Apie 50 įvairių oro transporto bendrovių kasmet skraidina į daugiau kaip 80 paskirties vietų Europoje ir pasaulyje.“ Žr. <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297>.

(tūkst. EUR)

Metai	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gebėjimas finansuoti savo lėšomis	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Šaltinis: Prancūzijos pateikti dokumentai.

- (575) Iš šios lentelės matyti, kad 2003–2011 m. (imtinai) oro uostas nuolat kaupė nuostolius. 2009 m. šie nuostoliai pasiekė beveik 1 mln. EUR. Be to, šiuo laikotarpiu oro uosto gebėjimas finansuoti savo lėšomis buvo nevienodas – nuo [...] iki [...] EUR per metus. 2005 m., kuriais išmokėta 2004 m. įrangos subsidija, jis buvo tik [...] EUR, taigi labai nedidelis, palyginti su atliktų riedėjimo tako darbų sąnaudomis (2,6 mln. EUR). 2009 ir 2010 m., kuriais išmokėta 2009 m. įrangos subsidija, jis buvo atitinkamai [...] ir [...] EUR. Šios dvi sumos, net jas sudėjus, yra daug mažesnės už kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo įrangos remonto sąnaudas (4,7 mln. EUR). Taigi išteklį, gautų vykdant oro uosto veiklą, neužteko, kad būtų galima labai prisidėti prie šių investicijų finansavimo.
- (576) Iš turimų duomenų matyti, kad atlikus investicijas, tačiau prieš išmokant įrangos subsidijas, oro uosto biudžeto vykdymo rezultatas 2005 m., kuriais atlikti su riedėjimo taku susiję darbai, buvo [...] EUR, o 2009 m., kuriais atlikta dauguma kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo sistemos remonto darbų, – [...] EUR. Šiuos duomenis reikia palyginti su oro uosto grynosiomis pajamomis gavus subsidijas, t. y. [...] EUR 2005 m. ir [...] EUR 2009 m. Taigi jeigu nuosavais oro uosto ištekliais būtų finansuotos visos nagrinėjamos investicijos arba net didelė jų dalis, jau ir taip dideli oro uosto nuostoliai būtų labai padidėję.
- (577) Be to, atsižvelgiant į ilgalaikius nuostolius mažai tikėtina, kad PBPPR būtų galėję didelę nagrinėjamų investicijų dalį finansuoti didindami savo skolą, kuri 2005 m. buvo apie [...] EUR, o 2009 m. – apie [...] EUR.
- (578) Taigi 2004 ir 2009 m. subsidijos būtinos investicijoms, kurios finansuotos šiomis subsidijomis, atlikti. Kitaip sakant, jos turėjo skatinamąjį poveikį, nes negavę subsidijų PBPPR nebūtų atlikę šių investicijų. Be to, subsidijos atitinka proporcingumo principą, nes PBPPR nebūtų galėję labai padidinti savo įnašo finansuojant šias investicijas.

8.2.3.7. Išvada dėl 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijų

- (579) Dėl 537–578 konstatuojamosiose dalyse paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (580) Ši išvada pagrįsta oro uostams teikiamos investicinės pagalbos kriterijais, nurodytais 2005 m. gairėse. Ji nedaro jokio poveikio investicinės pagalbos, kuri ateityje gali būti suteikta Po oro uostui, vertinimui, kurį remiantis naujosiomis gairėmis Komisijai gali tekti atlikti ateityje.

9. IŠVADOS

- (581) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija pažymi, kad 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijas Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį⁽¹³⁶⁾. Tačiau 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos yra pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (582) Dviejose pirmosiose 3 lentelės eilutėse nurodytos subsidijos, kuriomis finansuoti valstybės uždaviniai, nėra valstybės pagalba.
- (583) Kitos 3 lentelėje nurodytos subsidijos Po oro uostą valdančiai įstaigai suteiktos iki 2000 m. gruodžio 12 d. Todėl šis sprendimas joms netaikomas⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Žr. 536 konstatuojamąją dalį.

⁽¹³⁷⁾ Žr. 489 ir 490 konstatuojamąsias dalis.

- (584) Be to, Komisija pažymi, kad taikant įvairias PBPPR su bendrovėmis *Ryanair*, *AMS* ir *Transavia* sudarytas oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartis, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, suteikta valstybės pagalba – ji suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka.

Išieškojimas

- (585) Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Komisija, nustačiusi, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka, gali įpareigoti atitinkamą valstybę narę šią pagalbą panaikinti arba pakeisti ⁽¹³⁸⁾.
- (586) Pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ⁽¹³⁹⁾ 14 straipsnį „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo (toliau – „sprendimas išieškoti pagalbą“). Komisija nereikalauja išieškoti pagalbos, jeigu tai prieštarautų bendrajam Bendrijos teisės principui“. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką tuo atveju, kai Komisija pagalbą laiko nesuderinama su vidaus rinka, tikslas, kurio siekiama valstybei nustatytu įpareigojimu, yra atkurti ankstesnę padėtį ⁽¹⁴⁰⁾. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mano, kad tikslas pasiektas, jei gavėjai grąžino neteisėtai suteiktą pagalbą ir taip prarado turėtą pranašumą, palyginti su konkurentais. Taip atkuriami iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ⁽¹⁴¹⁾.
- (587) Šiuo atveju akivaizdu, kad šiame sprendime nustatytos neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos išieškojimas neprieštarauja jokiame bendrajame Sąjungos teisės principui. Visų pirma nei Prancūzija, nei suinteresuotosios trečiosios šalys argumentų šiuo klausimu nepateikė.
- (588) Todėl Prancūzija turi imtis visų būtinų priemonių, kad iš *Ryanair*, *AMS* ir *Transavia* būtų išieškota pagal nagrinėjamas sutartis neteisėtai suteikta pagalba.
- (589) Pagal kiekvieną sutartį ir priedą išieškotinos pagalbos sumos turi būti nustatytos taip, kaip nurodyta toliau. Kiekvienas nagrinėjamas sandoris (prireikus sudarytas iš oro uosto paslaugų sutarties ir rinkodaros paslaugų sutarties) turi būti laikomas sandoriu, dėl kurio kiekvienais sandorį sudarančių sutarčių taikymo metais išmokėta metinė pagalbos suma ⁽¹⁴²⁾. Kiekviena suma apskaičiuojama remiantis neigiamą 7–12 lentelėse pateikto papildomo srauto, numatyto sudarant sandorį, dalimi (pajamomis atskaičius sąnaudas). Iš tikrųjų šios sumos atitinka sumas, kurias būtų reikėję numatyti kiekvienais metais išskaičiuoti iš rinkodaros paslaugų sumos (arba kurias būtų reikėję numatyti įskačiuoti į oro transporto bendrovių mokamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų mokesčius), kad sutarties grynioji dabartinė vertė būtų teigiama, kitaip sakant, kad sutartis atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.
- (590) Siekiant atsižvelgti į tikrą naudą, kurią oro transporto bendrovė ir jos patronuojamosios bendrovės gavo taikant sutartis, 589 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sumos remiantis Prancūzijos pateiktais įrodymais gali būti patikslintos atsižvelgiant į: i) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų mokėjimų, kuriuos pagal oro uosto paslaugų sutartį

⁽¹³⁸⁾ 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, 1973 m. Rink. p. 00813, 13 punktas.

⁽¹³⁹⁾ 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

⁽¹⁴⁰⁾ 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92, C-279/92 ir C- 280/92, 1994 m. Rink. p. I-4103, 75 punktas.

⁽¹⁴¹⁾ 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, 1999 m. Rink. p. I-03671, 64–65 punktai.

⁽¹⁴²⁾ Kaip paaiškinta nagrinėjant pagal įvairias sutartis suteiktą ekonominę naudą, pagalba susijusi su abipusiais srautais tarp PBPPR ir *Ryanair* arba *Ryanair* ir *AMS*. Šie srautai vyko nevienodu dažnumu, kai kurie jų yra nuolatiniai arba su jais susiję mokėjimai atlikti tokiu dažnumu, kokio negalima tiksliai numatyti sudarant sutartis. Toks yra mokamų oro uosto mokesčių atvejis. Tačiau nagrinėjant ekonominę naudą svarbūs yra numatyti papildomi srautai. Iš *Transavia* verslo plano ir Prancūzijos pateiktų pasiūlymų parengti papildomus verslo planus matyti, kad šiuo atveju racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų nustatęs metinius numatytus papildomus srautus, susijusius su įvairiomis sutartimis. Taigi logiška, kad su įvairiomis sutartimis susijusios pagalbos sumos taip pat būtų nustatytos kaip metinės sumos. Iš tikrųjų šios pagalbos sumos atitinka sumas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, derėdamasis dėl įvairių sutarčių, bendrovių *Ryanair* ir (arba) *AMS* būtų prašęs mokėti kiekvienais metais (kaip priedą) ir kuriomis būtų papildyti oro uosto mokesčiai ir antžeminių paslaugų mokesčiai (visiems kitiems veiksniams, visų pirma su rinkodara susijusiems mokėjimams, esant vienodiems), kad sutartis būtų pelninga.

oro transporto bendrovė atliko mokėdama tūpimo mokestį, keleivio mokestį ir antžeminių paslaugų mokestį, ir, kita vertus, numatytų (*ex ante*) srautų, atitinkančių šiuos pajamų punktus ir nurodytų 7–12 lentelėse, skirtumą; ii) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų su rinkodara susijusių mokėjimų, kurie pagal rinkodaros paslaugų sutartį atlikti oro transporto bendrovei arba jos patronuojamosioms bendrovėms, ir, kita vertus, atitinkamų numatytų (*ex ante*) rinkodaros sąnaudų, nurodytų 7–12 lentelėse, skirtumą.

- (591) Be to, Komisija mano, kad tikrą naudą oro transporto bendrovė gavo tik laikotarpiu, kuriuo iš tikrųjų buvo vykdoma atitinkama sutartis. Iš tiesų nutraukus kiekvieną sutartį *Ryanair* ir (arba) AMS mokėjimų pagal šias sutartis negavo ir taikant šias sutartis negalėjo naudotis oro uosto infrastruktūra ir antžeminėmis paslaugomis. Todėl pagalbos sumos, apskaičiuotos taip, kaip nurodyta, ir susijusios su atitinkama sutartimi, tais metais, kuriais sutartis nebebuvo taikoma (visų pirma dėl to, kad bendru šalių susitarimu ji nutraukta pirma laiko), sumažintos iki nulio.
- (592) Taigi iš *Ryanair* ir AMS išieškotinos pagalbos sumos, susijusios su tam tikromis sutartimis, kurių galiojimas nesibaigė, nuo tikrosios sutarties galiojimo pabaigos dienos iki galiojimo pabaigos dienos, numatytos sudarant sutartį, turi būti sumažintos iki nulio. Ši pastaba taikoma 2003 m. sausio 28 d., 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutartims, taip pat dviem 2005 m. birželio 30 d. ir 2007 m. rugsėjo 25 d. sutarčių priedams.
- (593) 16 lentelėje pateikta informacija apie sumas, kuriomis remiantis apskaičiuotos išieškotinos sumos. Šias sumas sudaro neigiamos papildomų srautų (pajamos atskaičius sąnaudas), nustatytų taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, dalys; *Ryanair* ir AMS sutarčių atveju tais metais, kuriais nebuvo atėjęs šių sumų mokėjimo terminas, jos sumažintos ⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ Dėl 2003 m. sausio 28 d. sutarties, susijusios su maršrutu Po–Londonas, pažymėtina, kad atsižvelgiant į tikrąją jos galiojimo pabaigos dieną (2005 m. birželio 30 d.) pagal šią sutartį gautos pagalbos sumos yra nulinės 2006–2008 m. (imtinai). 2005 m. pagalbos suma atitinka neigiamą numatyto papildomo srauto, apskaičiuoto 2005 m., dalį; ji patikslinta taikant koeficientą, atitinkantį 2005 m., kuriais iš tikrųjų taikyta sutartis, dalį. Tokia pati logika taikyta 2005 m. birželio 30 d. sutartims, kurios iš tikrųjų nustojo galioti 2009 m. sausio 1 d. (dėl 2009 m. birželio 16 d. priedo). Šios logikos taip pat laikytasi dėl to paties 2009 m. birželio 16 d. priedo, 2007 m. rugsėjo 25 d. sutarties ir 2009 m. birželio 16 d. priedo, kuriuo iš dalies keičiama ši sutartis, – visi jie iš tikrųjų baigė galioti 2010 m. kovo 30 d., t. y. dieną, kurią pradėta taikyti nauja sutartis, susijusi su maršrutais į Londoną, Šarlerua ir Bovė. Tačiau siekiant apskaičiuoti išieškotinas sumas 16 lentelėje nurodytos sumos gali būti patikslintos (žr. (589) konstatuojamąją dalį).

16 lentelė
Informacija apie išieškotinas sumas

Gavėjas	Sutartys	Taikant įvairias sutartis gautos pagalbos orientacinė sum ⁽¹⁾									Orientacinė išieškotinos pagalbos suma (pagrindinė suma)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londonas; 2003 m. sausio 28 d.	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair ir (arba) AMS	Londonas; 2005 m. birželio 30 d.			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	2005 m. birželio 30 d. sutarties 2009 m. birželio 16 d. priedas (Londonas)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Šarlerua; 2007 m. rugsėjo 25 d.					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	2007 m. rugsėjo 25 d. sutarties 2009 m. birželio 16 d. priedas (Šarlerua)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristolis; 2008 m. kovo 17 ir 31 d.						[0–99 999]				
Transavia	Bristolis; 2009 m. birželio 16 d.							[0–99 999]			
	Londonas, Šarlerua ir Bovė; 2010 m. sausio 28 d.								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Iš viso (Ryanair ir (arba) AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
	Amsterdamas; 2006 m. sausio 23 d.				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

⁽¹⁾ Apskaičiuojant palūkanas pagalbos suteikimo diena laikoma atitinkamų metų gruodžio 31 d. Žr. 597 konstatuojamąją dalį.

- (594) Kaip paaiškinta 290 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad taikant valstybės pagalbos taisykles *Ryanair* ir AMS yra vienas ekonominis subjektas ir kad kartu sudarytos rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartys turi būti laikomos vienu šio subjekto ir PBPPR sudarytu sandoriu. Todėl Komisija mano, kad *Ryanair* ir AMS solidariai atsakingos už visos pagal 2005–2010 m. sudarytas sutartis gautos pagalbos, kurios orientacinė suma – [1 500 000–2 199 999] EUR kapitalo, grąžinimą. Tačiau už pagalbos, kuri susijusi su 2003 m. sausio 28 d. sutartimi ir kurios orientacinė suma – [300 000–599 999] EUR kapitalo, grąžinimą atsakinga tik *Ryanair*, nes šią vienintelę sutartį tiesiogiai sudarė PBPPR ir *Ryanair*, o AMS šiame sandoryje nedalyvavo.
- (595) Orientacinė pagalbos suma, kuri 2006–2009 m. iš tikrųjų išmokėta taikant 2006 m. sausio 26 d. PBPPR ir *Transavia* sudarytą oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartį, yra [300 000–599 999] EUR.
- (596) Prancūzijos institucijos nurodytas sumas turi išieškoti per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.
- (597) Be to, Prancūzijos institucijos prie pagalbos sumos turi pridėti išieškojimo palūkanas, skaičiuojamas nuo dienos, kurią nagrinėjama pagalba perduota įmonei, t. y. nuo kiekvienos faktinės pagalbos išmokėjimo dienos iki faktinio pagalbos išieškojimo dienos⁽¹⁴⁴⁾, laikydamosi Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004⁽¹⁴⁵⁾ V skyriaus nuostatų. Kadangi šiuo atveju pagalbą sudarantys srautai yra sudėtiniai ir gauti kelias metų dienas, o kai kurių pajamų kategorijų atveju net ir nuolat, Komisija mano, kad apskaičiuojant išieškojimo palūkanas atitinkamos pagalbos išmokėjimo diena gali būti laikoma metų pabaigos diena – kiekvienų atitinkamų metų gruodžio 31 d.
- (598) Pagal teismų praktiką jeigu valstybė narė patiria nenumatytų sunkumų arba susidaro Komisijos nenumatytos aplinkybės, apie šiuos sunkumus gali būti pranešta Komisijai; jai taip pat gali būti pateikta pasiūlymų dėl tinkamų pakeitimų, kad Komisija juos įvertintų. Tokiu atveju Komisija ir valstybė narė geranoriškai bendradarbiauja, kad įveiktų šiuos sunkumus, visiškai laikydamosi SESV nuostatų⁽¹⁴⁶⁾.
- (599) Komisija ragina Prancūziją jai pranešti apie visus vykdančią šį sprendimą patirtus sunkumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Valstybės pagalba, kurią pagal 2003 m. sausio 28 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytą oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartį, susijusią su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, Prancūzija neteisėtai suteikė bendrovei *Ryanair*, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.
2. Toliau nurodytas priemonės, pagal kurias suteikta valstybės pagalba, Prancūzija neteisėtai įgyvendino kartu remdama bendrovės *Ryanair* ir *Airport Marketing Services*, ir taip pažeidė Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį; šios priemonės yra nesuderinamos su vidaus rinka:
- a) 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudaryta oro uosto paslaugų sutartis ir tą pačią dieną Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas;
- b) 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudarytos rinkodaros paslaugų sutarties, susijusios su maršrutu Po–Londono Stanstedo oro uostas, 2009 m. birželio 16 d. priedas;
- c) 2007 m. rugsėjo 25 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradedamos taikyti maršrutui Po–Šarlerua, ir tą pačią dieną Po Bearno prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis;

⁽¹⁴⁴⁾ Žr. minėto Reglamento Nr. 659/99 14 straipsnio 2 dalį.

⁽¹⁴⁵⁾ 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).

⁽¹⁴⁶⁾ Pavyzdžiui, žr. Sprendimo *Komisija prieš Vokietijos Federacinę Respubliką*, C-94/87, 1989 m. Rink. p. 175, 9 punktą, taip pat Sprendimo *Komisija prieš Italijos Respubliką*, C-348/93, 1995 m. Rink. p. 673, 17 punktą.

- d) rinkodaros paslaugų sutarties, kurią 2007 m. rugsėjo 25 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmai sudarė su *Airport Marketing Services*, 2009 m. birželio 16 d. priedas;
 - e) 2008 m. kovo 17 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir 2008 m. kovo 31 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu;
 - f) 2009 m. birželio 16 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų raštas bendrovei *Ryanair*, kuriuo išplečiamas 2005 m. birželio 30 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Ryanair* sudarytos oro uosto paslaugų sutarties sąlygų taikymas – šios sąlygos pradamos taikyti maršrutui Po–Bristolis, ir tą pačią dieną Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su tuo pačiu maršrutu;
 - g) 2010 m. sausio 28 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Airport Marketing Services* sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis, susijusi su maršrutais Po–Londonas, Po–Šarlerua ir Po–Bovė, ir nustatyta numanoma oro uosto paslaugų sutartis ⁽¹⁴⁷⁾.
3. Valstybės pagalba, kurią pagal 2006 m. sausio 23 d. Po Bearn prekybos ir pramonės rūmų su *Transavia* sudarytą oro uosto ir rinkodaros paslaugų sutartį Prancūzija neteisėtai suteikė bendrovei *Transavia*, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

1. 2004 ir 2009 m. įrangos subsidijos, kurias Prancūzija suteikė Po Bearn prekybos ir pramonės rūmams ir kurių suma – 5,8 mln. EUR, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, ir Prancūzija jas suteikė pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.
2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba yra valstybės pagalba, kuri su vidaus rinka suderinama pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

3 straipsnis

1. Prancūzija privalo užtikrinti, kad pagalbos gavėjai grąžintų 1 straipsnyje nurodytą pagalbą.
2. Išieškotinos sumos mokamos su palūkanomis, skaičiuojamomis nuo dienos, kurią šios sumos perduotos pagalbos gavėjams, iki faktinio jų išieškojimo dienos.
3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ⁽¹⁴⁸⁾, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.
4. Nuo šio sprendimo priėmimo dienos Prancūzija nutraukia visą 1 straipsnyje nurodytos pagalbos mokėjimą.

4 straipsnis

1. 1 straipsnyje nurodyta pagalba išieškoma nedelsiant ir veiksmingai.
2. Prancūzija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Prancūzija Komisijai pateikia šią informaciją:
 - a) pagalbos sumas, kurios turi būti išieškotos taikant 3 straipsnį;
 - b) išieškojimo palūkanų apskaičiavimą;

⁽¹⁴⁷⁾ Žr. 286 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁴⁸⁾ 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

- c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašymą;
 - d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.
2. Prancūzija praneša Komisijai apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą, kol bus visiškai išieškota 1 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia visą informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie pagalbos sumas ir palūkanas, kurios iš pagalbos gavėjų jau išieškotos.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

pirmininko pavaduotojas

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIEUKSEMBURGAS

LT