



Leidimas  
lietuvių kalba

Teisės aktai

58 tomas

2015 m. rugsėjo 25 d.

Turinys

## II Ne teisėkūros procedūra priimami aktai

### SPRENDIMAI

- ★ 2013 m. liepos 17 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1582 dėl priemonių SA.30704–12/C (ex NN 53/10), kurias Latvija suteikė Latvijos hipotekos ir žemės banko komercinės veiklos segmentui (pranešta dokumentu Nr. C(2013) 4406)<sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ 2014 m. rugpjūčio 4 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1583 dėl pagalbos schemos SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), kurią įgyvendino Jungtinė Karalystė. Nerūdinių medžiagų mokesčio lengvata Šiaurės Airijoje (ex N 2/04) (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5466)<sup>(1)</sup> ..... 18
- ★ 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Aljero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 6838)<sup>(1)</sup> ..... 38
- ★ 2014 m. lapkričio 25 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1585 dėl pagalbos schemos SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [kurią Vokietija įgyvendino siekdama paremti iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją ir daug energijos vartojančias įmones] (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 8786)<sup>(1)</sup> ..... 122
- ★ 2015 m. vasario 26 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1586 dėl priemonės SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ir ex 12/N) – Lenkija – Gdynės-Kosakovo oro uosto steigimas (pranešta dokumentu Nr. C(2015) 1281)<sup>(1)</sup> ..... 165
- ★ 2015 m. gegužės 7 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1587 dėl valstybės pagalbos SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), kurią Portugalija suteikė bendrovei „Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.“ (pranešta dokumentu Nr. C(2015) 3036)<sup>(1)</sup> ..... 208

<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE



## II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

## SPRENDIMAI

## KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1582

2013 m. liepos 17 d.

dėl priemonių SA.30704–12/C (ex NN 53/10), kurias Latvija suteikė Latvijos hipotekos ir žemės banko komercinės veiklos segmentui

(pranešta dokumentu Nr. C(2013) 4406)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal tas nuostatas <sup>(1)</sup>,

kadangi:

## 1. PROCEDŪRA

- (1) 2009 m. lapkričio 19 d. Komisija patvirtino dvi Latvijos hipotekos ir žemės bankui <sup>(2)</sup> (toliau – HŽB arba bankas) skirtas iš viso 72,79 mln. Latvijos latų ([102,5–103,6] mln. EUR) vertės rekapitalizacijos priemones, bankui suteiktas atitinkamai 2009 m. sausio ir lapkričio mėn. <sup>(3)</sup> (toliau – 2009 m. lapkričio mėn. sprendimas).
- (2) 2010 m. balandžio 1 d. Latvijos valdžios institucijos pranešė apie 2010 m. kovo 23 d. įvykdytą dar vieną 70,2 mln. LVL (100 mln. EUR) vertės rekapitalizaciją. Pranešimas užregistruotas 2010 m. balandžio 6 d. 2010 m. gegužės mėn. – 2012 m. sausio mėn. Latvijos valdžios institucijos Komisijai pateikė daugiau informacijos <sup>(4)</sup>.
- (3) 2012 m. sausio 26 d. Komisija nusprendė <sup>(5)</sup> laikinai patvirtinti 2010 m. kovo 23 d. suteiktą 70,2 mln. LVL vertės rekapitalizacijos priemonę, 2011 m. pabaigoje bankui suteiktą 50 mln. LVL vertės rekapitalizacijos

<sup>(1)</sup> OL C 130, 2012 5 4, p. 42.

<sup>(2)</sup> Latvių kalba – *Latvijas Hipoteku un zemes bankas*.

<sup>(3)</sup> 2009 m. lapkričio 19 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. NN 60/09 dėl Latvijos hipotekos ir žemės banko rekapitalizacijos (OL C 323, 2009 12 31, p. 5).

<sup>(4)</sup> Daugiau informacijos pateikta sprendimo pradėti tyrimą 3–21 konstatuojamosiose dalyse.

<sup>(5)</sup> 2012 m. sausio 26 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.30704 (12/C) (ex NN 53/10) „Papildomos pagalbos priemonės Latvijos hipotekos ir žemės bankui“ (OL C 130, 2012 5 4, p. 42).

priemonę (suteiktą kaip likvidumo priemonė, paverstina kapitalu), 250 mln. LVL vertės atsarginę likvidumo priemonę bankui, 32 mln. LVL vertės garantijas HŽB komercinės veiklos segmento tarptautiniams kreditoriams ir 60 mln. LVL vertės likvidumo paramą, suteiktą HŽB valdomos ir finansuojamos turto valdymo įmonės *HipoNIA* nelikvidaus turto likvidavimui neprarandant mokumo, ir tų priemonių tiek, kiek jos buvo būtinos siekiant restruktūrizuoti HŽB komercinės veiklos segmentą (toliau – restruktūrizavimo priemonės) ir naudingos banko plėtros veiklos segmentui, taip pat HŽB pertvarkos plano <sup>(1)</sup> atžvilgiu pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti tyrimą). Komisijai kilo abejonų dėl restruktūrizavimo priemonių suderinamumo su vidaus rinka atsižvelgiant į Komisijos komunikatą dėl finansų sektoriaus gyvybingumo atkūrimo ir restruktūrizavimo priemonių vertinimo pagal valstybės pagalbos taisyklės dabartinės krizės sąlygomis <sup>(2)</sup> (toliau – restruktūrizavimo komunikatas).

- (4) Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl restruktūrizavimo priemonių. Suinteresuotosios šalys Komisijai pastabų nepateikė.
- (5) 2012 m. kovo 22 d. įvyko Latvijos valdžios institucijų ir Komisijos atstovų posėdis.
- (6) 2012 m. balandžio 5 d. Latvija pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą.
- (7) 2012 m. gegužės mėn.–2013 m. birželio mėn. Latvija ir Komisija reguliariai keitėsi informacija. Kelis kartus pateikusi informaciją Latvija Komisiją informavo apie banko komercinės veiklos segmento privatizacijos proceso pažangą.
- (8) 2013 m. gegužės 23 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos. 2013 m. birželio 3 d. raštu Latvija atsakė į prašymą pateikti informaciją, išskyrus klausimus dėl banko plėtros veiklos segmento. Kartu Latvija pateikė įvairius patvirtinamuosius dokumentus, įskaitant atnaujintą informaciją apie HŽB komercinės veiklos segmento pardavimą.
- (9) 2013 m. birželio 21 d. Latvijos valdžios institucijos Komisijai pranešė išskirtinai sutinkančios, kad šis sprendimas būtų priimtas anglų kalba.
- (10) 2013 m. birželio 28 d. Latvija informavo Komisiją, kad ji įmonei *HipoNIA* iš tikrųjų paskolino 70,98 mln. LVL, taigi priemonės, kurią sprendime pradėti tyrimą laikinai leista vykdyti, sumą viršijo beveik 11 mln. LVL.

## 2. FAKTAI

### 2.1. Gavėjas – HŽB

- (11) Latvijos Vyriausybė HŽB įsteigė 1993 m. kovo 19 d. kaip valstybinį banką. 100 % banko akcijų priklauso Latvijos Respublikos finansų ministerijai.
- (12) HŽB – vidutinio dydžio Latvijos bankas, teikiantis mažmenines banko paslaugas. HŽB tenka dvejopas vaidmuo, t. y. jis veikia ir kaip plėtros bankas, ir kaip universalus komercinis bankas <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Visų pirma Komisija abejojo dėl pagalbos priemonių atlygio, HŽB komercinės veiklos nutraukimo, HŽB grupės ekonominės veiklos ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo, neparduotos komercinės veiklos tinkamo likvidavimo ir kompensacinių priemonių.

<sup>(2)</sup> OL C 195, 2009 8 19, p. 9.

<sup>(3)</sup> Daugiau informacijos pateikta sprendimo pradėti tyrimą 22–42 konstatuojamosiose dalyse.

- (13) HŽB ir jo patronuojamosios įmonės sudaro HŽB grupę. Visos banko patronuojamosios įmonės vykdo komercinio pobūdžio veiklą. Pagrindinės patronuojamosios įmonės:
- specialiosios paskirties įmonė *SIA Riska investiciju sabiedriba* (toliau – RIS),
  - *SIA Hipolizings* (toliau – *Hipolizings*), teikianti išperkamosios nuomos paslaugas (pirmiausia transporto priemonių išperkamosios nuomos) ir, 2011 m. birželio 30 d. duomenimis, užimanti 5 % rinkos. Ją finansavo tik HŽB, suteikęs 49 mln. LVL paskolos priemonę,
  - turto valdymo įmonė *IPS Hipo Fondi* <sup>(1)</sup> (toliau – *Hipo Fondi*), valdanti valstybinį investicinio privalomojo pensijų kaupimo modelio (antrosios pakopos) fondą, kurį sudaro valdomi 34 mln. LVL (beveik 4 % rinkos). Jos 51 % priklauso banko patronuojamajai įmonei RIS. *Hipo Fondi* veikė kaip savarankiškas subjektas, bet naudojo HŽB filialų tinklą, pardavimo darbuotojais ir IT parama,
  - neveiksnaus turto <sup>(2)</sup> valdymo bendrovė *SIA Hipoteku bankas Nekustama Ipasuma Agentura* (toliau – *HipoNIA*), valdanti turto portfelį, finansuojamą tik Hipotekos ir žemės banko.
- (14) Pagal sprendimo pradėti tyrimą 45–95 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą pertvarkos planą HŽB pertvarkomas į vieną plėtros banką (t. y. banką, vykdančią viešuosius uždavinius – valstybės vardu remiantį struktūrinę, ekonominę ir socialinę politiką). Taigi atsisakoma jo komercinės veiklos.
- (15) Latvija paskyrė nepriklausomą išorės konsultantą Latvijos plėtros įstaigų koncepcijai parengti. 2011 m. vasario 11 d. Komisijai ir Tarptautiniam valiutos fondui (TVF) pateiktas pirmasis Latvijos plėtros finansų įstaigų sistemos optimizavimo ataskaitos projektas.
- (16) Ataskaitos projekte, be kita ko, rekomenduojama įsteigti vieną plėtros įstaigą (toliau – VPI), kartu pripažįstamas poreikis užtikrinti jos savarankiškumą ir įsteigti ją specialiu įstatymu, taip pat steigti nepriklausomus sprendimų priėmimo subjektus. Taigi ataskaitos projekte nustatytas poreikis nuo nulio parengti funkcinę VPI struktūrą, prieš tai išsamiai apžvelgus galiojančias programas ir jų funkcinis bei personalo poreikius, visų pirma rizikos vertinimo ir valdymo funkcijų atžvilgiu.
- (17) Be to, joje pabrėžiama, kad reikia valstybės intervencinių veiksmų netiesioginėmis priemonėmis (pavienėmis ir portfelių garantijomis, rizikos kapitalu, tarpinio pobūdžio fondais ir pan.), kartu vengiant tiesiogiai skolinti dideles sumas, o tiesiogines intervencines priemones paliekant tik kaip galimybę keliais labai konkrečiais ir pateisinamais atvejais (mikrokreditai, paskolos ūkininkams ir pan.).
- (18) Remiantis ataskaitos projektu, netiesiogiai nukreipus valstybės remiamus kreditus būtų galima geriau pasiekti galimus tokių programų naudos gavėjus, be to, padidėtų paskirstymo išlaidų efektyvumas ir pagerėtų bendradarbiavimas su komercinių bankų sektoriumi.

## 2.2. Restruktūrizavimo strategija. HŽB komercinės veiklos pardavimas

- (19) Pagal 2010 m. liepos mėn. papildomą susitarimo memorandumą nepriklausomas konsultantas turėjo parengti HŽB pertvarkos planą. Tam konsultantui buvo nurodyta parengti banko pertvarkos scenarijus, pagal kuriuos su

<sup>(1)</sup> *Hipo Fondi* – savarankiška turto valdymo bendrovė, vedanti atskirą apskaitą ir atskirai valdoma. Nemaža bendrovės dalis ([42–43] proc.) priklauso aktyviems akcininkams.

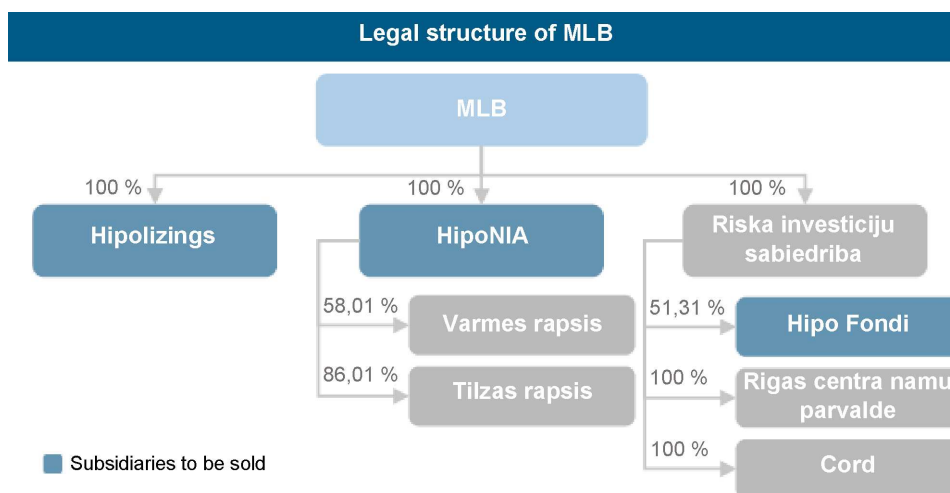
<sup>(2)</sup> Tai pirmiausia paskolos ir nekilnojamasis turtas.

plėtos finansavimu susijęs turtas ir išipareigojimai būtų atskirti, o komercinę veiklą vykdamasis bankas būtų privatizuotas arba bankas būtų pertvarkytas, kad jo komercinę veiklą būtų galima parduoti ir palikti tik plėtos veiklos segmentą.

- (20) Išanalizavęs banko finansinę padėtį nepriklausomas konsultantas 2011 m. balandžio mėn. pateiktame pertvarkos plane (toliau – 2011 m. balandžio mėn. pertvarkos planas) konstatavo, kad geriausias scenarijus būtų HŽB komercinį turtą atėjus laikui parduoti paketais.
- (21) 2011 m. lapkričio 1 d. Latvijos Vyriausybė patvirtino 2011 m. balandžio mėn. pertvarkos plane rekomenduotą pardavimo strategiją ir būtent HŽB komercinės veiklos segmento pardavimą šešiais paketais.
- (22) HŽB grupei priklausantys subjektai, kurie, kaip juridiniai subjektai, turėjo būti parduoti įvykdžius akcijų pardavimo sandorį, nurodyti 1 diagramoje.

1 diagrama

**HŽB grupei priklausančių juridinių subjektų apžvalga <sup>(1)</sup>**



Šaltinis: Latvijos valdžios institucijos

- (23) 2011 m. rugpjūčio 31 d. duomenimis, HŽB parduotinas komercinės veiklos segmento turtas ir išipareigojimai buvo šie:
- komercinių paskolų portfelis ir patronuojamųjų įmonių (*HipoNIA*, *Hipolizings* ir *Hipo Fondi*) 283,8 mln. LVL vertės akcijos,
  - 356,1 mln. LVL vertės indėliai.
- (24) Vykdyti pardavimo procesą padėjo gerai vertinamas išorės konsultantas. Iš pradžių buvo susisiektas su 121 potencialiu pirkėju. Iš jų 98 gavo trumpą pranešimą, 18 iš gavusiųjų tą pranešimą pasirašė duomenų neatskleidimo susitarimą, 51 nesusidomėjo, 29 nepateikė jokio atsakymo. Iki 2011 m. gruodžio 16 d., pardavimo proceso pirmojo etapo pabaigos, buvo gauti devyni pradiniai pasiūlymai. Iki 2012 m. sausio 11 d., per pardavimo proceso antrąjį etapą, trys galimi pirkėjai pateikė pataisytą pasiūlymą, šeši pradinio pasiūlymo nekeitė, ir buvo gautas vienas naujas pasiūlymas. Visiems šiems galimiems investuotojams buvo suteikta galimybė pateikti į duomenų saugyklą. Per tą proceso etapą trys galimi pirkėjai iš proceso pasitraukė, vienas pareiškė susidomėjęs tik

(<sup>1</sup>) Nurodytos tik daugiau kaip 50 % akcijų turinčios patronuojamosios įmonės.

dviejų paketų (2 ir 3) tam tikromis dalimis, bet nepateikė konkretaus pasiūlymo. Taigi iki 2012 m. kovo 16 d. buvo gauti galutiniai keturių galimų investuotojų pasiūlymai, daugiausia dėl vieno iš paketų, nors vienas galimas pirkėjas pateikė pasiūlymą dėl trijų paketų.

## Paketai

(25) Pagal 2011 m. lapkričio 1 d. Latvijos valdžios institucijų patvirtintą pardavimo strategiją HŽB turtas ir išsipareigojimai turėjo būti padalyti į šešis atskirus paketus, atsižvelgiant į patikrintą rinkos susidomėjimą. Vykdamas pardavimo procesą 3 paketas buvo padalytas į du atskirus paketus – 3A ir 3B. Paketai buvo parduoti atskiriems pirkėjams, o likęs HŽB turtas ir išsipareigojimai perduoti plėtros veiklos segmentui. Iki 2013 m. birželio 30 d. procesas buvo baigtas ir visi paketai parduoti. Paketus sudaro:

1) 1<sup>(1)</sup> ir 2<sup>(2)</sup> paketai, kuriuos sudaro dauguma parduotų komercinių paskolų ir indėlių. Procesas iš esmės užbaigtas 2012 m. lapkričio 24 d. Dėl likusių komercinių sąlygų bus galutinai susitarta 2013 m. ([...] (\*) ([...] LVL) ir [...] pirkėjo mokama kompensacija pagal pardavimo susitarimo sąlygas ([...] LVL su [...]);

2) 5 paketas, kurį sudaro HŽB išperkamosios nuomos patronuojamoji įmonė *Hipolizings*, parduota 2012 m. rugpjūčio 1 d., ir 6 paketas, kurį sudarė antros pakopos pensijų planai, kuriuos valdė 2012 m. lapkričio mėn. parduota įmonė *Hipo Fondi*. Įmonė *Hipo Fondi*, likusi kaip priedangos įmonė, bus parduota 2013 m.;

3) 3 paketą sudaro veiksnios įmonių paskolos, susijusios su nekilnojamojo turto plėtotojais ir statybomis. Jis buvo padalytas į 3A ir 3B paketus, kad būtų paprasčiau vykdyti pardavimo procesą, nes rinkos susidomėjimas juo buvo nepakankamas. 3A paketas privačiam investuotojui parduotas 2013 m. birželio 18 d., 3B paketas Latvijos privatizacijos agentūrai (toliau – LPA) parduotas 2013 m. birželio 28 d.;

4) 4 paketas<sup>(3)</sup>, susijęs su *HipoNIA*, Latvijos privatizacijos agentūrai parduotas 2013 m. birželio 28 d.

(26) Kalbant apie įvairias 3B ir 4 paketų pardavimo galimybes, Latvijos valdžios institucijos manė, kad investuotojų joms pateikti pasiūlymai buvo netinkami ir neatspindėjo tikros į juos įtrauktam turtui būdingos vertės (kaip apskaičiavo gerai vertinamas nepriklausomas ekspertas). Siekdama kuo labiau sumažinti nuostolius valstybė nusprendė 3B ir 4 paketus parduoti LPA.

(27) Kalbant apie *Hipo Fondi*, įvertinus investuotojų pateiktus pasiūlymus ši įmonė galėjo būti parduota parduodant juridinį subjektą, kuris tęstų veiklą, kartu su visu jo valdomu turtu, arba parduodant turtą. Pasak Latvijos, pasirinkta antra galimybė, nes, be kitų priežasčių, už turtą buvo pasiūlyta geresnė kaina. Todėl beveik visa ekonominė *Hipo Fondi* veikla, t. y. trys pensijų planai – *Rivjera*, *Safari* ir *Jurmala*, buvo parduota. Be tų pensijų planų *Hipo Fondi* taip pat valdė kelis privačius portfelius ir uždaro tipo fondus. Keli iš jų jau buvo uždaryti, o likusiųjų veikla nutraukiama. *Hipo Fondi* liks tik kaip priedangos įmonė, nevykdanti jokio aktyvaus faktinio verslo, kurį reikėtų valdyti. Ta likusi priedangos įmonė galėjo būti likviduota arba parduota. To juridinio subjekto atžvilgiu pradėtas pardavimo procesas, o *Hipo Fondi* smulkusis akcininkas<sup>(4)</sup> pareiškė susidomėjęs akcijų įsigijimu [...]. Latvijos valdžios institucijos nusprendė parduoti smulkiajam akcininkui, nes finansinis rezultatas būtų geresnis, o problemų sprendimas greitesnis, palyginti su likvidacija. *Hipo Fondi* pardavimas beveik baigtas.

<sup>(1)</sup> 1 paketą sudaro veiksnios mažmeninės ir nedidelės įmonių paskolos, išskyrus nekilnojamojo turto plėtotų ir statybų poziciją, kurių grynoji balansinė vertė beveik 94,6 mln. LVL, taip pat visi mažmeniniai ir nedideli įmonių terminuotieji indėliai ir indėliai iki pareikalavimo, kurių vertė 244 mln. LVL.

<sup>(2)</sup> 2 paketą sudaro veiksnios didelės įmonių paskolos, išskyrus nekilnojamojo turto plėtotų ir statybų poziciją, kurių grynoji balansinė vertė beveik 27,4 mln. LVL, taip pat visi dideli įmonių terminuotieji indėliai ir indėliai iki pareikalavimo, kurių vertė 103 mln. LVL.

(\*) Konfidenciali informacija; praleista informacija pažymėta [...].

<sup>(3)</sup> 4 paketą sudaro *HipoNIA* akcijos ir 41,3 mln. LVL grupės vidaus paskola, kurią HŽB suteikė įmonei *HipoNIA*; parduodant, *HipoNIA* turtą daugiausia sudarys neveiksnios paskolos (toliau – NP).

<sup>(4)</sup> Priedangos įmonę įsigyjantis *Hipo Fondi* smulkusis akcininkas nesusijęs su anksčiau *Hipo Fondi* valdyto turto pirkėju.

Pardavimo susitarimas pasirašytas, bet sandoris dar nebaigtas, nes įsigijimą tikrina Latvijos priežiūros institucija – Finansų ir kapitalo rinkos komisija (toliau – FKRR). *Hipo Fondi* neturi registruotų intelektualinės nuosavybės teisių, o registruotas prekės ženklas „hipo“ ir susijusios teisės priklauso HŽB. HŽB, esantis susitarimo su pirkėju šalimi, neprieštaravo, kad pavadinime *HipoFondi* būtų vartojama „hipo“.

- (28) Kalbant apie *HipoNIA* pardavimą, 2013 m. birželio 20 d. HŽB bendrovei *HipoNIA* pervedė [...] LVL dydžio kapitalą. To rekapitalizavimo reikėjo dėl to, kad Hipotekos ir žemės bankas įmonę *HipoNIA* Latvijos privatizacijos agentūrai perdavė [...] balansine verte, o skirtumas buvo [...] LVL. HŽB tą skirtumą [...], nes išankstinė sąlyga buvo, kad valstybės išdas bendrovei *HipoNIA* suteikia paskolą, o LPA įsigyja *HipoNIA* akcijas. Hipotekos ir žemės banko iš sandorio gauta bendra grynoji [...] yra [...] LVL (t. y. [...] grynosios balansinės vertės po atidėjinių sandorio sudarymo metu).

1 lentelė

## Paketų apžvalga ir jų pardavimo sąlygos

tūkst. LVL	Sudaro	Esama būklė	Investuotojas	Bendroji balansinė vertė	Grynoji balansinė vertė	Galutinė kaina/Ilgalaikė ekonominė vertė	Bendroji nuolaida	Grynoji nuolaida	Bendras nuostolis	Grynas nuostolis
1 paketas	Mažmeninės ir nedidelės veiksnios įmonių paskolos	Paroduota	SwedBank	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2 paketas	Didelės veiksnios įmonių paskolos	Paroduota	SwedBank	(...)	—	—	(...)	—	(...)	—
3A paketas	Veiksnios įmonių paskolos, susijusios su nekilnojamojo turto plėtotojais ir statyboomis	Paroduota	2 investuotojas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
3B paketas		Procesas tebevykdomas	Privatizacijos agentūra	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
4 paketas	<i>HipoNIA</i> – neveiksni turto valdymo įmonė	Procesas tebevykdomas	Privatizacijos agentūra	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
5 paketas	<i>Hipolizings</i> – išperkamosios nuomos įmonė (transporto priemonės ir kt.)	Paroduota	SwedBank	(...)	—	(...)	(...)	(...)	(...)	—
6 paketas	<i>Hipo Fondi</i> – turto valdymas valstybinio privalomojo pensijų kaupimo fondo vardu	Paroduota	SEB Bank	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)

Šaltinis: Latvijos valdžios institucijos



- (29) Bendra vykdant pardavimo procesą gauta suma buvo šiek tiek didesnė negu numatyta pagrindiniame scenarijuje, taikant pardavimo strategijoje nustatytas bazines nuolaidas, jeigu bendrajai balansinei vertei taikomos bendrosios pardavimo strategijoje nustatytos nuolaidos. Nuostolis buvo 53,1 mln. LVL, o ne 56,8 mln. LVL, kaip buvo tikėtasi.

Su vertybiniais popieriais susijusios veiklos nutraukimas

- (30) HŽB nutraukia su savo klientais pasirašytus pirkimo, pardavimo ir gavimo pagal kliento pateiktus nurodymus susitarimus. Bankas taip pat išmontuos susijusią IT įrangą ir perkels arba atleis darbuotojus.
- (31) HŽB taip pat praktiškai visiškai nutrauks savo su vertybiniais popieriais susijusią veiklą. Bankas paliks tik beveik 100 klientų sąskaitas, nes nėra galimybių susisiekti su tais klientais (daugiausia dėl to, kad dauguma jų yra mirę). Kadangi negali teisėtai iškart parduoti tų neaktyvių klientų vertybinių popierių, HŽB ketina 1) gauti leidimą valdyti tų klientų vertybinių popierių sąskaitas ir 2) atsisakyti bendrosios banko licencijos, taip pat apimančios pirkimą, pardavimą ir gavimą pagal kliento pateiktus nurodymus.

### 2.3. Restruktūrizavimo strategija. VPĮ įsteigimas

- (32) Po pardavimo likusią komercinę veiklą tikimasi perduoti plėtros veiklos segmentui. Be kita ko, tai yra 20,3 mln. LVL likvidusis turtas, kitas 7,6 mln. LVL turtas, 5,9 mln. indėliai iki pareikalavimo ir 1 mln. LVL terminuotieji indėliai, kiti 1,7 mln. LVL įsipareigojimai ir 19,2 mln. LVL apyvartoje esančios nuosavybės priemonės.
- (33) Pardavus komercinę veiklą, tikimasi, kad nuo 2013 m. birželio 30 d. HŽB vykdys tik plėtros veiklą. Jo turtas bus beveik 222,3 mln. LVL.
- (34) Papildomu susitarimo memorandumu Latvija Sąjungos ir TVF atžvilgiu prisiėmė šiuos įsipareigojimus:
- a) pardavusi komercinį HŽB turtą Latvija HŽB plėtros veiklos segmentą sujungs su kitomis valstybės institucijomis ir įsteigs VPĮ. VPĮ vykdys valstybės pagalbos programas įgyvendindama finansines priemones, kurias dabar tvarko HŽB, Latvijos garantijų agentūra, Kaimo plėtros fondas ir Aplinkos investicijų fondas <sup>(1)</sup>;
  - b) VPĮ nebus leidžiama pritraukti privačių indėlių. Ji vengs tiesioginio skolinimo, išskyrus atvejus, kai koncesijų programos jau patvirtintos arba tada, kai skolinimas yra: i) susijęs su produktų, kurių nesūlo komerciniai bankai ir ne bankų finansų įstaigos, teikimu; ii) grindžiamas labai specializuotomis žiniomis, kurių komerciniai bankai arba ne bankų finansų įstaigos neturi; arba iii) per mažas arba per rizikingas, kad sudomintų komercinius bankus arba ne bankų finansų įstaigas;
  - c) HŽB nepradės jokių naujų tiesioginių paskolų programų, kol nebus patvirtintas VPĮ veiksmų planas; visas finansavimas, kurį HŽB skyrė nacionalinėms finansų inžinerijos priemonėms įgyvendinti, turi būti apsaugotas garantijomis ir visiškai perduotas VPĮ, kai ši bus įsteigta. Siekiant pagerinti specialistų vykdomą stebėseną ir padidinti skaidrumą, įsteigus VPĮ bus sudaryta konsultacinė taryba, kuriai pirmininkaus Finansų ministerija ir kurios nariai bus pagrindinės ministerijos, socialiniai partneriai, Komercinių bankų asociacija ir žinomos tarptautinės finansų įstaigos, išmanančios su plėtra susijusią veiklą;
  - d) kai HŽB komercinis segmentas bus parduotas arba perduotas LPA, bankui nebus leidžiama pritraukti naujų privačių indėlių. FKRRK užtikrins, kad būtų laikomasi šio įsipareigojimo.

<sup>(1)</sup> Remiantis papildomu susitarimo memorandumu, iki 2013 m. birželio 30 d. Latvijos valdžios institucijos turėjo pateikti su tuo sujungimu susijusį veiksmų planą. Tačiau viskas vyko lėtai, visų pirma dėl to, kad ekonomikos ir finansų ministerijoms nepavyko susitarti, kuri institucija bus atsakinga už VPĮ priežiūrą.

#### 2.4. Priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, apibūdinimas

- (35) Kalbant apie HŽB plėtros veiklą, Komisija atkreipia dėmesį į Latvijos ketinimą optimizuoti plėtros finansų įstaigų sistemą jas sutelkiant į VPI. Sprendime pradėti tyrimą numatyta, kad HŽB plėtros veiklą vykdys tol, kol bus įsteigta VPI, o tai turėjo įvykti iki 2012 m. gruodžio 31 d. Tačiau procesas buvo uždelstas ir dar tebevyksta. Kadangi Latvijos valdžios institucijos neužbaigė VPI projekto, šis sprendimas taikomas tik HŽB komercinės veiklos segmentui. Dėl to HŽB plėtros veiklos segmentas bus vertinamas atskirame galutiniame sprendime.
- (36) Sprendime pradėti tyrimą šios HŽB komercinės veiklos segmentui Latvijos suteiktos priemonės buvo laikinai patvirtintos kaip sanavimo pagalba:
- a) 2010 m. kovo 23 d. suteikta 70,2 mln. LVL vertės rekapitalizacijos priemonė;
  - b) 2011 m. pabaigoje suteikta 50 mln. LVL vertės rekapitalizacijos priemonė (suteikta kaip likvidumo priemonė, paverstina kapitalu);
  - c) 250 mln. LVL vertės atsarginė likvidumo priemonė;
  - d) 32 mln. LVL vertės garantijos HŽB komercinės veiklos segmento tarptautiniams kreditoriams ir
  - e) 60 mln. LVL vertės likvidumo parama, teikiama HŽB valdomos ir finansuojamos turto valdymo įmonės *HipoNIA* nelikvidaus turto likvidavimui neprarandant mokumo.
- (37) Latvija pateikė informaciją apie tos valstybės paramos naudojimą HŽB komerciniam segmentui likviduoti, iš dalies pakeistą siekiant atsižvelgti į pardavimo strategijos įgyvendinimą.
- (38) Bendra kapitalo, kurio reikėjo pagal 36 konstatuojamosios dalies b punkte apibūdintą priemonę, suma buvo mažesnė, negu iš pradžių planuota, t. y. 25 mln., o ne 50 mln. LVL, nes Latvijos valdžios institucijos nusprendė, kad HŽB veiks be banko licencijos, dėl to reikalaujamo kapitalo suma sumažėjo. 2012 m. birželio mėn. kapitalas padidintas 25 mln. LVL <sup>(1)</sup>.
- (39) 33 konstatuojamosios dalies c punkte nurodyta 250 mln. LVL vertės atsarginė likvidumo priemonė buvo laikinai patvirtinta ir nenumatytų likvidumo įvykių atveju HŽB ją galėjo naudoti nuo 2012 m. sausio 1 d. iki kol bus užbaigtas pardavimo procesas. 2013 m. gegužės 30 d. duomenimis, naudota likvidumo parama buvo gerokai mažesnė už didžiausią numatytą sumą (50 mln. LVL), nes nebuvo masinio indėlių atsiėmimo, o pertvarkos procesas vyko sklandžiai. Dabar yra neapmokėta 25 mln. LVL suma, kuri, kaip tikimasi, turėtų būti grąžinta iki 2013 m. gruodžio 31 d.
- (40) 33 konstatuojamosios dalies d punkte nurodytos 32 mln. LVL garantijos turėjo būti teikiamos HŽB tarptautiniams kreditoriams, susijusiems su banko komercinės veiklos segmentu. Kadangi komercinės veiklos segmento pardavimą ir HŽB pertvarką į plėtros banką pagal sutartis buvo galima laikyti mokėjimo įsipareigojimų neįvykdymo atveju, tos priemonės reikėjo įsipareigojimams užtikrinti, jeigu tie tarptautiniai kreditoriai būtų pareikalavę iš anksto grąžinti HŽB suteiktas paskolas. Tačiau komercinės veiklos segmentui reikalingų garantijų suma buvo mažesnė negu 32 mln. LVL, kaip buvo tikėtasi, nes tik keli tarptautiniai kreditoriai pareikalavo papildomų apsaugos priemonių. 2013 m. gegužės 30 d. duomenimis, buvo numatyta, kad reikės 12,4 mln. LVL garantijų.
- (41) Pasirodė, kad 33 konstatuojamosios dalies e punkte nurodyta likvidumo parama įmonei *HipoNIA* yra didesnė negu Komisijos laikinai patvirtinta suma, t. y. 71 mln., o ne 60 mln. LVL. Suma turėjo būti padidinta dėl to, kad 3 paketas buvo ne parduotas rinkoje, bet perduotas įmonei *HipoNIA*, taigi reikalinga finansavimo suma padidėjo. Tikimasi, kad ta likvidumo parama bus grąžinta iki 2018 m. gruodžio 31 d.

<sup>(1)</sup> Todėl bendra 2010 ir 2012 m. rekapitalizacijos suma atitinkamai yra 95,2 mln. LVL (70,2 mln. plus 25,0 mln. LVL).

- (42) Todėl Latvija Komisijos paprašė patvirtinti 11 mln. LVL didesnę likvidumo paramą. Tomis aplinkybėmis Latvija teigė, kad bendra pagalbos suma, kurios reikia laipsniškam HŽB komercinės veiklos segmento panaikinimui, yra mažesnė už laikinai patvirtintą pagalbos sumą.

## 2 lentelė

**Patvirtintos valstybės pagalbos ir suteiktos valstybės pagalbos apžvalga**

(padėtis 2013 m. gegužės mėn.)

<b>Hipotekos ir žemės bankui suteikta likvidumo parama</b>	
2012 m. sausio 26 d. Komisijos preliminariai patvirtinta suma	<b>250,0 mln. LVL</b>
2011 m. gruodžio mėn. suteikta suma	<b>50,0 mln. LVL</b>
<b>Įmonei HipoNIA suteikta likvidumo parama</b>	
2012 m. sausio 26 d. Komisijos preliminariai patvirtinta suma	<b>60,0 mln. LVL</b>
2013 m. birželio mėn. suteikta suma	<b>71,0 mln. LVL</b>
<b>Garantijos</b>	
2012 m. sausio 26 d. Komisijos preliminariai patvirtinta suma	<b>32,0 mln. LVL</b>
2012 m. birželio mėn. suteikta suma	<b>12,4 mln. LVL</b>
<b>Kapitalas</b>	
2012 m. sausio 26 d. Komisijos preliminariai patvirtinta suma	<b>70,2 + 50,0 mln. LVL</b>
2012 m. birželio mėn. suteikta suma	<b>70,2 + 25,0 mln. LVL</b>
<b>Bendra valstybės pagalbos suma</b>	
<b>2012 m. sausio 26 d. Komisijos preliminariai patvirtinta suma</b>	<b>462,2 mln. LVL</b>
<b>Pagalbos priemonių sumos dabartinis įvertis</b>	<b>228,6 mln. LVL</b>

## 2.5. Priežastys pradėti procedūrą

- (43) Restruktūrizavimo komunikate <sup>(1)</sup> nustatytos valstybės pagalbos taisyklės, taikytinos dabartinės krizės sąlygomis restruktūrizuojant finansų įstaigas. Remiantis restruktūrizavimo komunikatu, kad finansų įstaigos restruktūrizavimas dabartinės finansų krizės sąlygomis būtų suderinamas su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą, turi būti:

- pakankamas paties pagalbos gavėjo įnašas (dalijimasis našta),
- pakankamos priemonės, kuriomis būtų ribojamas konkurencijos iškraipymas,

<sup>(1)</sup> Komisijos komunikatas dėl finansų sektoriaus gyvybingumo atkūrimo ir restruktūrizavimo priemonių vertinimo pagal valstybės pagalbos taisykles dabartinės krizės sąlygomis (OL C 195, 2009 8 19, p. 9).

— atkurtas banko gyvybingumas arba parodyta, kaip įstaigą tinkamai likviduoti.

- (44) Sprendime pradėti tyrimą Komisija laikinai patvirtino sanavimo pagalbą, manydama, kad 33 konstatuojamojoje dalyje nurodytos priemonės yra tinkamos, nes jomis siekiama pašalinti dėl HŽB problemų Latvijos ekonomikai kylančią grėsmę. Komisija taip pat manė, kad tos priemonės yra būtinos, o vertės požiūriu geriausia galimybė – Latvijos Vyriausybei laipsniškai nutraukti banko komercinę veiklą. Nepaisant to, Komisija abejojo, kad pagalba yra proporcinga, ir paprašė daugiau informacijos apie tai.

Apsaugos nuo nederamo konkurencijos iškraipymo priemonės. Komercinės veiklos nutraukimas

- (45) Remiantis pardavimo strategija, beveik visa HŽB komercinės veiklos segmento ekonominė veikla turėjo būti nutraukta ir parduota paketais, o patronuojamosios įmonės *Hipolizings* ir *Hipo Fondi* turėjo būti parduotos atskirai nuo banko, ir Komisija tai vertino teigiamai.
- (46) Kalbant apie tinkamą likvidavimą, Komisija padarė išvadą, kad reikia daugiau informacijos apie su HŽB komercinės veiklos nutraukimu susijusios pagalbos suderinamumą. Visų pirma, Komisija Latvijos valdžios institucijų paprašė nurodyti tikslius pardavimo veiklos etapus, taip pat pateikti daugiau informacijos apie veiklą, kurios nebuvo galima parduoti.
- (47) Kalbant apie tęstiną ekonominę veiklą, kaip savarankiški juridiniai subjektai turėjo būti parduotos tik dvi įmonės – *Hipolizings* ir *Hipo Fondi*. Nepaisant to, atsižvelgdama į tai, kad jos užėmė nedidelę rinkos dalį, <sup>(1)</sup> ir į tai, kad bankas jas laiku pardavė, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad pagalbos priemonės yra tinkamos.

HŽB grupės ekonominės veiklos ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (48) Sprendime pradėti tyrimą Komisija Latvijos valdžios institucijų paprašė suteikti papildomos informacijos, kuria būtų patvirtinta, kad įmonės, kurios bus paliktos savarankiškos (*Hipolizings* ir *Hipo Fondi*), jas pardavus bus gyvybingos. Konkrečiau, Komisija norėjo žinoti, kas vietoj HŽB po pardavimo joms užtikrins reikalingą infrastruktūrą arba teiks finansavimą.

Tinkamas neparduotos komercinės veiklos likvidavimas

- (49) Nors pardavimo strategijoje pateikta informacija apie tinkamo komercinės veiklos likvidavimo sąlygas, Komisija sprendime pradėti tyrimą suabejojo, ar įdiegtos pakankamos apsaugos nuo nederamo konkurencijos iškraipymo priemonės.
- (50) Komisija Latvijos valdžios institucijų visų pirma paprašė laiku nutraukti pardavimą ir pasiūlyti papildomų priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad bankas savo komercinius produktus įkainuotų tikrai ne per maža kaina ir neleistų gauti išankstinių mokėjimų dėl esamų paskolų.

### 3. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (51) Suinteresuotosios šalys Komisijai pastabų nepateikė.

<sup>(1)</sup> Įmonei *Hipolizings* tenka 5 % išperkamosios nuomos rinkos dalis, *Hipo Fondi* – 4 % antros pakopos pensijų valdymo rinkos dalis.

## 4. LATVIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ

- (52) 2012 m. balandžio 5 d. Latvija pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą, o vėliau savo poziciją vis papildydavo iki 2013 m. birželio mėn. reguliariai teikdama informaciją <sup>(1)</sup>.
- (53) Apskritai Latvija laikosi nuomonės, kad HŽB atitinka visus suderinamos valstybės pagalbos kriterijus, nes: i) komercinės veiklos segmentas buvo likviduotas; ii) likęs plėtos veiklos segmentas veikia tik griežtai nustatytu produktų srityje (jo kompetencija ribota) ir iii) likusios įstaigos licencija bus atšaukta, taigi finansavimo srityje ji nekonkuruos su komerciniais bankais.
- (54) Apie HŽB plėtos veiklos segmentą Latvija pateikė daug informacijos <sup>(2)</sup>. Vis dėlto Latvija paaiškino, kad dar nėra jokio galutinio susitarimo dėl VPI, kuri turėtų perimti HŽB plėtos veiklos segmentą, steigimo. Latvija teigė, kad bendras atitinkamų ministerijų ir išorės eksperto veiksmų planas, susijęs su VPI steigimu, turi būti parengtas 2013 m. rugpjūčio 2 d., o darbas bus vykdomas visus 2013 m. Tačiau galutinė VPI įsteigimo data tebėra neaiški.
- (55) Dėl to Latvija paprašė, kad su VPI steigimu susijusi valstybės pagalba būtų vertinama vykdam atskirą procedūrą ir kad jos vertinimas nebūtų įtrauktas į su HŽB komercinės veiklos segmentu susijusią procedūrą.
- (56) Kalbant apie *apsaugos nuo nederamo konkurencijos iškraipymo priemones*, Latvija mano, jog įdiegtomis priemonėmis užtikrinta, kad nebūtų tiesioginės HŽB komercinės veiklos segmento ir kitų komercinių bankų konkurencijos. Naujų kreditų HŽB nebeteikia nuo 2009 m. lapkričio mėn. Kalbant apie indėlius, iš pat pradžių reikėjo aktyviai juos valdyti iki pardavimo užbaigimo siekiant išvengti papildomos valstybės pagalbos, teikiamos kaip likvidumo parama. Su HŽB komercinės veiklos segmentu susiję indėliai buvo galiausiai parduoti kaip 1 ir 2 paketų dalis, o mokėjimo kortelių operacijos nutrauktos ir bankomatų tinklas išardytas.
- (57) Iš HŽB paskolų portfelius įsigijusi *HipoNIA* nė vienam savo klientų nesuteikė papildomo finansavimo. Visų pirma, atsižvelgiant į tų paskolų būklę (beveik visas jas grąžinti uždelsta ilgiau negu 90 dienų ir jau bandyta imtis restruktūrizavimo veiksmų), beveik visais atvejais įmonė *HipoNIA* susigrąžina nuosavybę.
- (58) Kalbant apie *komercinės veiklos segmentą*, Latvija pateikė išsamų turto pardavimo arba likvidavimo tvarkaraštį, nustatė pagrindinius proceso etapus, Komisiją informavo apie pažangą ir pranešė faktines pardavimo susitarimų datas. Latvija teigė, kad visos su komercinės veiklos segmentu susijusios balanso pozicijos bus panaikintos iki 2014 m. sausio mėn.
- (59) Latvija pateikė išsamią HŽB komercinės veiklos segmentui faktiškai suteiktos valstybės pagalbos sumų (t. y. HŽB suteiktos 50 mln. LVL likvidumo paramos, 12,4 mln. LVL valstybės garantijų, 95,2 mln. LVL kapitalo priemonių ir *HipoNIA* suteiktos 71 mln. LVL likvidumo paramos) apžvalgą. Latvija pabrėžė, kad bendra pagalba, kurios reikia HŽB komercinės veiklos segmentui, yra mažesnė, negu buvo iš pradžių manyta (ir laikinai patvirtinta sprendime pradėti tyrimą).
- (60) Pasak Latvijos, nė viena iš pagalbos priemonių nėra tiesiogiai naudinga komercinei veiklai, kurią tęs įmonės *Hipolizings* ir *Hipo Fondi*, kai bus parduotos. HŽB pagrindinė veikla buvo padalyta į tris paketus ir parduota parduodant turtą. Nė vienas iš tų paketų neatitinka įmonės kriterijų pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį; taigi Latvija mano, kad po pardavimo ekonominė veikla netešiama, o iki pardavimo suteikta valstybės pagalba paketams nebus naudinga.
- (61) Latvija laikosi nuomonės, kad tik 4 paketo (*Hipolizings*) pardavimas gali būti laikoma ekonominės veiklos tęsimu. Tačiau *Hipolizings* sudarys tik labai mažą grupę, kuriai priklauso jos pirkėjas, dalį (mažesnę negu 0,1 %) ir [...]. [...]. Pardavimu bus užtikrintas įmonės ilgalaikis gyvybingumas ir nekils pavojaus pirkėjo gyvybingumui. Be to, *Hipolizings* tenkanti rinkos dalis yra labai maža – tik 5 %. Be to, Hipotekos ir žemės bankui suteikta pagalba

<sup>(1)</sup> Pagrindiniai medžiagos rinkiniai buvo gauti 2013 m. balandžio 15 d. ir birželio 3 d.

<sup>(2)</sup> Informacija apie plėtos veiklos segmentą nepateikta išsamiai, nes šis sprendimas su ja nesusijęs.

įmonei naudinga buvo tik labai nedaug ir netiesiogiai: jos esami sutartiniai ryšiai neturėjo būti nutraukti netikėtai, o sunkumų patiriančiam savininkui nereikėjo perduoti jos, kaip kitų bankui priklausiusių įmonių. Atsižvelgdama į tai, kad pagalbos įmonei *Hipolizings* suma buvo labai nedidelė, Latvija mano, kad po pardavimo ir visiško susijungimo su pirkėju įmonė *Hipolizings* neturės naudos iš pagalbos.

- (62) Kalbant apie priedangos įmonę *Hipo Fondi*, perduotą privačiam investuotojui, Latvija įsipareigoja, kad [...].
- (63) Kalbant apie tai, kad HŽB turtą perdavė įmonei *HipoNIA*, o ši vėliau buvo perduota, Latvija sutinka su sprendime pradėti tyrimą išdėstytomis preliminariomis Komisijos išvadomis, kad perdavimas buvo nesujęs su valstybės pagalba.
- (64) Kalbant apie komercinės veiklos segmento kapitalo padidinimą 2012 m., Latvija paaiškino, kad didinama buvo dviem etapais: pirmasis buvo susijęs su 1, 2, 3, 5 ir 6 paketų, antrasis – su 4 paketo pardavimu. Kapitalo suma buvo mažiausia galima, ji buvo apskaičiuota siekiant užtikrinti komercinės veiklos segmento reguliuojamojo kapitalo pakankumą dėl pardavimo patyrus nuostolius.
- (65) Kalbant apie vykdant restruktūrizaciją suteiktą atsarginę likvidumo priemonę, Latvija teigė, kad parama komercinės veiklos segmentui buvo laikina, ja buvo siekiama užtikrinti tvarkingą pardavimą. Kadangi priemonė buvo nedidelio masto ir laikina, galimas konkurencijos iškraipymas buvo sumažintas iki minimumo.
- (66) Galiausiai Latvija įsipareigojo teikti HŽB restruktūrizavimo, įskaitant neparduotos komercinės veiklos likvidavimą, stebėsenos ataskaitas ir likvidavimo baigiamąjį vertinimą.

## 5. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

### 5.1. Pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (67) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, išskyrus atvejus, kai nustatyta kitaip.

#### Pagalbos gavėjai

- (68) Kaip nustatyta sprendimo pradėti tyrimą 145 konstatuojamojoje dalyje, vertinant priemones, kai norima nustatyti, ar jos yra valstybės pagalba, būtina atskirti, viena vertus, dabartinę ir būsimą HŽB plėtros veiklą ir, kita vertus, likusią komercinę veiklą, kurią HŽB vykdė pertvarkos (laipsniško likvidavimo) laikotarpiu. Latvijos valdžios institucijos pateikė duomenis, iš kurių matyti, kaip priemonės buvo naudingos vienam arba kitam segmentui.
- (69) Šis sprendimas taikomas tik HŽB komercinės veiklos segmentui suteiktoms priemonėms. HŽB plėtros veiklos segmento, kurio veiklą turėtų tęsti įsteigtina plėtros įstaiga, veiklos sąlygos bus vertinamos atskirame galutiniame sprendime.
- (70) Todėl šiame sprendime bus vertinamos tik Latvijos suteiktos priemonės, naudingos HŽB komercinės veiklos segmentui, tiek, kiek jų reikia HŽB komercinės veiklos segmentui restruktūrizuoti.

- (71) Primenama, kad, norint vertinti banko komercinės veiklos segmentui naudingas priemones, svarbu išsiaiškinti, ar ir kokių mastu bus tęsiama arba nutraukta ekonominė veikla po to, kai komercinės veiklos turtas ir išpareigojimai bus parduoti <sup>(1)</sup>. Tuo atžvilgiu Komisija nustato, kad, iki 2013 m. birželio 30 d. pardavus 3A (privatiam investuotojui), 3B ir 4 (Latvijos privatizacijos agentūrai, kad ši laipsniškai priimtų sprendimą) paketus, ta ekonominė buvusio HŽB komercinės veiklos segmento veikla bus nutraukta. Taip pat pažymėtina, kad didelė dalis anksčiau *Hipo Fondi* valdyto turto buvo atskirai nuo tos įmonės parduota kaip turtas. Komisija mano, jog tai, kad turtas parduodamas paketais, taip suteikiant galimybių įvairiems pirkėjams teikti pasiūlymus dėl atskirų HŽB komercinės veiklos turto ir išpareigojimų dalių, padeda veiksmingai likviduoti HŽB komercinės veiklos segmentą. Verta paminėti, kad bankas, pertvarkydamas paketus ir su galimais investuotojais iš naujo tardamasis dėl pasiūlymų, ne kartą bandė parduoti neparduotą turtą, kuris galiausiai bus perduotas LPA. Taigi atrodo, kad HŽB išnaudojo visas įmanomas galimybes rinkoje parduoti tą prasčiausios kokybės turtą už pagrįstą kainą, t. y. kainą, didesnę už jo ilgalaikę ekonominę vertę, apskaičiuotą gerai vertinamo išorės konsultanto.
- (72) Kalbant apie HŽB papildomą komercinio pobūdžio veiklą, Latvija taip pat pateikė pakankamos informacijos, kad ta veikla jau buvo arba artimiausiu metu bus nutraukta. Priedangos įmonė *Hipo Fondi*, išlikianti pardavus jos valdytą turtą, bus parduota ateinančiais mėnesiais, vertybinių popierių veikla bus nutraukta, o grynai kontroliuojančioji bendrovė RIS, dabar turinti *Hipo Fondi* ir dviejų nemokių įmonių akcijas, bus likviduota. Planuojama, kad HŽB licencija bus panaikinta iki 2013 m. gruodžio 31 d.
- (73) Įmonė *Hipolizings*, sudarius akcijų pardavimo sandorį, buvo parduota kaip juridinis subjektas. Latvija teigė, kad įmonė *Hipolizings* tiesiogiai neturėjo jokios naudos iš jos patronuojančiajai įmonei HŽB suteiktos paramos <sup>(2)</sup>. Kalbant apie sprendimo pradėti tyrimą 165–170 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą galimą paramos turtui priemonę, primenama, kad prieš parduodant *Hipolizings* nelikvidžiausias HŽB turtas buvo perduotas viduje įmonei *HipoNIA*. Sprendime pradėti tyrimą Komisija padarė išvadą, kad toks vidinis turto perdavimas įmonėms *Hipolizings* ir *Hipo Fondi* galėtų būti laikomas suteikta paramos turtui priemone, jeigu toks perdavimas toms įmonėms būtų naudingas ir tik tiek, kiek jis būtų naudingas. Kadangi Latvija tvirtino, kad įmonė *Hipolizings* įmonei *HipoNIA* neperdavė jokio turto, galima daryti išvadą, kad *Hipolizings* negavo jokios paramos turtui, kuri būtų tiesiogiai naudinga jos veiklai. Tačiau, kaip pripažino Latvija, negalima paneigti, kad *Hipolizings* turėjo tam tikros naudos iš Hipotekos ir žemės bankui suteiktos pagalbos, nes esami *Hipolizings* sutartiniai ryšiai neturėjo būti nutraukti netikėtai, o sunkumų patiriantis savininkas neturėjo jos parduoti. Todėl Komisija daro išvadą, kad Hipotekos ir žemės bankui suteikta pagalba įmonei *Hipolizings* buvo naudinga, nors ir netiesiogiai bei labai menkai.
- (74) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, kai *Hipo Fondi* buvo parduota jos smulkiąjam akcininkui, ji buvo tik priedangos įmone. Latvija patvirtino, kad likę privatūs portfeliai ir *Hipo Fondi* valdomi uždaro tipo fondai jau buvo uždaryti, jų veikla nutraukinėjama arba jie bus likviduoti. Be to, Latvija išpareigojo, kad [...].
- (75) Atsižvelgus į tai, kas išdėstyta šiame sprendime, galima daryti išvadą, kad *Hipo Fondi* liks tik priedangos įmone, bent jau tam tikrą laiką nevykdančia jokios faktinės veiklos. Kadangi priedangos įmonė nutraukia veiklą, kurią anksčiau kaip HŽB patronuojamoji įmonė vykdė *Hipo Fondi*, ir tuojau pat nesiims jokios naujos ekonominės veiklos, galima daryti išvadą, kad naujas subjektas neperima *Hipo Fondi*, kaip HŽB grupei priklausiusios įmonės, t. y. *Hipo Fondi* priklausys naujam (-iems) savininkui (-ams) ir, jeigu vykdys kokią nors ekonominę veiklą, tai bus nauja ekonominė veikla. Todėl negalima manyti, kad Hipotekos ir žemės bankui anksčiau suteikta pagalba yra naudinga priedangos įmonei *Hipo Fondi*.
- (76) Kalbant apie *HipoNIA*, HŽB buvusio komercinės veiklos segmento turtą ji turės tik laikinai ir veiks tik ribotą laiką. Tačiau, atsižvelgiant į nusistovėjusią praktiką, priemonės, kuriomis siekiama likviduoti komercinę veiklą, vis dėlto gali būti pagalba <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Žr. sprendimo pradėti tyrimą 153 konstatuojamąją dalį.

<sup>(2)</sup> Žr. 60 konstatuojamąją dalį.

<sup>(3)</sup> Žr., pavyzdžiui, 2010 m. spalio 25 d. Komisijos sprendimą Nr. N 560/09 dėl pagalbos *Fionia Bank* likvidacijai (OL C 76, 2011 3 10, p. 3), 2010 m. balandžio 23 d. Komisijos sprendimą Nr. N 194/09 dėl likvidavimo pagalbos *Bradford & Bingley* (OL C 143, 2010 6 2, p. 22) ir 2008 m. lapkričio 5 d. Komisijos sprendimą Nr. NN 39/08 dėl likvidavimo pagalbos *Roskilde* bankui (OL C 12, 2009 1 17, p. 3).

- (77) Kalbant apie paketus perkančias įmones, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, remiantis Latvijos pateikta informacija, pardavimo procesas buvo vykdytas atvirai ir be jokios diskriminacijos, rinkos sąlygomis ir siekiant nustatyti kuo didesnę konkrečių paketų kainą.
- (78) Kalbant apie įmonės *HipoNIA* perdavimą mažesne negu rinkos verte, Komisija patvirtina preliminarią sprendimo pradėti tyrimą išvadą, kad jos pirkėjos, LPA, negalima laikyti pagalbos gavėja, nes ji nevykdo ekonominės veiklos ir yra tik Latvijos valstybės agentūra<sup>(1)</sup>.
- (79) Remdamasi tuo Komisija mano, kad įmonėms, perkančioms HŽB komercinės veiklos turtą ir išipareigojimus, pagalba nesuteikta.
- (80) Apibendrinant, pardavus visus paketus, kuriuos sudaro buvusi HŽB komercinė veikla ir kurie jau parduoti, pagalbos priemonės yra naudingos tik tais atvejais, kai pardavus įmones *HipoNIA* ir *Hipolizings* tęsiama HŽB komercinė veikla.

#### Pagalbos priemonės

- (81) Kaip nurodyta 73 konstatuojamojoje dalyje, Hipotekos ir žemės bankui suteikta pagalba įmonei *Hipolizings* buvo naudinga (nors ir menkai). Kaip minėta šiame sprendime, įmonės sutartiniai ryšiai neturėjo būti nutraukti netikėtai, ir sunkumų patiriančiam savininkui nereikėjo įmonės parduoti, o jeigu būtų tekę ją parduoti, tai greičiausiai būtų buvęs skubus pardavimas. Komisijos vertinimas tuo atžvilgiu nesikeičia dėl to, kad pranašumas menkas arba dėl to, kad jo negalima įvertinti skaičiais.
- (82) Kadangi *Hipolizings* veikia finansų sektoriuje, dėl bet kokio jos veiklai naudingo pranašumo, suteikto iš valstybės išteklių, galėtų būti padarytas poveikis Sąjungos vidaus prekybai ir iškraipyta konkurencija. Todėl turi būti laikoma, kad dėl jos veiklai naudingų priemonių gali būti iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai. Pranašumas buvo suteiktas iš valstybės išteklių ir yra atrankus, nes naudingas tik vienai finansinei grupei.
- (83) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta šiame sprendime, Komisija daro išvadą, kad netiesioginis pranašumas, Hipotekos ir žemės bankui suteiktomis priemonėmis suteiktas įmonei *Hipolizings*, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.
- (84) Kalbant apie įmonei *HipoNIA* suteiktą likvidumo priemonę, kuri išlieka restruktūrizavimo etape, nors jos suma ir didesnė, sprendime pradėti tyrimą jau nustatyta, kad ši priemonė yra valstybės pagalba. Komisija neturi priežasčių keisti savo ankstesnio vertinimo dėl to, kad likvidumo paramos suma buvo padidinta. Dėl pakeistos priemonės sumos vertinimas, kad ji yra valstybės pagalba, nesikeičia. Todėl Komisija daro išvadą, kad įmonei *HipoNIA* suteikta 71 mln. LVL likvidumo parama yra valstybės pagalba.
- (85) Kalbant apie kitas įmonės *HipoNIA* patronuojančiajai įmonei HŽB suteiktas pagalbos priemones, jomis suteiktas pranašumas įmonei *HipoNIA* nėra naudingas. Visomis kitomis Hipotekos ir žemės bankui suteiktomis pagalbos priemonėmis buvo siekta HŽB veiklą išlaikyti ilgiau, negu tai būtų įmanoma neatidėliotino nemokumo ir likvidavimo atveju. Kai HŽB tos pagalbos priemonės buvo suteiktos, *HipoNIA* HŽB grupėje veikė kaip nelikvidaus turto valdymo įmonė. Kadangi *HipoNIA* veikla buvo susijusi tik su neatidėliotinu turto likvidavimu be jokių išankstinių mokėjimų klientams, ji buvo neatskiriama likvidavimo proceso dalis. Todėl galima paneigti, kad dėl HŽB komercinės veiklos segmentui suteiktų kitų pagalbos priemonių įmonei *HipoNIA* buvo suteikta netiesioginė pagalba.

#### 5.2. Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka

- (86) Kadangi 5.1 skirsnyje nustatyta, kad likvidumo priemonė įmonei *HipoNIA* ir netiesioginis pranašumas įmonei *Hipolizings* dėl Hipotekos ir žemės bankui suteiktų pagalbos priemonių yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, reikėtų vertinti jų suderinamumą su vidaus rinka.

<sup>(1)</sup> Žr. sprendimo pradėti tyrimą 158 konstatuojamąją dalį.



### 5.2.1. Suderinamumo vertinimo teisinis pagrindas

- (87) Sprendimo pradėti tyrimą 177–180 konstatuojamosiose dalyse jau nustatyta, kad pagalbos priemonės, naudingos HŽB komercinei veiklai, turi būti vertinamos pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir visų pirma pagal Komisijos restruktūrizavimo komunikatą.

### 5.2.2. Pagalbos priemonių suderinamumas pagal restruktūrizavimo komunikatą

#### *HŽB ekonominės veiklos, kurią po pardavimo tęs Hipolizings, ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas*

- (88) Restruktūrizavimo komunikato 17 punkte patvirtinta, kad (dalį) finansų įstaigos pardavus trečiajai šaliai gali būti padėta atkurti ilgalaikį jos gyvybingumą.
- (89) *Hipolizings* buvo parduota didžiausiai Latvijoje išperkamosios nuomos įmonei *Swedbank Lizings* (22 % rinkos dalis). Ši įmonė glaudžiai susijusi su bendrąja *Swedbank* banko veikla. 2013 m. gegužės 31 d. duomenimis, *Swedbank* reitingą *Moody's* padidino iki A1. Grupės operacijos yra pakankamai pelningos (nuosavybės vertybinių popierių gražos rodiklis 2012 m. buvo 16,9 %, 2013 m. 1 ketvirtį – 13,8 %<sup>(1)</sup>), o bendro 1 lygio nuosavo kapitalo pakankamumo koeficientas didesnis kaip 15 %. *Hipolizings* veikla sudaro labai mažą *Swedbank* grupės turto dalį (beveik 0,05 %).
- (90) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad HŽB ekonominė veikla, įmonės *Hipolizings* tęsiama ją pardavus *Swedbank* grupės įmonei *Swedbank Lizings*, yra gyvybinga.

#### Tinkamas neparduotos komercinės veiklos likvidavimas

- (91) Latvija patvirtino, kad iš HŽB paskolų portfelius įsigijusi *HipoNIA* nė vienam savo klientų nesuteikė papildomo finansavimo. Latvija taip pat įsipareigojo teikti neparduotos komercinės veiklos likvidavimo stebėsenos ataskaitas ir likvidavimo baigiamąjį vertinimą.
- (92) Komisija teigiamai vertina Latvijos ir HŽB pastangas parduoti visą komercinę veiklą, kurią galima parduoti, išskyrus atvejus, kai, atsižvelgiant į gerai vertinamo išorės konsultanto vertinimus, ekonominiu požiūriu ją parduoti yra mažiau palanku negu likviduoti per tam tikrą laiką.
- (93) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad sprendime pradėti tyrimą išdėstytos abejonės išsklaidytos ir šiuo atveju laikytasi restruktūrizavimo komunikato reikalavimų, susijusių su tinkamu veiklos likvidavimu.

#### Iki būtino minimumo apribota pagalba arba pagalbos gavėjo įnašas

- (94) Sprendime pradėti tyrimą jau padaryta išvada, kad pardavimo strategijoje pateiktu pagrindinio atvejo scenarijumi užtikrinama, kad HŽB komercinei veiklai laipsniškai likviduoti reikalinga pagalba būtų apribota iki minimumo<sup>(2)</sup>. Dėl to plano faktinio įgyvendinimo vertinimas nesikeičia.
- (95) Be to, sprendime pradėti tyrimo procedūrą taip pat padaryta išvada, kad įvykdžius pardavimą HŽB komercinė veikla nutraukiama, ir taip užtikrinama, kad bankas prie restruktūrizavimo kiek įmanoma prisidėtų savo paties ištekliais<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Šaltinis: [http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid\\_900555.pdf](http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid_900555.pdf).

<sup>(2)</sup> Žr. sprendimo pradėti tyrimą 210 konstatuojamąją dalį.

<sup>(3)</sup> Žr. sprendimo pradėti tyrimą 211–212 konstatuojamąsias dalis.

## Nederamo konkurencijos iškraipymo vengimas

- (96) Kaip jau nustatyta sprendime pradėti tyrimo procedūrą, dėl laiku įvykdyto HŽB patronuojamųjų įmonių pardavimo atskirai nuo banko, taip pat banko padalijimo prieš pardavimą į kelis paketus sumažinamas nederamas konkurencijos iškraipymas dėl pagalbos. Todėl tai vertinama teigiamai <sup>(1)</sup>.
- (97) Pardavimas jau užbaigtas, todėl sprendime pradėti tyrimą išdėstytos abejonės dėl pardavimo greičio jau išsklaidytos.
- (98) Kadangi Latvija patvirtino, kad *HipoNIA* dėl esamų paskolų neatliks jokių išankstinių mokėjimų, sprendime pradėti tyrimą išdėstytos su tuo susijusios abejonės taip pat išsklaidytos.
- (99) Kalbant apie *Hipolizings*, Komisija sprendime pradėti tyrimą padarė preliminarią išvadą, kad priemonės, kuriomis ribojamas konkurencijos iškraipymas dėl pagalbos, yra tinkamos. Latvijai patvirtinus, kad *Hipolizings* negavo jokios tiesioginės pagalbos, tos preliminarios Komisijos išvados dabar gali būti patvirtintos. Be to, *Hipolizings* [...]. [...] Iš tikrųjų, atsižvelgiant į tai, kad *Hipolizings* tenkanti rinkos dalis (5 %) yra ribota, o jai suteikta pagalba – nedidelė ir tik netiesioginė, priemonės, kuriomis ribojamas konkurencijos iškraipymas ir kurias daugiausia sudaro HŽB laiku įvykdytas įmonės pardavimas, yra tinkamos.

## 5.2.3. Išvada dėl suderinamumo

- (100) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta šiame sprendime, Komisija daro išvadą, kad HŽB pertvarkos planas ir jo įgyvendinimas ligi šiol HŽB komercinės veiklos atžvilgiu atitinka visas restruktūrizavimo komunikate nustatytas sąlygas.

## 6. IŠVADA

- (101) Komisija daro išvadą, kad 2013 m. birželio mėn. 71 mln. LVL vertės likvidumo parama, kurią Latvija suteikė HŽB (juridinio asmens *HipoNia* vardu), ir netiesioginis pranašumas, įmonei *Hipolizings* suteiktas Hipotekos ir žemės bankui suteiktomis restruktūrizavimo priemonėmis, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.
- (102) Komisija daro išvadą, kad Latvija neteisėtai suteikė papildomą 11 mln. LVL likvidumo paramą, pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau Komisija daro išvadą, kad ta priemonė, kartu su pirmine 60 mln. LVL likvidumo parama įmonei *HipoNIA*, yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą.
- (103) Komisija taip pat daro išvadą, kad netiesioginis pranašumas, įmonei *Hipolizings* suteiktas dėl Hipotekos ir žemės bankui suteiktų restruktūrizavimo priemonių, yra suderinamas su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

## 1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Latvija suteikė Hipotekos ir žemės bankui kaip 71 mln. LVL likvidumo paramą įmonei *HipoNIA*, ir netiesioginis pranašumas įmonei *Hipolizings* dėl Hipotekos ir žemės bankui suteiktų restruktūrizavimo priemonių yra suderinami su vidaus rinka.

<sup>(1)</sup> Žr. sprendimo pradėti tyrimą 219 konstatuojamąją dalį.

---

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Latvijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2013 m. liepos 17 d.

*Komisijos vardu*  
Joaquín ALMUNIA  
*Pirmininko pavaduotojas*

---

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1583****2014 m. rugpjūčio 4 d.****dėl pagalbos schemos SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), kurią įgyvendino Jungtinė Karalystė.  
Nerūdinių medžiagų mokesčio lengvata Šiaurės Airijoje (ex N 2/04)***(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5466)***(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal tas nuostatas <sup>(1)</sup> ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) Jungtinė Karalystė 2004 m. sausio 5 d. raštu, kuris užregistruotas 2004 m. sausio 9 d., Komisijai pranešė apie ketinimą Šiaurės Airijoje nustatyti mokesčio lengvatą, taikomą Šiaurės Airijoje išgautoms ir joje komerciniais tikslais naudojamoms neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms ir Šiaurės Airijoje išgautų nerūdinių medžiagų produktams, kurie joje naudojami komerciniais tikslais, t. y. Jungtinėje Karalystėje nustatyto nerūdinių medžiagų mokesčio lengvatą (toliau – priemonė).
- (2) Apie priemonę buvo pranešta keičiant pirminę nerūdinių medžiagų mokesčio lengvatos Šiaurės Airijoje <sup>(2)</sup> priemonę, kurią Komisija patvirtino 2002 m. balandžio 24 d. Sprendimu N863/01 <sup>(3)</sup> (toliau – Sprendimas N863/01).
- (3) 2004 m. gegužės 7 d. Komisija dėl priemonės priėmė neprieštaravimo sprendimą <sup>(4)</sup> (toliau – 2004 m. gegužės 7 d. sprendimas).
- (4) 2004 m. rugpjūčio 30 d. *British Aggregates Association, Healy Bros. Ltd ir David K. Trotter & Sons Ltd* dėl 2004 m. gegužės 7 d. sprendimo pateikė apeliacinį skundą (užregistruotą T-359/04 numeriu).
- (5) 2010 m. rugsėjo 9 d. Bendrasis Teismas panaikino 2004 m. gegužės 7 d. sprendimą <sup>(5)</sup>. Remiantis Teismo sprendimu, Komisija teisėtai negalėjo priimti sprendimo nepateikti prieštaravimų, nes neišnagrinėjo klausimo dėl galimo mokestinio atitinkamų vietos produktų ir iš Airijos importuotų produktų diskriminavimo. Komisija dėl šio sprendimo apeliacinio skundo nepateikė.
- (6) 2010 m. gruodžio 15 d. ir 2011 m. gruodžio 21 d. Jungtinė Karalystė pateikė papildomą informaciją apie priemonę, taip pat ir dokumentus dėl priemonės įgyvendinimo sustabdymo nuo 2010 m. gruodžio 1 d. panaikinant 2004 m. nerūdinių medžiagų mokesčio (Šiaurės Airijos mokesčių kredito) nuostatus (S.I. 2004/1959).
- (7) Komisija 2011 m. vasario 2 d. raštu paprašė papildomos informacijos. Jungtinė Karalystė daugiau informacijos pateikė 2011 m. kovo 7 d. ir birželio 10 d. raštais.

<sup>(1)</sup> OL C 245, 2011 8 24, p. 10, klaidų ištaisymas paskelbtas OL C 328, 2011 11 11, p. 11.

<sup>(2)</sup> Laipsniškas nerūdinių medžiagų mokesčio nustatymas.

<sup>(3)</sup> OL C 133, 2002 6 5, p. 11.

<sup>(4)</sup> OL C 81, 2005 4 2, p. 4.

<sup>(5)</sup> 2010 m. rugsėjo 9 d. Sprendimas *British Aggregates a. o. prieš Komisiją*, T-359/04, Rink. p. II-04227.

- (8) 2011 m. liepos 13 d. raštu Komisija Jungtinę Karalystę informavo, kad nusprendė dėl pagalbos pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą.
- (9) Komisijos sprendimas pradėti tyrimo procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(6)</sup> (toliau – sprendimas pradėti tyrimo procedūrą). Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl pagalbos.
- (10) Komisija 2011 m. rugsėjo 23 d. iš suinteresuotųjų šalių gavo dvi pastabas. Komisija Jungtinei Karalystei jas nusiuntė 2011 m. lapkričio 10 d., ir ši turėjo galimybę atsakyti; Jungtinės Karalystės pastabos buvo gautos 2011 m. lapkričio 25 d. raštu.
- (11) Jungtinė Karalystė daugiau informacijos pateikė 2012 m. rugsėjo 17 d. ir spalio 10 d. raštais. Komisija 2014 m. sausio 23 d. ir vasario 7 d. paprašė daugiau informacijos; Jungtinė Karalystė ją pateikė atitinkamai 2014 m. balandžio 1 d. ir birželio 4 d.

## 2. IŠSAMUS PRIEMONĖS APIBŪDINIMAS

### 2.1. Nerūdinių medžiagų mokestis

- (12) Nerūdinių medžiagų mokestis (NMM) – aplinkos apsaugos mokestis, taikomas nerūdinių medžiagų, apimančių uolienas, smėlį ar žvirgždą, naudojimui komerciniais tikslais. Jį Jungtinė Karalystė pradėjo taikyti 2002 m. balandžio 1 d. aplinkos apsaugos tikslais – kuo labiau padidinti perdirbtų nerūdinių medžiagų ir kitų pakaitų neapdirbtoms nerūdinėms medžiagoms naudojimą ir skatinti racionalią neapdirbtų nerūdinių medžiagų, kurios yra neatsinaujinantieji gamtos išteklių, gavybą ir naudojimą. Nerūdinių medžiagų gavybos žala aplinkai, kurią siekiama sumažinti nustatant NMM, apima triukšmą, dulkes, žalą biologinei įvairovei ir gamtovaizdžiui.
- (13) NMM taikomas Jungtinėje Karalystėje išgautoms neapdirbtoms nerūdinėms medžiagoms ir importuotoms neapdirbtoms nerūdinėms medžiagoms, jas pirmą kartą naudojant arba parduodant Jungtinėje Karalystėje <sup>(7)</sup>. Pirminio pranešimo metu mokesčio tarifas buvo 1,60 svarų sterlingų (GBP) už toną <sup>(8)</sup>. NMM taip pat taikomas neapdorotų nerūdinių medžiagų, naudojamų gaminant apdorotus produktus, naudojimui komerciniais tikslais. Mokestis netaikomas apdorotoms ir perdirbtoms nerūdinėms medžiagoms, taip pat neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms, eksportuojamoms iš Jungtinės Karalystės.

### 2.2. Pirminė NMM lengvatos priemonė Šiaurės Airijoje

- (14) Savo Sprendime N863/01 Komisija teigė, kad laipsniškas NMM nustatymas Šiaurės Airijoje buvo suderinamas su Bendrijos rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai <sup>(9)</sup> (2001 m. rekomendacijos dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai) E.3.2 skyriumi. Patvirtinta pagalba buvo penkerių metų laipsniškai mažinamos mokesčio lengvatos schema, pradėjusi galioti 2002 m. ir panaikinta 2007 m. Pirminė NMM lengvata Šiaurės Airijoje taikyta tik neapdorotų nerūdinių medžiagų, naudojamų gaminant apdorotus produktus, naudojimui komerciniais tikslais.

### 2.3. Pakeista NMM lengvatos priemonė Šiaurės Airijoje

- (15) Šis sprendimas yra susijęs tik su pakeista NMM lengvata Šiaurės Airijoje, taikyta Šiaurės Airijoje išgautoms ir joje komerciniais tikslais naudojamoms neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms ir Šiaurės Airijoje išgautų neapdorotų nerūdinių medžiagų produktams, kurie joje naudojami komerciniais tikslais.

#### 2.3.1. Pakeitimas

- (16) Kaip paaiškinta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 12–14 konstatuojamosiose dalyse, Jungtinė Karalystė manė, kad dėl ypatingų sąlygų Šiaurės Airijoje joje taikomos NMM lengvatos taikymo sritis turėtų būti išplėsta.

<sup>(6)</sup> Tas pats [1].

<sup>(7)</sup> NMM taikomas importuojamoms žaliavinėms nerūdinėms medžiagoms, bet netaikomas nerūdinėms medžiagoms, kurių esama importuojamuose apdorotuose produktuose.

<sup>(8)</sup> 2008 m. balandžio 2 d., t. y. dieną, kurią pradėtos taikyti 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairės, NMM tarifas buvo 1,95 GBP už toną.

<sup>(9)</sup> OL C 37, 2001 2 3, p. 3.

- (17) Pirminė lengvatos schema (laipsniškas NMM nustatymas) buvo pakeista. Lengvata taikyta visų rūšių neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms, t. y. ne tik nerūdinėms medžiagoms, naudojamoms gaminant apdorotus produktus, kaip buvo Sprendimu N863/01 patvirtinus pirminę lengvatą, bet ir tiesiogiai naudojamoms žaliavinėms neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms <sup>(10)</sup>.
- (18) Nustačius lengvatą mokėti reikėjo 80 % NMM, mokėtino visais kitais atvejais, ir ši lengvata turėjo būti pereinamojo laikotarpio priemonė. Ji įsigaliojo 2004 m. balandžio 1 d. ir turėjo galioti iki 2011 m. kovo 31 d. (t. y. 9 metus nuo NMM nustatymo 2002 m. balandžio 1 d.).
- (19) Lengvatos schema sustabdyta 2010 m. gruodžio 1 d.

### 2.3.2. Aplinkos apsaugos susitarimai

- (20) Norėdama veiksmingiau siekti numatytų aplinkos apsaugos tikslų Jungtinė Karalystė mokesčio lengvatą susiejo su sąlyga, kad pretendentai turi su Jungtine Karalyste susitarti dėl susitarimų, kuriais lengvatos taikymo laikotarpiu būtų įpareigoti dalyvauti aplinkos apsaugos veiksmingumo didinimo projekte, oficialiai juos sudaryti ir jų laikytis.
- (21) Pagrindiniai kriterijai, kuriais remiantis leidžiama taikyti schemą:
- kiekvieno reikalavimus atitinkančio objekto atžvilgiu reikėjo turėti būtiną (-us) statybos leidimą (-us), aplinkos apsaugos teisės aktais nustatytus leidimus ir pan.;
  - objektą eksploatuojantis veiklos vykdytojas turėjo išsipareigoti laikytis aplinkos apsaugos audito tvarkos. Pirmasis auditas turėjo būti užsakytas ir duomenys pateikti per 12 mėnesių nuo dienos, kurią pradėta naudoti schema, o vėliau atnaujinamas kas 2 metus.
- (22) Kiekvienas susitarimas buvo individualiai suderintas su karjero sąlygomis, pavyzdžiui, atsižvelgiant į tuo metu buvusius standartus ir tobulinimo galimybes. Tikrintos šios sritys: oro kokybė, archeologija ir geologinė įvairovė, biologinė įvairovė, sprogdinimas, bendruomeninė atsakomybė, dulkės, energijos vartojimo efektyvumas, požeminis vanduo, gamtovaizdis ir žala gamtovaizdžiui, triukšmas, naftos ir cheminių medžiagų laikymas ir tvarkymas, atkūrimas ir vėlesnė priežiūra, pirminių nerūdinių medžiagų pakaitalų naudojimas, paviršinis vanduo, transporto poveikis už objekto ribų ir atliekų tvarkymas.
- (23) Šiaurės Airijos aplinkos departamentas buvo atsakingas už tų susitarimų stebėseną, ir jeigu įmonėse būdavo nustatyta didelių trūkumų, lengvata būdavo panaikinama.

### 2.3.3. Nerūdinių medžiagų gamybos sąnaudos, pardavimo kaina ir paklausos kainų elastingumas

- (24) Kalbant apie nerūdinių medžiagų gamybos sąnaudas, Jungtinė Karalystė paaiškino, kad jos labai skyrėsi priklausomai nuo karjero ir kad tą patį būtų galima pasakyti ir apie kainas <sup>(11)</sup>. Vidutinės įvairių kategorijų nerūdinių medžiagų pardavimo karjere kainos apibendrintos 1 lentelėje <sup>(12)</sup>. Pelno marža taip pat buvo įvairi, bet pramonės atstovai įvertino, kad tipinis dydis buvo 2–5 %.

1 lentelė

#### Pardavimo kaina

Uolienos rūšis	Kaina karjere prieš apmokestinimą (GBP/t)
Bazaltas	4,21
Smiltainis	4,37

<sup>(10)</sup> Šiaurės Airijoje išgautoms ir į bet kurią Didžiosios Britanijos vietą vežamoms nerūdinėms medžiagoms taikytas viso tarifo NMM. Viso tarifo NMM taikytas ir Šiaurės Airijoje išgautoms nerūdinėms medžiagoms, naudotoms gaminant į Didžiąją Britaniją vežamus apdorotus produktus. Taip užtikrinta, kad Šiaurės Airijos nerūdinėms medžiagoms ir apdorotiems produktams Didžiosios Britanijos rinkoje nebūtų suteiktas konkurencinis pranašumas.

<sup>(11)</sup> Jungtinė Karalystė informaciją pateikė 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairėse reikalaujamo priemonės vertinimo tikslais. Įmonių, prekybos ir investicijų departamento (angl. *Department of Enterprise, Trade and Investment*, DETI) 2009 m. mineralų apžvalga.

<sup>(12)</sup> Paskirstymo išlaidos priklauso nuo vežimo atstumo, o mylios vežimo kaina yra 0,15–0,20 GBP už toną, kai nerūdinės medžiagos pristatomos 10–15 mylių atstumu, atsižvelgiant į vietos aplinkybes.

Uolienos rūšis	Kaina karjere prieš apmokestinimą (GBP/t)
Klintis	3,72
Smėlis ir žvirgždas	4,80
Kita	5,57
Vidutinė svertinė kaina	4,42

- (25) Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė pateikė daugiau informacijos apie nerūdinių medžiagų gamybos sąnaudas Šiaurės Airijoje ir Didžiojoje Britanijoje. Palyginti su Didžiąja Britanija, elektros ir statybos leidimų kainos Šiaurės Airijoje yra didesnės. Šiaurės Airijoje mažosioms ir vidutinėms įmonėms elektra kainuoja vidutiniškai maždaug 14 pensų už kWh, o panašaus dydžio įmonėms visoje Jungtinėje Karalystėje – 11 pensų už kWh. Stambūs ir labai stambūs elektros vartotojai Šiaurės Airijoje mokės vidutiniškai 10 pensų už kWh, palyginti su maždaug 8 pensais už kWh visoje Jungtinėje Karalystėje. Remiantis pramonės atstovų pateiktais apskaičiuotais duomenimis, elektros ir kuro kaina būtų 30–46 pensai už kiekvieną gautų nerūdinių medžiagų toną. Be to, Šiaurės Airijos karjerai patiria gerokai didesnes statybos leidimų išlaidas negu tokie pat Didžiosios Britanijos ir Airijos Respublikos karjerai. Paremdama tą teiginį Jungtinė Karalystė pateikė kainų palyginimus.
- (26) Apskritai, kalbant apie kainų lygio skirtumus Šiaurės Airijoje ir Didžiojoje Britanijoje, Jungtinė Karalystė paaiškino, kad tiekėjai Šiaurės Airijoje niekada negalėjo nustatyti tokių kainų kaip tiekėjai Didžiojoje Britanijoje. Jungtinė Karalystė tai parodė pateikdama vidutines 2001–2008 m. Šiaurės Airijos ir Didžiosios Britanijos nerūdinių medžiagų kainas. Taigi, taikomas viso tarifo mokestis sudarytų daug didesnę pardavimo kainos dalį ir taip silpnoje rinkoje. Tai, kad nėra galimybių dalį sąnaudų perduoti klientams, yra svarbus istorinis veiksnys, dėl kurio per mažai investuojama į aplinkos apsaugos gerinimą ir kuri galima paaiškinti ekonominiais (rinkos susiskaidymas) ir geologiniais veiksniais.
- (27) Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė pateikė išsamesnės informacijos apie vidutines nerūdinių medžiagų kainas. Panašu, kad kai nerūdinės medžiagos nėra labai vertingos ir ypatingos, vežti jas iš Šiaurės Airijos į Didžiąją Britaniją ar net pačioje Didžiojoje Britanijoje iš Škotijos vežti nerūdinės medžiagas, kurios bus naudojamos, pavyzdžiui, Londone, yra neekonomiška. 2 lentelėje pateiktos vidutinės 2006–2011 m. Šiaurės Airijos ir Didžiosios Britanijos nerūdinių medžiagų kainos karjere, o Didžiosios Britanijos kainos pateiktos dar ir 2012 m.

2 lentelė <sup>(13)</sup>

## Vidutinės kainos karjere

Metai	Tonos kaina Šiaurės Airijoje (GBP)		Tonos kaina Didžiojoje Britanijoje (GBP)	
	Smėlis ir žvirgždas	Skalda	Smėlis ir žvirgždas	Skalda
2006 m.	3,81	3,60	9,18	7,34
2007 m.	4,68	4,07	9,08	7,01
2008 m.	3,74	4,84	10,05	8,11
2009 m.	4,80	4,30	10,04	8,03
2010 m.	3,38	4,25	10,47	7,90
2011 m.	2,93	4,30	10,70	7,77
2012 m.			10,02	8,28

<sup>(13)</sup> Šiaurės Airijos duomenys gauti iš Šiaurės Airijos įmonių, prekybos ir investicijų departamento Metinės mineralų apžvalgos, Didžiosios Britanijos duomenys pateikti remiantis Nacionalinės statistikos biuro (angl. *Office for National Statistics*, ONS) duomenimis, pateiktas Metinėje iškastų mineralų apžvalgoje.

- (28) Remiantis išsamesne kainodaros informacija galima daryti tą pačią išvadą, kurią anksčiau padarė JK (žr. 26 konstatuojamąją dalį), t. y. kad viso tarifo NMM sudarytų daug didesnę pardavimo kainos dalį jau ir taip silpnoje rinkoje. Iš duomenų matyti, kad Šiaurės Airijos smėlis ir žvirgždas arba nerūdinių medžiagų skalda negalėtų konkuruoti su vidutinėmis Didžiosios Britanijos kainomis dar pridėjus ir [...] (\*) GBP už toną vežimo jūra kainą. Dėl žemos nerūdinių medžiagų kainos jų apskritai negalima parduoti tolesnėse rinkose, nes, net jeigu kaina būtų [...] GBP už toną ir būtų vežama [...] mylių, kaina karjere padidėtų beveik [...] proc. Atrodo, kad daugeliu atvejų arčiau esantis karjeras galėtų pasiūlyti konkurencingesnę kainą.
- (29) Kalbant apie paklausos kainų elastingumą, Jungtinė Karalystė paaiškino, kad nerūdinių medžiagų paklausos kainų elastingumas yra 0,2–0,5. Remiantis Jungtinės Karalystės atliktu Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų kiekio ir kainų duomenų tyrimu galima daryti išvadą, kad daugumos rūšių nerūdinių medžiagų kainų elastingumas svyravo nuo beveik nulio iki maždaug 0,52. Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė įrodė, kad pagrindinei Jungtinės Karalystės daliai būdingas paklausos kainų elastingumas negali būti taikomas Šiaurės Airijai, nes abi rinkos skiriasi. Todėl iš pradžių pateikti skaičiai neturi ryšio su Šiaurės Airijos rinka. Jungtinė Karalystė nurodė, kad jie bandė nustatyti elastingumą, taikytiną tik Šiaurės Airijai, bet nebuvo apskaičiavimui reikalingų susijusių duomenų.
- (30) Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė pateikė informaciją, iš kurios matyti, kaip kainų skirtumai daro poveikį paklausai Šiaurės Airijos rinkoje. Informaciją tokiais tikslais pateikė keturios iš penkių stambiausių karjerų Šiaurės Airijoje eksploatuojančių įmonių. Kadangi dėl transporto išlaidų apribojama rinka, kurioje karjerus eksploatuojančios įmonės gali parduoti produktus konkurencinga kaina, buvo sunku nustatyti tiesioginę kainų ir rinkos dalių koreliaciją. Labiau tikėtina, kad paklausa ir rinkos dalis reaguoja į stambių statybos projektų pradžią arba pabaigą vietos teritorijoje, o ne į visos šalies masto kainų skirtumus. Be to, bendrovės, Šiaurės Airijoje turinčios didžiausią rinkos dalį, kartais parduoda ir aukštesnės kokybės ypatingus produktus, taigi būtų netikslu lyginti gamintojus norint nustatyti rinkos tendencijas. Nepaisant to, Jungtinė Karalystė įrodo, kad kainų skirtumai tikrai veikia paklausą, tačiau labiau vietos lygmeniu. Arti sienos su Airijos Respublika, t. y. maždaug už 23 mylių nuo sienos, veikiančios bendrovės pateikė duomenų, iš kurių matyti, kad joms padidinus kainas gerokai sumažėjo pardavimas. Buvo pateikti konkretūs [...] ir [...] duomenys. Iš 3 lentelėje pateiktų duomenų matyti įmonių [...] ir [...] objekto [...] kainų pokyčių 2009–2013 m. poveikis, t. y. tai, kad 2010 m. atnaujinus lengvatos taikymą gerokai sumažėjo pardavimo apimtis ir pajamos. Bandant visą mokesčių perduoti klientams, įmonės [...] ir [...] objektas [...] neteko [...] proc. savo pardavimo apimties, o tai – didžiulis sumažėjimas.

3 lentelė

## [...] ir [...] objekto [...] kainų pokyčių 2009–2013 m. poveikis

Metai	Tonos	Pardavimas	Vidutinė kaina
2009 m.	(...)	(...)	(...)
2010 m.	(...)	(...)	(...)
2011 m.	(...)	(...)	(...)
2012 m.	(...)	(...)	(...)
2013 m.	(...)	(...)	(...)

- (31) Apdorotų produktų įmonių, esančių arti sienos su Airijos Respublika, pardavimas taip pat labai sumažėjo, kai buvo bandyta klientams perduoti visą nerūdinių medžiagų mokesčių. Pavyzdžiui, įmonės [...] objektas [...], esantis [...], t. y. tik už mylios nuo sienos, gamyba sumažėjo nuo [...] m<sup>3</sup> 2005 m. iki tik [...] m<sup>3</sup> 2013 m., kai padidėjo jos medžiagų kainos.

(\*) Verslo paslaptis.



- (32) Be to, Jungtinė Karalystė pateikė informaciją, iš kurios matyti, kaip plėtojosi infrastruktūra ir kitos viešojo sektoriaus statybos 2000–2012 m. Iš raidos matyti, kad viešojo sektoriaus statybų apimtis didėjo 2007–2009 m., vėliau mažėjo, o 2012 m. šiek tiek didėjo. Tačiau Komisija pažymi, kad apskritai statyboms įtakos turėjo ekonomikos nuosmukis, todėl vien į tas tendencijas negalima atsižvelgti, nes jas gali paskatinti ekonominė aplinka ir statybos rinkos tendencijos.
- (33) Jungtinė Karalystė taip pat pateikė 2007–2013 m. Šiaurės Airijos Kelių viešųjų pirkimų departamento pirktų nerūdinių medžiagų konkurso kainas (4 lentelė), įskaitant vežimo į Kelių departamento bazes išlaidas. Iš duomenų aiškiai matyti, kad po 2010 m., kai NMM lengvatos taikymas buvo sustabdytas, kainos arba sumažėjo (kartais labai stipriai) arba šiek tiek padidėjo, bet gerokai mažiau negu viso NMM tarifo suma, t. y. 1,95 GBP. Iš to matyti, kad net tada, kai medžiagos buvo parduodamos viešajam sektoriui, Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų gamintojai negalėjo NMM perduoti savo klientams. Tai labiau akivaizdu, nes viešasis sektorius greičiausiai mažiau nukentėjo nuo ekonomikos nuosmukio, o bendros nerūdinių medžiagų paklausos dalis, tenkanti viešojo sektoriaus statybos darbams, tokiems, kokius vykdė Kelių departamentas, padidėjo.

4 lentelė

**2007–2013 m. Šiaurės Airijos Kelių viešųjų pirkimų departamento pirktų nerūdinių medžiagų konkurso kainos**

Metai	10 mm skalda (GBP)	Smėlis betonui (GBP)	3 rūšies akmuo (GBP)
2007 m.	8,43	9,52	4,67
2008 m.	8,49	9,52	4,70
2009 m.	(...)	(...)	(...)
2010 m.	(...)	(...)	(...)
2011 m.	(...)	(...)	(...)
2012 m.	(...)	(...)	(...)
2013 m.	(...)	(...)	(...)

**2.3.4. Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinka**

- (34) Kadangi NMM lengvata taikyta tik Šiaurės Airijos, o ne likusios Jungtinės Karalystės dalies karjerams, Jungtinė Karalystė pateikė informaciją, iš kurios matyti, kodėl Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinka yra geografiniu požiūriu kitokia rinka negu Jungtinės Karalystės bendroji rinka ir su kuo susiję tie skirtumai.
- (35) Jungtinė Karalystė teigia, kad Šiaurės Airijos ir Didžiosios Britanijos nerūdinių medžiagų rinkos yra atskiros ir skiriasi viena nuo kitos, o jų sąveika – labai menka. Matoma tendencija, kad nerūdinių medžiagų rinka savo pobūdžiu yra vietos rinka, nes medžiagų vežimo kaina, palyginti su jų pardavimo kaina, yra gana didelė. Naudodama Transporto departamento duomenis Jungtinė Karalystė apskaičiavo, kad vidutinė nerūdinių medžiagų vežimo keliais vienos mylios kaina yra 0,855 GBP už toną. Maža nerūdinių medžiagų produktų kaina reiškia, kad dėl ilgų vežimo atstumų nerūdinių medžiagų produktai taps mažiau konkurencingi už medžiagas iš karjerų, kurie yra arčiau kliento. Be to, nerūdinių medžiagų eksportuotojai apskaičiavo, kad nerūdinių medžiagų vežimo jūra iš Šiaurės Airijos į Didžiąją Britaniją kaina būtų maždaug [...] GBP už toną. Vežimo jūra kaina dar padidėtų pridėjus būtino vežimo keliais iš karjero į uostą ir iš atplukdymo prieplaukos į paskirties vietą kainą. Jungtinė Karalystė dar parodo, kad vežti nerūdines medžiagas iš vieno regiono į kitą yra neekonomiška, išskyrus atvejus, kai vežamas ypatingesnis spalvotas akmuo arba brangesnės nerūdinės medžiagos. Apskaičiuota, kad vežant net tas medžiagas greičiausiai dar reikėtų pridėti vežimo keliais iš prieplaukos Didžiojoje Britanijoje į artimiausias asfalto gamyklas išlaidas, lygias [...]–[...] GBP už toną.

- (36) Nerūdinių medžiagų tiekimas Šiaurės Airijoje ir Didžiojoje Britanijoje labai skiriasi ir dėl medžiagų prieinamumo, ir dėl įvairių karjerus eksploatuojančių bendrovių skaičiaus. Dėl geologinių priežasčių Šiaurės Airija gali pasigirti didžiausia uolienų rūšių įvairove, palyginti su bet kuriuo panašaus dydžio Jungtinės Karalystės regionu. Visoje Šiaurės Airijoje karjerai yra gana tolygiai išsidėstę. Nors įvairiose grafystėse yra didesnių tam tikrų rūšių uolienų telkinių, nerūdinių medžiagų skalda iš esmės gali būti tarpusavyje pakeičiama, todėl visoje teritorijoje yra daugybė uolienų, kurias galima naudoti kaip nerūdines medžiagas. Kitaip yra pagrindinėje Britanijos dalyje, kur geologinė įvairovė ne tokia didelė. Turėdama įvairius ir gausius uolienų telkinius, paplitusius po visą šalį ir esančius arti visų pagrindinių rinkų, Šiaurės Airija turi gerokai didesnę tarpusavyje pakeičiamų produktų pasiūlą negu Didžiosios Britanijos rinka. Todėl Šiaurės Airijoje konkurencija yra didesnė, ir Šiaurės Airijos nerūdinių produktų gamintojai padidinti savo kainas gali gerokai mažiau.
- (37) Kaip nurodė Jungtinė Karalystė, daug didesnė nepriklausomų karjerų dalis ir didesnis karjerų skaičius kvadratinėje mylioje Šiaurės Airijoje taip pat lemia didesnę konkurenciją tarp nerūdinių medžiagų tiekėjų. Didžiojoje Britanijoje daugiau negu 75 % visų nerūdinių medžiagų tiekia penkios stambios įmonės <sup>(14)</sup>. O Šiaurės Airijoje, kaip apskaičiuota, penkioms stambiausiomis įmonėms tenka tik 39 % visos nerūdinių medžiagų produkcijos.
- (38) Jungtinė Karalystė įrodo, kad abiem rinkoms būdingos skirtingos paklausos tendencijos, nes Šiaurės Airijoje nerūdinių medžiagų paklausa per ekonomikos nuosmukį ir nuo tada, kai jis prasidėjo, sumažėjo gerokai labiau negu Didžiojoje Britanijoje. Be to, mažėjant statybos apimčiai ir nerūdinių medžiagų paklausai intensyvėja karjerus eksploatuojančių veiklos vykdytojų konkurencija dėl likusios paklausos.
- (39) Šiaurės Airijoje gerokai daugiau pavienių operacijų, o vertikali nerūdinių medžiagų, cemento ir betono gamybos integracija Šiaurės Airijos rinkoje yra gerokai mažiau įprasta negu Didžiojoje Britanijoje. Kaip paminėta 37 konstatuojamojoje dalyje, Didžiojoje Britanijoje penkios stambiausios bendrovės kontroliuoja net 75 % nerūdinių medžiagų produkcijos. Tos pačios bendrovės taip pat kontroliuoja 70 % visos gatavo betono produkcijos ir didelę dalį visų asfalto gamyklų, ir abi šios rinkos yra pagrindinės nerūdinių medžiagų pardavimo rinkos. Taigi, mažėjant statybos apimčiai ir betono bei asfalto paklausai penkios stambiausios Didžiosios Britanijos bendrovės gali kontroliuoti savo nerūdinių medžiagų produkcijos pajėgumų mažėjimą. Todėl Didžiojoje Britanijoje nerūdinių medžiagų pasiūla lengviau prisitaikys prie paklausos ir bus daromas mažesnis spaudimas mažinti kainas. Šiaurės Airijoje padėtis kitokia, nes rinkoje nėra vertikalios integracijos, ir mažėjant statybų apimčiai ir nerūdinių medžiagų paklausai intensyvėja karjerus eksploatuojančių veiklos vykdytojų konkurencija dėl likusios paklausos. Dėl to Šiaurės Airijos rinkoje konkurencija daug didesnė negu Didžiosios Britanijos rinkoje, kvadratinėje mylioje karjerų daugiau, daugiau jų tenka ir vienam gyventojui, be to, daugiau yra nepriklausomų karjerų, bandančių savo produktus parduoti nepriklausomoms pavienėms apdorotų produktų gamykloms.
- (40) Be to, Jungtinė Karalystė įrodė, kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinka ir Airijos Respublikos nerūdinių medžiagų rinka yra labai panašios.

#### 2.3.5. Prekybos intensyvumas

- (41) Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė pateikė informacijos apie Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų pramonės prekybos intensyvumą 2002–2013 m. Iš oficialios statistikos buvo galima gauti tik jungtinius du kartus per metus teikiamus duomenis, nes taikomos Karališkosios mokesčių ir muitų inspekcijos (angl. *Her Majesty's Revenue and Customs*, toliau – HMRC) duomenų atskleidimo taisyklės. Tomis taisyklėmis neleidžiama išskirstyti prekybos intensyvumo pagal nerūdinių medžiagų rūšį, o kai kurių metų prekybos statistikos išvis nėra. Sunkumų kilo ir dėl to, kad nebuvo oficialių duomenų apie apdorotų betono ir apdorotų asfalto produktų gamybą. Tais atvejais Jungtinė Karalystė pateikė apskaičiuotus <sup>(15)</sup> rinkos duomenis, gautus iš

<sup>(14)</sup> Nedidelio skaičiaus stambių įmonių koncentracija ir vertikalus jų operacijų integravimas buvo nurodyta kaip vienos iš priežasčių, dėl kurių Sąžiningos prekybos tarnyba (angl. *Office of Fair Trading*) Konkurencijos komisijai 2011 m. rugpjūčio mėn. pranešė apie nerūdinių medžiagų, cemento ir betono rinkas. Tame pat pranešime Sąžiningos prekybos tarnyba Šiaurės Airijos rinką dėl jai būdingų savybių atskyrė nuo Jungtinės Karalystės bendrosios rinkos. Be to, Sąžiningos prekybos tarnyba laikėsi nuomonės, kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinka nekelia tokio pat susirūpinimo dėl konkurencijos, kaip Jungtinės Karalystės bendroji rinka.

<sup>(15)</sup> Daugiausia remtasi *InterTradeIreland* užsakytos ataskaitos, kurią parengė audito bendrovė *Grant Thornton* ir kuri buvo paskelbta 2012 m., skaičiais ir duomenys projektuoti vertinant būsimus ir buvusius laikotarpius pagal metinius bendros statybų apimties Šiaurės Airijoje procentinės dalies pokyčius. Siekiant nustatyti, ar skaičiai yra teisingas įvertis, juos patikrino pagrindiniai šios pramonės srities veiklos vykdytojai.

Šiaurės Airijos karjerų produktų asociacijos (angl. *Quarry Products Association Northern Ireland*, toliau – QPANI). Kadangi kitų kategorijų produktus apimančios nacionalinės statistikos nėra, Jungtinė Karalystė pateikė apytikrius skaldos, apdorotų betono produktų, smėlio ir asfalto prekybos intensyvumo duomenis. Nepaisant to, net atsižvelgdama į tuos apribojimus, Jungtinė Karalystė laikosi nuomonės, kad iš prekybos intensyvumo duomenų matyti Airijos Respublikos ir Šiaurės Airijos prekybos laipsnis. Prekybos intensyvumo duomenys pateikti 5 lentelėje. Skaičiai yra pagrįsti metiniais arba du kartus per metus teikiamais importo ir eksporto, taip pat metinės produkcijos duomenimis, kurie buvo pateikti ir Komisijai.

5 lentelė

**Prekybos intensyvumas**

Nerūdinių medžiagų skalda (GBP)						
	2006–2007 m.	2008–2009 m.				
Importas	13 699 717	5 986 891				
Eksportas	28 519 715	19 938 824				
Vidaus pardavimo įvertis	160 426 000	143 524 581				
Prekybos intensyvumas (importas + eksportas)/(importas + pardavimai)	24,25 %	17,34 %				

Apdoroti betono produktai (GBP)						
	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Importas	10	10	9	7	7,5	7,5
Eksportas	70	35	28	21	16	15
Vidaus pardavimo įvertis	325	276	210	210	216	226
Prekybos intensyvumas (importas + eksportas)/(importas + pardavimai)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %

Apdoroti asfalto produktai ir smėlis <sup>(1)</sup> (GBP)			
	2007–2008 m.	2009–2010 m.	2011–2012 m.
Asfalto produktų ir smėlio importas	1 540 633	1 909 210	4 489 366
Asfalto produktų ir smėlio eksportas	12 382 394	6 220 782	4 670 559
Asfalto produktų ir smėlio vidaus pardavimo įvertis	384 518 301	310 666 790	293 343 700
Prekybos intensyvumas (importas + eksportas)/(importas + pardavimai)	3,61 %	2,60 %	3,08 %

(<sup>1</sup>) Jungtinė Karalystė įrodė, kad asfalto produktų ir smėlio importas staiga išaugo 2011–2012 m., kai 2010 m. buvo sustabdytas NMM taikymas. Tačiau dėl HMRC duomenų atskleidimo taisyklių sunku suprasti, kokia to padidėjimo dalis tenka smėliui ir kokia – apdorotiems asfalto produktams. Nepaisant to, tikėtina, kad didelę dalį to padidėjimo galima priskirti apdorotiems asfalto produktams, importuojamiems iš Airijos Respublikos. Nors smėliui vis tiek būtų taikomas NMM tada, kai jis importuojamas į Jungtinę Karalystę, apdorotiems asfalto produktams jis nebūtų taikomas, todėl jų gamybos sąnaudos galėtų būti mažesnės, o šie produktai – konkurencingesni toje pat rinkoje Šiaurės Airijoje už vietos asfaltą.

- (42) Iš 5 lentelėje pateiktų skaičių matyti, kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų pramonėje prekybos intensyvumas, susijęs su nerūdinių medžiagų skaldos pardavimu, yra didelis. Jungtinė Karalystė įrodo, kad nedeklaruotas nerūdinių medžiagų importas į Šiaurės Airiją gerokai padidėjo 2002 m. nustačius NMM. Šis nedeklaruotas importo lygis greičiausiai išaugo ir vėl, kai 2010 m. buvo sustabdytas NMM lengvatos taikymas. Alsterio universitetas 2002 m. atliko tyrimą ir aštuoniose svarbesnėse sienos kirtimo vietose suskaičiavo į Šiaurės Airiją nerūdines medžiagas įvežančius sunkvežimius. Remiantis to tyrimo rezultatais, nerūdines medžiagas vežė iki 89 sunkvežimių per dieną. Visam per metus susidarantiems kiekiui, įvertintam pagal oficialiai deklaruojamą importo apimtį, pervežti reikėtų tik 243 sunkvežimių per metus. Iš to galima manyti, kad tikras nerūdinių medžiagų importo lygis galėtų būti net 133 kartais didesnis už nurodytą 2002 m. oficialiojoje statistikoje, ir tai reiškia, kad apskaičiuojant prekybos intensyvumą tikrasis prekybos intensyvumo mastas imamas gerokai per mažas.

#### 2.3.6. Sąnaudų perdavimas klientams ir pardavimo mažėjimas

- (43) Kalbant apie padidėjusių gamybos sąnaudų perdavimą galutiniams klientams ir galimą pardavimo sumažėjimą, Jungtinė Karalystė pateikė informaciją, iš kurios matyti, kad 2002 m. nustačius NMM vidutinė nerūdinių medžiagų kaina Šiaurės Airijoje padidėjo gerokai mažiau, negu būtų galima tikėtis, jeigu klientams būtų perduotas visas NMM, ir kad tai buvo susiję su teisėto pardavimo sumažėjimu, kuris proporcingai buvo gerokai didesnis negu Didžiojoje Britanijoje užfiksuotas sumažėjimas.
- (44) Jungtinė Karalystė taip pat paaiškino, kad žemos kokybės nerūdinių medžiagų ir medžiagų ertmėms užpildyti pardavimas sumažėjo metais, kurie baigėsi 2003 m. kovo 31 d., palyginti su lygiu, buvusiu dvejus metus iki NMM nustatymo. Teisėtų karjerų gamybos apimtis 2002 kalendoriniais metais buvo gerokai mažesnė negu nustatyta nerūdinių medžiagų pardavimo tendencija (apskritai per pastaruosius 30 metų buvo nerūdinių medžiagų pardavimo Šiaurės Airijoje didėjimo tendencija). Didžiojoje Britanijoje nerūdinių medžiagų gamyba 2002 m. sumažėjo 5,7 %, palyginti su nedideliu padidėjimu ankstesniais metais (tačiau iš tendencijų analizės matyti, kad Didžiojoje Britanijoje pastaruosius 10 metų apskritai buvo juntama gamybos mažėjimo tendencija).
- (45) Jungtinė Karalystė taip pat paaiškino, kad nustačius mokestį, kuris buvo 1,60 GBP už toną, vidutinė nerūdinių medžiagų kaina Šiaurės Airijoje 2002 m., palyginti su 2001 m., padidėjo maždaug 0,25–0,30 GBP už toną, o Didžiojoje Britanijoje kaina padidėjo 1–1,40 GBP už toną. Net atsižvelgus į tai, kad apdorotuose produktuose naudojamos nerūdinės medžiagos, kurioms taikyta 80 % lengvata pagal pirminę Šiaurės Airijoje 2002 m. taikytą laipsniškai mažinamo kredito schemą, įtrauktos į tą vidurkį, reiškia, kad Šiaurės Airijos karjerus eksploatuojantys veiklos vykdytojai turėjo prisiimti didelę dalį to mokesčio. Darant prielaidą, kad apdorotiems produktams Šiaurės Airijoje buvo panaudota pusė nerūdinių medžiagų produkcijos ir kad jų kainai poveikio nepadarė 2002 m. nustatytas mokestis, pasak Jungtinės Karalystės, tai vis tiek reiškia, kad įmonė, pardavusi vieną toną žaliavinių nerūdinių medžiagų, turėjo prisiimti vidutiniškai daugiau kaip 1 GBP už toną mokesčio.
- (46) Priėmus sprendimą pradėti tyrimo procedūrą, Jungtinė Karalystė išsamiau paaiškino savo 45 konstatuojamojoje dalyje pateiktus teiginius, kad nustačius NMM vidutinė kaina Šiaurės Airijoje padidėjo gerokai mažiau negu mokesčio dydis, nors Didžiojoje Britanijoje ji padidėjo 1–1,40 GBP už toną, atsižvelgiant į tai, kad apdorotų produktų, gaminamų iš nerūdinių medžiagų, gamintojai niekada nemokėjo viso tarifo NMM. Remiantis Jungtinės Karalystės pateiktais įverčiais, nuo trečdaliao iki pusės visų Šiaurės Airijoje išgautų nerūdinių medžiagų naudojama apdorotiems produktams gaminti. Net jeigu argumento dėlei būtų imamas didesnis skaičius ir taikoma 100 % lengvata, apdorotiems produktams taikyta pirmuosius mokesčio metus, ir atitinkamai tariama, kad gamybos sąnaudos nepadidėjo apmokestinus 50 % nerūdinių medžiagų, likusių 50 % kaina dėl to dvigubai padidėtų. Toks dvigubas padidėjimas reikštų, kad gauta kaina padidėjo 0,50–60 GBP už toną, ir tai vis tiek gerokai mažiau negu Didžiojoje Britanijoje, ir nė kiek nepanašu į sumą, kuri būtų gauta perdavus visas papildomas išlaidas, t. y. 1,60 GBP už toną, susidariusias pirmą kartą nustačius mokestį.
- (47) Be to, Jungtinė Karalystė pateikė duomenų, gautų iš Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų pramonės reprezentatyviųjų imčių ir susijusių su nerūdinių medžiagų produkcijos, apyvartos ir pelno tendencijomis. Tačiau pateiktos tendencijos yra susijusios su statybos rinkos tendencijomis bei 2008 m. prasidėjusiu ekonomikos nuosmikiu ir negali būti nuo to atsietos.
- (48) Iš duomenų matyti, kad dar prieš sustabdant lengvatos schemas taikymą pelningumas jau buvo toks mažas, o kainos – tokios žemos, kad visiškai neįtraukti mokesčio į kainą būtų buvę ekonomiškai neperspektyvu. Bendrovės įrodė, kad, užuot tai dariusios, jos perdavė mokestį klientams ir turėjo susitaikyti su dar didesniu pardavimo sumažėjimu negu tas, kurį lėmė sudėtingos ekonominės aplinkybės. Kad jų verslas galėtų toliau veikti, įmonės atidėjo labai svarbias kapitalo investicijas ir atleido darbuotojų. Iš tyrimo ataskaitų matyti, klientams perduoti

1,95 GBP už toną dydžio mokesčių buvo sudėtinga, nes klientams kainos padidėtų 50–66 % Jau ir dėl ekonominio klimato klientai nenoriai moka didesnes kainas ir, užuot pirkę, arba atideda investicijas, arba dairosi konkurentų, siūlančių pakaitines medžiagas arba konkurencingesnes kainas. Tai žlugdo Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų verslą, dėl to netenkama klientų, mažėja pardavimo apimtis, daromas spaudimas dar labiau mažinti pelno maržą.

- (49) Todėl, nors iš Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų pramonės reprezentatyviųjų imčių gauti duomenys yra geras Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų pramonės apyvartos ir pelno raidos rodiklis, jų negalima atsieti nuo ekonominio konteksto ir jie negali būti galutinai vertinant viso NMM poveikį remiantis vien jais.

#### 2.3.7. Kita informacija

- (50) Apskaičiuotas metinis lengvatos schemos biudžetas (negauti valstybės ištekliai) tuo metu, kai pirmą kartą pranešta apie pagalbą, svyravo nuo 15 mln. GBP (2004–2005 m.) iki 35 mln. GBP (2010–2011 m.).
- (51) Kalbant apie pagalbos gavėjų skaičių, apskaičiuota, kad lengvata galėtų būti taikoma maždaug 170 karjerus eksploatuojančių veiklos vykdytojų.
- (52) Šiaurės Airijoje NMM lengvatą taikyti leidžianti institucija buvo HMRC.

#### 2.3.8. Oficialios tyrimo procedūros pradėjimo priežastys

- (53) Kaip paaiškinta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 47–54 konstatuojamosiose dalyse, Komisija abejojo, ar Šiaurės Airijoje taikoma pakeista NMM lengvata atitinka Sutartį, ypač jos 110 straipsnį. Šios abejonės neleido Komisijai tame etape daryti išvados, kad priemonė suderinama su vidaus rinka.
- (54) Komisija manė, kad NMM yra vidaus mokesčiai pagal Sutarties 110 straipsnį. Komisija toliau nustatė, kad NMM taikytas skirtingai Šiaurės Airijos gamintojams ir kitų valstybių narių gamintojams, o tai negali būti pateisinama.
- (55) Kaip paaiškinta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 56 konstatuojamojoje dalyje, Komisija manė, remdamasi atitinkama Teismo praktika, kai buvo panaikintas 2004 m. gegužės 7 d. sprendimas, kad priemonė, kaip ji buvo taikoma nuo tos dienos (iki jos sustabdymo 2010 m. gruodžio 1 d.), turi būti laikoma neteisėta. Be to, Komisija teigė, kad visada vertins neteisėtos valstybės pagalbos derėjimą su vidaus rinka taikydama esminius kriterijus, nustatytus bet kuriame tuo metu, kai suteikta pagalba, galiojusiame teisės akte<sup>(16)</sup>. Kadangi pagalba turi būti laikytina neteisėta ir ji teikta laikotarpį, kai galiojo 2001 m. rekomendacijos dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai, taip pat po to, kai buvo paskelbtos 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairės<sup>(17)</sup>, Komisija vertino NMM lengvatos schemos suderinamumą pagal teisės aktą, galiojusį tuo metu, kai teikta pagalba:
- a) 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai;
- b) 2008 m. pagalbos aplinkos apsaugai gaires nuo 2008 m. balandžio 2 d.
- (56) Dėl priemonės vertinimo pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai Komisija konstatavo, jog galima manyti, kad jose nustatytos suderinamumo sąlygos yra įvykdytos. Tačiau Komisija priminė, kad, atsižvelgiant į abejones, pareikštas dėl Sutarties 110 straipsnio, buvo neleista nustatyti, kad priemonė tame etape buvo suderinama su vidaus rinka pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai.
- (57) Kalbant apie priemonės suderinamumą pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires, Komisija konstatavo, kad:
- a) NMM lengvata Šiaurės Airijoje bent netiesiogiai prisidedama prie aplinkos apsaugos gerinimo ir kad dėl jos nekyla pavojus bendrajam tikslui, kurio siekiama nerūdinių medžiagų mokesčiu pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 151 punktą;

<sup>(16)</sup> Komisijos pranešimas dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo (OL C 119, 2002 5 22, p. 22).

<sup>(17)</sup> 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai Bendrijos gairės (OL C 82, 2008 4 1, p. 1).

- b) pagalbos gavėjai, kuriems taikoma lengvata, apibrėžti taikant objektyvius ir skaidrius kriterijus pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto a papunktį;
- c) dėl nesumažinto mokesčio labai padidėja gamybos sąnaudos, kaip reikalaujama 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto b papunktyje;
- d) pagalbos proporcingumo sąlyga, nustatyta 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 159 punkte, įvykdyta, nes pagalbos gavėjai, kuriems Šiaurės Airijoje taikoma NMM lengvata, vis tiek moka 20 % mokesčio.
- (58) Nors iš Jungtinės Karalystės pateiktos informacijos matyti, kad gamybos sąnaudos dėl NMM labai stipriai padidėjo, dėl to greičiausiai toks padidėjimas negalėtų būti perkeltas klientams nepatiriant geroko pardavimo kiekio sumažėjimo, Komisija tame etape atsižvelgdama į pateiktą informaciją, ypač į nepakankamai išsamią informaciją, negalėjo konstatuoti, kad įvykdyta suderinamumo sąlyga, nustatyta 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunktyje.
- (59) 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunktyje nustatyta, kad, norint atitikti būtinumo kriterijų, turi nebūti galimybių didelio gamybos sąnaudų padidėjimo, nurodyto 58 konstatuojamojoje dalyje, perduoti pirkėjams, labai nemažinant pardavimo apimtį. Tuo atžvilgiu valstybė narė gali pateikti, be kita ko, susijusio sektoriaus produkto kainos elastingumo vertinimą atitinkamoje geografinėje rinkoje, taip pat konkretaus sektoriaus arba konkrečios rūšies bendrovių prarastos pardavimo apimtį ir (arba) sumažėjusio pelno vertinimą.
- (60) Komisija šiuo atžvilgiu pažymėjo, kad Jungtinės Karalystės argumentai, kad gamybos sąnaudų padidėjimo nebuvo galima perduoti klientams labai nesumažėjant pardavimo apimtims, buvo pagrįsti kainos padidėjimo nustačius NMM palyginimu (Šiaurės Airijoje maždaug 0,25–0,30 GBP už toną 2002 m., palyginti su 2001 m., o Didžiojoje Britanijoje kaina padidėjo 1–1,40 GBP už toną). Kalbant apie (teisėto) pardavimo sumažėjimą Šiaurės Airijoje, Komisija pažymėjo, kad visų rūšių nerūdinių medžiagų pardavimo sumažėjimas svyravo nuo – 17,6 % (2001–2003 m.) iki – 22,8 % (2002–2003 m.) ir proporcingai buvo daug didesnis, negu užfiksuotas Didžiojoje Britanijoje. Komisija manė, kad šie argumentai gali būti laikomi sunkumų, su kuriais Šiaurės Airija susidūrė padidėjusias gamybos sąnaudas perduodama klientams, rodikliu.
- (61) Komisija vis dėlto teigė, kad Jungtinė Karalystė nepateikė pakankamai išsamių duomenų, iš kurių būtų matyti, kad tiems argumentams poveikį turėjo tai, kad iš nerūdinių medžiagų gaminamų apdorotų produktų gamintojai niekada nemokėjo viso NMM, nes jo nustatymas Šiaurės Airijoje buvo laipsniškas, ir kuriais remiantis būtų galima nustatyti poveikio išraišką skaičiais.
- (62) Be to, kalbant apie sumažėjusio pardavimo įrodymus, Jungtinė Karalystė nepaaiškino, kaip Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinkos plėtojosi po 2002 m. Jungtinės Karalystės pateiktos Šiaurės Airijos karjerų produktų asociacijos ataskaitos, skirtos Sąžiningos prekybos tarnybos atliekamam JK nerūdinių medžiagų sektoriaus rinkos tyrimui <sup>(18)</sup>, 2 diagramoje matyti, kad gamybos apimtis 2004–2007 m. padidėjo.
- (63) Jungtinė Karalystė savo pateiktoje medžiagoje teigė, kad „sąnaudų padidėjimas padarė poveikį veiklos vykdytojų apyvartai ir sumažino jų pelną“. Tačiau nebuvo pateikta jokių tą teiginį pagrindžiančių duomenų.
- (64) Norėdama įrodyti, kad atitinka 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunkčio suderinamumo sąlygą, Jungtinė Karalystė pateikė tik duomenis apie bendrą pramonės lygį, bet nebuvo pateikta reprezentatyviųjų imčių, susijusių su pavieniais pagalbos gavėjais, remiantis, pavyzdžiui, jų dydžiu.
- (65) Galiausiai Komisija pažymėjo, kad iš Jungtinės Karalystės pastabų galima daryti išvadą, kad daugumos rūšių nerūdinių medžiagų kainų elastingumas svyravo nuo beveik nulio iki maždaug 0,52, t. y. atrodo, kad jos buvo gana neelastingos. Iš esmės tai reikštų, kad gamybos sąnaudų padidėjimą buvo galima perkelti galutiniams klientams. Jungtinė Karalystė nepateikė jokių papildomų paaiškinimų ir skaičiavimų, konkrečiai susijusių su santykinio neelastingumo poveikiu, kaip teigta pateiktuose argumentuose dėl padidėjusių gamybos sąnaudų perdavimo galutiniams klientams (t. y. negebėjimo jas perduoti).

<sup>(18)</sup> Žr. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, šia nuoroda naudotasi 2014 m. liepos 18 d.

### 3. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

#### 3.1. QPANI pastabos, gautos 2011 m. rugsėjo 23 d.

- (66) QPANI teigė, kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų gamintojai pradėjo dalyvauti lengvatos schemoje sąžiningai pasikliaudami tuo, kad Jungtinė Karalystė kreipėsi į Komisiją dėl pritarimo, ir Komisija priėmė teigiamą sprendimą. Be to, jie sudarė aplinkos apsaugos susitarimus, o tai reiškia dideles investicijas iš jų pusės.
- (67) Ieškovai, ginčiję Komisijos sprendimą, kuriuo patvirtinta lengvatos schema, taip ir neįrodė pavyzdžiais, kad importuojamos nerūdinės medžiagos buvo iš tikrųjų diskriminuojamos.
- (68) QPANI teigia, kad bet koks valstybės pagalbos susigrąžinimas pažeistų teisėtus Šiaurės Airijos karjerus eksploatuojančių veiklos vykdytojų lūkesčius, kad pagalba buvo teisėta. Kadangi karjerus eksploatuojantys veiklos vykdytojai jau investavo į aplinkos apsaugos gerinimą, vykdomasis raštas sumoms išieškoti toms bendrovėms faktiškai reikštų dvigubas išlaidas. Be to, susigrąžinimas prieštarautų teisinio tikrumo principui.
- (69) QPANI toliau teigia, kad į Šiaurės Airiją importuojami nerūdinių medžiagų kiekiai visada buvo minimalūs. Asociacija aiškina, kad nustačius NMM importas faktiškai padidėjo, nes padaugėjo privačių namų statybų, taip pat padidėjo viešojo sektoriaus išlaidos statyboms.
- (70) Kalbant apie tai, kad nėra galimybių NMM perduoti klientams, QPANI teigia, kad labai padidėjusių gamybos išlaidų – Komisija tai jau pripažino – negalima perduoti klientams, nes nerūdinių medžiagų sektoriaus pajėgumai Šiaurės Airijoje yra per dideli, o konkurencija rinkoje – gerokai didesnė. Be to, Šiaurės Airijoje nemažai medžiagų netaikomas NMM, pavyzdžiui, skalūnui, naudojamam ir viešuosiuose bei privačiuose statybos projektuose, ir ūkininkų. Remiantis QPANI atliktu akmens privataus pardavimo kiekiu per mėnesį tyrimu (nuo 2001 m. rugsėjo mėn. iki 2002 m. rugsėjo mėn.), nuo 2002 m. balandžio mėn. verslo padėtis gerokai suprastėjo, palyginti su ankstesniais metais. Įmonių, prekybos ir investicijų departamento statistikos padalinys 2002 m. metinėje mineralų apžvalgoje nurodė, kad Šiaurės Airijoje nerūdinių medžiagų gamyba sumažėjo maždaug 2,7 mln. tonų, o tai sudaro 11 % visos gamybos.
- (71) QPANI tvirtina, kad Šiaurės Airijos Vidaus reikalų komiteto tyrime „Nerūdinių medžiagų mokesčio nustatymas. Padėtis praėjus metams. 2003–2004 m. laikotarpio trečioji ataskaita“ pateikta aiškių įrodymų, kad NMM padarė poveikį nerūdinių medžiagų pardavimui ir užimtumo lygiui.
- (72) QPANI teigia, kad 2004–2007 m. nerūdinių medžiagų gamyba Šiaurės Airijoje padidėjo dėl to, kad provincijoje pagausėjo statybų veiklos.
- (73) QPANI dar teigia, kad didėjančios sąnaudų padarė poveikį veiklos vykdytojų pelno maržai, kaip matyti iš to, kad kainos padidėjo tik 0,25–0,30 GBP, kaip teigiama sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 81 konstatuojamojoje dalyje. Taigi jie prisiėmė didžiąją dėl NMM padidėjusių gamybos sąnaudų dalį ir tapo akivaizdu, kad nedidelė veiklos vykdytojų pelno marža (šioje pramonės srityje reikia didžiulio kapitalo ir susidaro didelių pridėtinių išlaidų) dar labiau sumažėjo.
- (74) QPANI teigia, kad duomenys apie kainų elastingumą yra susiję su Didžiosios Britanijos nerūdinių medžiagų rinka ir neatspindi padėties Šiaurės Airijoje.

#### 3.2. British Aggregates Association (BAA) pastabos, gautos 2011 m. rugsėjo 23 d.

- (75) BAA tvirtina, kad Jungtinei Karalystei būtų neįmanoma atgaline data ištaisyti iš kitų valstybių narių importuotų produktų mokesstinės diskriminacijos. Asociacija pareiškė, kad net jeigu Jungtinė Karalystė turėtų grąžinti visas sumas, sumokėtas kaip nerūdinių medžiagų mokesčiai už produktus, importuotus į Šiaurės Airiją iš kitų valstybių narių, tai negalėtų panaikinti stipraus atgrasomojo poveikio, kurį sukėlė mokesstinė diskriminacija. Todėl lengvatos schemos patvirtinimas atgaline data būtų neįmanomas.

- (76) BAA teigia, kad NMM lengvatos schema neatitinka 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai. Kaip įtariama, NMM nedaro pastebimo teigiamo poveikio aplinkai, kaip reikalaujama 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai 51 punkto 2 papunkčio a dalyje; 2004 m. lengvatos schema dar nebuvo patvirtinta nustačius NMM, kaip reikalaujama 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai 51 punkto 2 papunkčio b dalyje; 20 % nėra didžioji mokesčio dalis, kaip reikalaujama 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai 51 punkto 1 papunkčio b dalyje.
- (77) BAA toliau teigia, kad lengvatos schema neatitinka ir 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių. Dėl NMM lengvatos kyla pavojus aplinkos apsaugos tikslui, kurio siekiama nerūdinių medžiagų mokesčiu, ir tai prieštarauja 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 151 punktui, nes nuo 2004 m. iš Šiaurės Airijos į Didžiąją Britaniją imta „importuoti“ didelį nerūdinių medžiagų kiekį. Iš to būtų galima daryti išvadą, kad buvo apeinamos taisyklės, kuriomis reikalaujama Šiaurės Airijoje išgautas nerūdines medžiagas, naudojamas Didžiojoje Britanijoje, apmokestinti viso tarifo mokesčiu.
- (78) Be to, BAA teigia, kad NMM lengvata neatitinka 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunkčio, nes nebuvo įrodyta, kad neįmanoma labai padidėjusių gamybos sąnaudų perduoti klientams. Tiksliau sakant, Jungtinės Karalystės pateikti ekonominiai duomenys, nurodyti sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 21–23 konstatuojamosiose dalyse, yra neįtikimi ir galbūt klaidinantys. Jungtinės Karalystės pateiktos vidutinės kainos yra beprasmiškos, nes yra daug nerūdinių medžiagų rūšių ir atitinkamai daug kainų. Be to, kaina karjere taip pat priklauso nuo karjero vietovės ir atstumo iki statybos objektų. Taigi būtų neprotinga lyginti vidutinės Šiaurės Airijos (palyginti mažos ir kaimiškos teritorijos) kainas ir vidutinės visos Didžiosios Britanijos kainas. Kaip įtariama, jeigu iš tikrųjų Šiaurės Airijoje kainos karjere būtų 50 % mažesnės už kainas Didžiojoje Britanijoje, Didžiojoje Britanijoje būtų labai didelė Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų paklausa. BAA teigia, kad vežimo iš Šiaurės Airijos į Londoną kaina nėra didesnė už vežimo iš Škotijos į Londoną kainą.

#### 4. JUNG TINĖS KARALYSTĖS PASTABOS, GAUTOS 2011 M. LAPKRIČIO 25 D.

- (79) Jungtinė Karalystė teigia, kad pagalba neturėtų būti laikoma neteisėta pagalba ir kad vertinant priemonės suderinamumą su vidaus rinka gali būti taikomos tik 2001 m. rekomendacijos dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai.
- (80) Jungtinė Karalystė teigia, kad Komisija turėtų atsižvelgti į tai, kad jos 2004 m. gegužės 7 d. sprendimas, kuriuo patvirtinta pagalba, buvo paskelbtas negaliojančiu dėl Komisijos neteisėto neveikimo, dėl kurio nepradėta oficiali tyrimo procedūra. Komisijai apie priemonę buvo pranešta ir priemonė buvo patvirtinta prieš nustatant bet kokią mokesčio lengvatą. Kai pagalba buvo teikta, ji nebuvo neteisėta.
- (81) Jungtinė Karalystė teigia, kad, kadangi 2004 m. gegužės 7 d. sprendimas negaliojo, Komisija faktiškai nepriėmė sprendimo pagal Tarybos reglamento Nr. 659/1999 (Procedūrų reglamentas) <sup>(19)</sup> 4 straipsnį per du mėnesius. Taigi, turėtų būti laikoma, kad priemonė patvirtinta. Jeigu Procedūrų reglamento 4 straipsnio 6 dalis taikoma pradiniam pranešimui, pagalba 2004 m. buvo laikyta patvirtinta, ir Komisija neturi kompetencijos priimti naują sprendimą pagal 4 straipsnį. Taigi, priemonė turi būti laikoma esama pagalba, gali būti peržiūrimas tik jos būsimas poveikis ir jos atžvilgiu negali būti atgaline data priimtas vykdomasis raštas sumoms išieškoti. Tačiau sprendimas buvo priimtas pagal 4 straipsnio 3 dalį, nors ir neteisėtai ir nepaisant to, kad vėliau buvo panaikintas, ir tokiu atveju Procedūrų reglamento 4 straipsnio 6 dalis nebetaikoma. Jungtinė Karalystė teigia, kad ji turėtų taip pat turėti teisę kliautis faktu, kad patvirtinimo sprendimas pagal Procedūrų reglamento 4 straipsnio 3 dalį buvo priimtas prieš nustatant mokesčio lengvatą, taigi pagalba neteikta neteisėtai tuo požiūriu, kad nebuvo Komisijos patvirtinimo.
- (82) Jungtinė Karalystė teigia, kad šiuo atveju priežastis, dėl kurios pagalba laikoma neteisėta, yra tik ta, kad 2004 m. gegužės 7 d. sprendimas buvo panaikintas, nes 2004 m. nepradėtas oficialus tyrimas. Nėra taip, kad Jungtinė Karalystė priemonės įsigaliojimo metu būtų pažeidusi Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Vertinant priemonės suderinamumą su vidaus rinka turėtų būti taikomos tik 2001 m. rekomendacijos dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai. Komisija turėtų toliau vertinti pagalbą remdamasi 2004 m. pateiktu pranešimu ir taikyti tuo metu galiojusias taisykles.

<sup>(19)</sup> 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles [dabar – Sutarties 108 straipsnis] (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).



- (83) Jungtinė Karalystė, teigdama, kad pagalba nėra neteisėta, pareiškia, kad Komisija neturi teisės padalyti teiktos pagalbos į du laikotarpius, kai galiojo atitinkamai 2001 m. rekomendacijos dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairės. Vadinasi, jeigu Komisija nustatė, kad priemonė atitiko 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai, visa pagal schemą suteikta pagalba turėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka.
- (84) Jungtinė Karalystė atmeta atsakyme į sprendimą pradėti tyrimo procedūrą *British Aggregates Association* (BAA) pateiktus argumentus, kuriais BAA tvirtina, kad priemonė, tokia, apie kokią pranešta 2004 m., neatitiko 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai. Jungtinė Karalystė pabrėžia faktą, kad Komisija, kaip nurodyta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 63 konstatuojamojoje dalyje, jau buvo nustačiusi, kad NMM daro pastebimą poveikį aplinkai ir kad BAA neginčija Komisijos išvados, kad aplinkos apsaugos susitarimai, sudaryti su Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų bendrovėmis, kurioms taikoma 80 % NMM lengvata, daro teigiamą poveikį aplinkai ir netrukdo siekti NMM tikslų. Be to, Jungtinė Karalystė įrodo, kad 2004 m. Komisijos patvirtinta priemonė buvo pratęsta lengvatos schema, kuri nuo pat pradžių buvo nustatyta tuo pat metu kaip ir mokesčiai. 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai 51 punkto 2 papunkčio b dalyje nereikalaujama, kad kiekvienas nukrypti leidžiančios nuostatos aspektas būtų buvęs nustatytas ar įgyvendintas tuo metu, kai nustatytas mokesčiai. Jeigu taip būtų, būtų neįmanoma kada nors nustatyti iš dalies pakeistą nukrypti leidžiančią nuostatą, o 51 punkto 2 papunktis būtų nereikalingas. Be to, Jungtinė Karalystė teigia, kad 2001 m. rekomendacijų dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai 51 punkto 1 papunkčio b dalies laikytasi ir, kaip Komisija jau pripažino sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 67 konstatuojamojoje dalyje, reikalavimas mokėti 20 % NMM yra reikalavimas mokėti didžiąją mokesčio dalį. Keliant klausimą, ar dalis yra didžioji, taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad karjerus eksploatuojantys veiklos vykdytojai, atitinkantys lengvatos taikymo reikalavimus, turi prisiimti išlaidas, susijusias su aplinkos apsaugos veiksmingumo didinimu, ir kad nerūdinių medžiagų kainos Šiaurės Airijoje paprastai yra mažesnės negu likusioje Jungtinės Karalystės dalyje. Todėl absoliučiaisiais dydžiais pinigine mokėtino nacionalinio mokesčio 20 % dalies vertė yra didesnė negu likusioje Jungtinės Karalystės dalyje.
- (85) Jungtinė Karalystė tvirtina, jog mintis, kad lengvatos schema galėtų būti diskriminacinis apmokestinimas, prieštaraujantis Sutarties 110 straipsniui, yra neteisinga. Importas iš Airijos į Jungtinę Karalystę yra apmokestinamas taip pat kaip gamyba Jungtinėje Karalystėje, įskaitant gamybą Šiaurės Airijoje, kai neįvykdytos lengvatos taikymo sąlygos. Todėl iš Airijos į Jungtinę Karalystę importuojami produktai nėra diskriminuojami, palyginti su Jungtinėje Karalystėje gaminamais produktais. Šiaurės Airija nėra valstybė narė, taigi netinkama taikyti Sutarties 110 straipsnį norint nustatyti, kad tam tikriems tos teritorijos gamintojams taikoma konkrečia apmokestinimo tvarka diskriminuojami iš kitų valstybių narių importuojami produktai, parduodami toje teritorijoje. Jungtinė Karalystė teigia, kad diskriminacija turėtų būti vertinama atsižvelgiant į nacionalinius produktus ir, kadangi Jungtinėje Karalystėje nacionaliniams produktams taikomas viso tarifo NMM, diskriminacijos negali būti. Be to, tai, kad tam tikriems gamintojams tam tikroje valstybės narės teritorijoje taikoma mokesčio lengvata, yra valstybės pagalbos kontrolės sritis pagal Sutarties 107, o ne 110 straipsnį. Gamintojams nustatytoms fiskalinės pagalbos priemonėms turėtų būti taikoma Sutarties 107 straipsnio 3 dalis, o ne 110 straipsnis. Kitaip visa fiskalinė pagalba gamintojams turėtų būti taikoma ir produktams iš kitų valstybių narių. Dar daugiau, nėra Sąjungos teisės taisyklės, kuria būtų reikalaujama, kad pagalba, teikiama kaip mokesčių lengvata gamintojams tam tikroje valstybės narės dalyje, turėtų būti vienodai galima ir panašių produktų importuotojams iš kitų valstybių narių.
- (86) Jungtinė Karalystė nesutinka, kad pagalba yra neteisėta ir, jeigu Komisija taip manytų, Jungtinė Karalystė nemano, kad būtų tinkama priimti vykdomąjį raštą sumoms išieškoti. Vykdomuoju raštu sumoms išieškoti būtų pažeisti teisėti gavėjų interesai ir veiksmas būtų neproporcingas.

## 5. PRIEMONĖS VERTINIMAS

### 5.1. Valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį (buvusi EB sutarties 87 straipsnio 1 dalis)

- (87) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį valstybės pagalba apibrėžiama kaip valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškreipia konkurenciją arba gali ją iškreipti, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

- (88) NMM lengvata buvo iš valstybinių išteklių suteikta bendrovėms, esančioms apibrėžtoje Jungtinės Karalystės teritorijos dalyje (Šiaurės Airijoje), ir tos bendrovės yra palaikomos sumažinant joms išlaidas, kurias jos paprastai turėtų prisiimti, o pagalbos forma – mokesčio tarifo sumažinimas. Pagalbos gavėjai verčiasi nerūdinių medžiagų gavyba arba apdorotų produktų gamyba, o tai yra ekonominė veikla, susijusi su valstybių narių tarpusavio prekyba.
- (89) Todėl Komisija sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 39 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad priemonė, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį (buvusi Europos bendrijos steigimo sutarties 87 straipsnio 1 dalis).

## 5.2. Valstybės pagalbos vertinimas

### 5.2.1. Teisinis pagrindas

- (90) Kaip teigta 55 konstatuojamojoje dalyje, Komisija padarė išvadą, kad, kadangi pagalba turi būti laikoma neteisėta pagalba ir atsižvelgiant į priemonės aplinkos apsaugos tikslą, Komisija turėtų įvertinti priemonės suderinamumą pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą remdamasi pagalbos suteikimo metu galiojusiu teisiniu pagrindu:
- 2001 m. rekomendacijomis dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai;
  - 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairėmis nuo 2008 m. balandžio 2 d.
- (91) Jungtinė Karalystė dėl 79–83 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių mano, kad pagalba neturėtų būti laikoma neteisėta pagalba ir turėtų būti vertinama tik pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai.
- (92) Be sprendime pradėti tyrimo procedūrą šiuo atžvilgiu išdėstytų išvadų, atsižvelgdama į Jungtinės Karalystės pareikštą poziciją Komisija nurodo, kad Teisingumo Teismas nuosekliai teigė, kad tais atvejais, kai teigiamas Komisijos sprendimas užginčijamas per nustatytą laiką ir Teismas jį anuliuoja, bendrieji Sąjungos teisės principai ir visų pirma teisinio tikrumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principai netrukdo Komisijai paskelbti, kad tam tikra pagalbos priemonė yra neteisėta ir nesuderinama pagalba, ir pareikalauti pagalbą susigrąžinti. Sprendime CELF I <sup>(20)</sup> Teismas teigė, kad „preziumuojama, kad Komisijai priėmus teigiamą sprendimą įgyvendinta pagalba yra teisėta, kol Bendrijos teismas šio sprendimo nepanaikina. Atsižvelgiant į EB 231 straipsnio pirmą pastraipą, teismo sprendimo paskelbimo dieną laikoma, kad panaikintas sprendimas nagrinėjamos pagalbos nepripažino suderinamos, todėl jos įgyvendinimas turi būti laikomas neteisėtu“. Sprendime CELF II <sup>(21)</sup> Teismas patvirtina savo išvadą, kad „teigiamas Komisijos sprendimas negali sukelti teisėtų pagalbos gavėjo lūkesčių tada, kai, pirma, šis sprendimas per nustatytą terminą buvo užginčytas Teisingumo Teisme, kuris vėliau panaikino sprendimą, antra, kol nesibaigė terminas pateikti ieškinį, arba, pareiškus ieškinį, kol Bendrijos teismas nepriima galutinio sprendimo“.
- (93) Todėl Komisija laikosi savo nuomonės, kad NMM lengvata turėtų būti laikoma neteisėta pagalba. Vadinasi, po 2008 m. balandžio 2 d. teikta pagalba turi būti vertinama pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires. Nepaisant to, net jeigu, kaip teigia Jungtinė Karalystė, NMM lengvata turėtų būti laikoma esama pagalba, ji vis tiek turėtų būti suderinta su 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairėmis, kaip nustatyta jų 200 punkte.

### 5.2.2. Sutarties 110 straipsnio pažeidimas

- (94) Kaip paaiškinta 53 ir 54 konstatuojamosiose dalyse, Komisija manė, kad NMM lengvata, netaikoma į Šiaurės Airiją iš kitų valstybių narių importuojamiems produktams, gali būti pažeidžiamas Sutarties 110 straipsnis.
- (95) Kadangi Sutarties 110 straipsnio pirmą pastraipą neleidžiama nacionalinė schema, tokia kaip Šiaurės Airijoje taikoma NMM lengvatos schema, pagal kurią sumažintas NMM tarifas gamintojų, sudariusių aplinkos apsaugos susitarimus, Šiaurės Airijoje išgautoms neapdorotoms nerūdinėms medžiagoms, nors tapatiems iš kitų valstybių

<sup>(20)</sup> 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *CELF ir ministre de la Culture et de la Communication*, C-199/06, Rink. p. I-00469, 63 punktas.

<sup>(21)</sup> 2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *CELF ir ministre de la Culture et de la Communication*, C-1/09, Rink. p. I-02099, 45 punktas. Taip pat žr. 2003 m. rugpjūčio 5 d. Sprendimo *P & O European Ferries (Vizcaya) prieš Komisiją*, T-116/01, Rink. p. II-02957, 205 punktą.

narių importuojamiems produktams sumažinto tarifo schema netaikoma ir taikomas viso tarifo NMM <sup>(22)</sup>. Priešingai negu teigiama 85 konstatuojamojoje dalyje nurodytoje Jungtinės Karalystės pateiktoje medžiagoje, tai, kad sumažinto tarifo schema turėtų būti taikoma tik apibrėžtai teritorijai, šio aiškinimo nekeičia. Iš tikrųjų, jeigu nuostatos, tokios kaip JK lengvatos schema, būtų leistos, valstybės narės galėtų lengvai apeiti Sutarties 110 straipsnyje nustatytą nediskriminavimo principą.

- (96) Teisingumo Teismas nustatė <sup>(23)</sup>, kaip teigia ir pati Jungtinė Karalystė, kad „Bendrijos teisė <...> neriboja kiekvienos valstybės narės laisvės nustatyti diferencijuotos tam tikrų, netgi panašių prekių EB 90 straipsnio pirmosios pastraipos prasme, apmokestinimo sistemos“. Tačiau tokia diferencijavimo praktika yra suderinama su Sąjungos teise „tik tada, jeigu ja siekiama tikslų, kurie taip pat suderinami su Sutarties ir antrinės teisės reikalavimais, ir jeigu išsamiais jos taisyklėmis išvengiama bet kokios tiesioginės ar netiesioginės diskriminacijos importo iš kitų valstybių narių atžvilgiu arba konkurencinių nacionalinių prekių apsaugos“. NMM lengvatos atžvilgiu skirtingas importuotų nerūdinių medžiagų traktavimas yra akivaizdžiai nesuderinamas su Teismo nustatytais diferencijavimo reikalavimais.
- (97) Svarbiausias su Sąjungos teise susijęs principas – Sutarties principus reikia aiškinti ir taikyti taip, kad būtų įgyvendinti jų tikslai. Sutarties 110 straipsnyje nustatytos konkrečios su tarptautiniu apmokestinimu susijusios nuostatos, kuriomis draudžiama valstybėms narėms diskriminaciniu būdu taikyti vidaus mokesčius. Kad mokesčių priemonė, kuri yra pagalba, būtų galiojanti, Komisija privalo įsitikinti, kad konkrečia priemone, pirma, nebūtų pažeistas Sutarties 110 straipsnis, o antra – kad ji atitiktų visas atitinkamas 107 ir 108 straipsniuose nustatytas sąlygas <sup>(24)</sup>. Nėra priežasties manyti, kad pagalbos priemonė, kurios forma – mokesčio lengvata, taikoma tik dalyje valstybės narės, turėtų būti to aiškinimo išimtis.
- (98) Nepaisant to, Komisija atkreipia dėmesį, kad Jungtinė Karalystė savo 2014 m. balandžio 1 d. raštu išipareigojo ištaisyti NMM lengvatos nesuderinamumą su Sutarties 110 straipsniu ir grąžinti surinktas sumas, nesuderinamas su vidaus rinka remiantis 99–103 konstatuojamosiose dalyse apibūdintais kriterijais. Taisomąja priemone siekiama tais atvejais, kai Šiaurės Airijoje iš kitų valstybių narių buvo įsigytos nerūdinės medžiagos, kurioms buvo taikomas viso tarifo NMM, kol 2004–2010 m. galiojo NMM lengvatos schema, suteikti galimybių gauti 80 % nerūdinių medžiagų mokesčio kreditą, kuris buvo teikiamas NMM lengvatos schemoje dalyvaujantiems Šiaurės Airijos karjerus eksploatuojantiems veiklos vykdytojams. Siūlomos schemos nustatymo tikslas būtų panaikinti galėjusių atsirasti nelygybę.
- (99) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad, kaip Jungtinė Karalystė tvirtino savo 2012 m. rugsėjo 17 d. rašte, yra neįmanoma nustatyti užsienio karjerų, kurie pardavė NMM apmokestintas nerūdines medžiagas, kurios buvo importuotos į Šiaurės Airiją ir naudotos joje. Komisija toliau atkreipia dėmesį, kad faktiniai subjektai, mokėję NMM, buvo ne užsienio karjerai, o importuotojai, užsiregistravę kaip mokesčių mokėtojai. Todėl būtų tinkama ir derėtų su Komisijos taikoma praktika <sup>(25)</sup>, kad sumokėtas mokestis būtų grąžintas faktiškai mokesčių sumokėjusiems subjektams, dėl kurių veiksmų nerūdinės medžiagos turėjo būti apmokestintos. Siūloma atgaline data taikoma schema užtikrinama, kad visi, kas pateikia įrodymus, kad HMRC pateikė viso tarifo NMM ataskaitas, susijusias su įsigytais nerūdinėmis medžiagomis, importuotomis į Šiaurės Airiją iš kitų valstybių narių nuo 2004 m. balandžio 1 d. iki 2010 m. lapkričio 30 d. (nagrinėjamas laikotarpis) ir atitiko konkrečius aplinkos apsaugos kriterijus ir nurodytas sąlygas, galėtų reikalauti 80 % mokesčio kredito nuo sumokėto mokesčio.
- (100) Kadangi atgaline data taikoma schema siekiama užtikrinti, kad grąžinimo mechanizmas būtų taikomas tik importuotoms nerūdinėms medžiagoms, išgautoms karjeruose, atitinkančiuose tokius pat aplinkos apsaugos standartus, kokius atitinka Šiaurės Airijos karjerai, atitikę lengvatos taikymo reikalavimus, Jungtinė Karalystė turi užtikrinti patikrinimo mechanizmą. Komisija pripažįsta, kad, norint atgaline data galiojančią schemą faktiškai taikyti ir išvengti nereikalingo apsunkinimo, Jungtinė Karalystė netikrins, ar užsienio karjerai atitiko tiksliai tokius standartus, kurie nustatyti Šiaurės Airijos karjerams, nes iš tikrųjų jiems nebuvo jokių paskatų tai daryti, bet tikrins, ar bent jau laikytasi aplinkos apsaugos standartų, nustatytų tuo metu Sąjungos atitinkamais teisės aktais, perkeltais į atitinkamus nacionalinės teisės aktus. Šiaurės Airijos aplinkos departamentas įsitikins, kad bet kuris potencialus pretendentas laikėsi aplinkos apsaugos standartų ir vykdys registraciją metus nuo teisės akto dėl lengvatos taikymo atgaline data projekto paskelbimo Jungtinėje Karalystėje dienos.

<sup>(22)</sup> Žr. 2007 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Stadtgemeinde Frohnleiten ir Gemeindebetriebe Frohnleiten*, C-221/06, Rink. p. I-09643, 56–73 punktus.

<sup>(23)</sup> Tas pats 22.

<sup>(24)</sup> E. Szyszczak, „Research Handbook on European State Aid Law“ (Tiriamasis Europos valstybės pagalbos teisės vadovas), *Edward Elgar Publishing Limited*, JK, 2011 m., p. 287.

<sup>(25)</sup> C-43/02 (ex NN 75/01) – Liuksemburgas, C-7/05 – Slovėnija, NN 162/A/2003 ir N 317/A/2006 – Austrija, C-4/09 (ex N 679/97) – Prancūzija.

- (101) Kad turėtų teisę naudotis lengvata, pretendentas turės nurodyti, kuriame karjere, esančiame ne Jungtinėje Karalystėje, nerūdinės medžiagos buvo išgautos, ir kreiptis į Šiaurės Airijos aplinkos departamentą dėl pažymos, kad tuo metu karjeras atitiko Sąjungos teisės aktuose nustatytus aplinkos apsaugos standartus. Tada Aplinkos departamentas pasikonsultuos su kitomis valstybėmis narėmis siekdamas įsitikinti, kad standartai buvo nustatyti ir jų buvo laikytasi. Įsitikinęs tuo, Aplinkos departamentas išduos atitikties pažymą, kuri bus pateikta HMRC <sup>(26)</sup> siekiant įsitikinti, kad joje yra visa būtina informacija, kad būtų patenkintas prašymas grąžinti mokesť. Paraiškoms dėl to pat karjero bus taikoma ta pati pažyma.
- (102) Prašymuose grąžinti mokesť turės būti pateikti dokumentais pagrįsti įrodymai, kad nerūdinės medžiagos buvo įsigytos iš kitos valstybės narės karjero per nagrinėjamąjį laikotarpį, karjerui išduota Aplinkos departamento pažyma; mokamas viso tarifo NMM, neprašyta lengvatą taikyti kitais tikslais. Įsigijimą galima įrodyti tinkamais komerciniais dokumentais, kuriuose nurodyta sandorio data ir nerūdinių medžiagų kilmė. Registruotų mokesčių mokėtojų nerūdinių medžiagų mokesčio ataskaita galėtų būti įrodymas, kad sumokėtas viso tarifo NMM ir kad neprašyta jokios kitos lengvatos. Tai dalis pačių mokesčių mokėtojų dokumentacijos, nes institucijoms nurodoma tik visa už apmokestinamą nerūdinių medžiagų naudojimą komerciniais tikslais mokėtina mokesčio suma. Komisija pripažįsta sunkumus, kurių galimi pretendentai gali turėti teikdami tokius dokumentus, nes nuo NMM lengvatos nustatymo praėjo daug laiko <sup>(27)</sup>. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad Jungtinė Karalystė pagrįsto įrodymo, kad būtų galima atgaline data taikyti lengvatą, reikalauja tik atsižvelgdama į tai, kad nėra jokių viešų įrašų, kuriuose būtų visa tokia informacija.
- (103) Jungtinės Karalystės siūlomai atgaline data taikomai taisomajai priemonei būdingos šios pagrindinės savybės:
- apie ją bus plačiai skelbiama, įskaitant skelbimus nacionalinėje Šiaurės Airijos ir Airijos Respublikos spaudoje. Kadangi nerūdinių medžiagų, išgautų ne Jungtinėje Karalystėje mokesťis taikomas tada, kai nerūdinės medžiagos naudojamos komerciniais tikslais, t. y. pagal sutartį vykdyti tiekimą Jungtinėje Karalystėje, naudojamos statybų tikslais arba maišomos su bet kuo, išskyrus vandenį, galimi reikalavimus atitinkantys subjektai galėtų būti tiksliausiai nustatomi remiantis nerūdinių medžiagų mokesčio registracijos informacija, turima Šiaurės Airijoje. Todėl skelbiant apie atgaline data taikomą schemą, be kita ko, bus siunčiami raštai kiekvienai nerūdinių medžiagų mokesť sumokėjusiai įmonei, užregistruotai Šiaurės Airijoje, įskaitant visus, kas galėjo būti užregistruoti nagrinėjamoju laikotarpiu, bet vėliau buvo išregistruoti;
  - priemonė bus įteisinta artimiausiam galimam finansų įstatyme po Komisijos sprendimo priėmimo. Jungtinė Karalystė Komisiją informavo, kad teisės akto projektas jau pradėtas rengti 2014 m. balandžio mėn. ir Komisijai jau pateiktas NMM grąžinimo formos pavyzdys. Numatoma, kad atgaline data galiojanti schema galėtų įsigalioti 2015 m. balandžio arba gegužės mėn.;
  - bus nustatytas registracijos Aplinkos departamente 1 metų laikotarpis nuo teisės akto projekto paskelbimo dienos, taip bus užtikrinta, kad Aplinkos departamentas turėtų pakankamai laiko atitinkamiems karjerams patikrinti;
  - schema galios 4 metus nuo teisės akto priėmimo (t. y. po karališkojo pritarimo atitinkamam finansų įstatymui);
  - lėšų dydžio požiūriu schema nebus ribota;
  - atgaline data grąžinant mokesť bus mokamos ir palūkanos. Palūkanų norma bus apskaičiuojama pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 <sup>(28)</sup> 9 straipsnį;
  - bus užtikrinta, kad išmokos būtų atliktos kuo skubiau (tikslus laikotarpis priklausys nuo laiko, kurio kitų valstybių narių institucijoms prireiks karjerų, iš kurių į Šiaurės Airiją buvo importuotos nerūdinės medžiagos, aplinkos apsaugos priemonėms patikrinti).
- (104) Todėl Komisija mano, kad Jungtinė Karalystė įsipareigojo nustatyti tinkamą priemonę, kad ištaisytų bet kokią praeityje galėjusią būti diskriminaciją.

<sup>(26)</sup> HMRC administravo mokesť ir lengvatos schemą.

<sup>(27)</sup> Iš Jungtinės Karalystės įmonių paprastai reikalaujama mokesčių dokumentacija, susijusi su nerūdinių medžiagų mokesčiu, saugoti šešerius metus.

<sup>(28)</sup> 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).

### 5.2.3. Vertinimas pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai

- (105) Kaip nurodyta 56 konstatuojamojoje dalyje, Komisija, NMM lengvatą vertindama pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai, negalėjo priėti prie teigiamos išvados, nes jai buvo abejonių dėl Sutarties 110 straipsnio. Kadangi Jungtinė Karalystė nustatys tinkamą priemonę bet kokiai dėl priemonės atsirandančiai diskriminacijai ištaisyti, Komisija dabar gali konstatuoti, kad pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai priemonė yra suderinama su vidaus rinka.
- (106) Komisija atkreipia dėmesį į BAA pateiktas pastabas dėl priemonės vertinimo sprendime pradėti tyrimo procedūrą ir Jungtinės Karalystės su tuo susijusias pastabas. Komisijos nuomone, nebuvo pateikta jokių naujų argumentų, į kuriuos Komisija dar nebūtų atsižvelgusi, ir nėra priešasčių, dėl kurių reiktų keisti sprendime pradėti tyrimo procedūrą pateiktą vertinimą.

### 5.2.4. Vertinimas pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires

- (107) Komisija sprendime pradėti tyrimo procedūrą vertino priemonės suderinamumą su vidaus rinka pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires. Komisijos vertinimas buvo teigiamas visais atžvilgiais, išskyrus atitiktį 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunkčiui, t. y. atitiktį būtinumo kriterijams, kuriais reikalaujama, kad turi nebūti galimybių didelio gamybos sąnaudų padidėjimo dėl NMM perduoti klientams, labai nemažinant Šiaurės Airijos pagalbos gavėjų, kuriems taikyta NMM lengvata, pardavimo apimties.
- (108) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija nurodė, kad Jungtinė Karalystė deramai neatsižvelgė į poveikį, kurį tai, kad apdorotų produktų iš nerūdinių medžiagų gamintojai niekada nemokėjo viso tarifo NMM, daro vidutiniam kainos padidėjimui Šiaurės Airijoje, palyginti su kainos padidėjimu Didžiojoje Britanijoje 2001–2002 m., kai buvo nustatytas NMM. Jungtinė Karalystė dabar pateikė tokių apdorotų produktų poveikio duomenims įvertį ir iš jo matyti, kad iš tikrųjų kainos padidėjimo lygis yra toks, kad perduoti NMM klientams turbūt būtų neįmanoma (žr. 46 konstatuojamąją dalį).
- (109) Be to, kalbant apie sumažėjusio pardavimo įrodymus, Komisija atkreipė dėmesį, kad Jungtinė Karalystė nepaaiškino, kaip Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinkos plėtojosi po 2002 m. Iš pateiktų duomenų buvo matyti, kad gamyba padidėjo 2004–2007 m. Kaip nurodyta 47–49 konstatuojamosiose dalyse, buvo pateikti Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų gamintojų reprezentatyviosios imties duomenys, įskaitant gamybos tendencijas. Tačiau pasirodo, kad tie duomenys labai atitiko statybos tendencijas ir didelį poveikį jiems padarė 2008 m. prasidėjęs ekonomikos nuosmukis, taigi tai nėra visiškai aktualūs duomenys, iš kurių galima spręsti apie sumažėjusį pardavimą nustačius NMM.
- (110) Komisija sprendime pradėti tyrimo procedūrą toliau pažymi, kad nepateikta duomenų, pagrindžiančių pateiktą informaciją, kad išlaidos padidėjo ir tai padarė poveikį veiklos vykdytojų apyvartai bei sumažino pelną. Nepaisant to, kad labai sunku surinkti susijusią informaciją, Jungtinė Karalystė tikrai pateikė tą teiginių pagrindžiančios informacijos, kaip aprašyta 2.3.4–2.3.7 skirsniuose. Be to, Jungtinė Karalystė pateikė informacijos, iš kurios matyti, kad Šiaurės Airijoje tarp nerūdinių medžiagų gamintojų yra didelė konkurencija ir kad jie gali labai nedaug didinti kainas, nes yra didesnė tarpusavyje pakeičiamų produktų pasiūla, rinkoje nėra vertikalios integracijos, ir yra daug gamintojų, turinčių mažas rinkos dalis (žr. 34–40 konstatuojamąsias dalis).
- (111) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija taip pat pažymėjo, kad iš paklausos kainų elastingumo duomenų matyti, kad paklausa yra neelastinga. Jungtinė Karalystė dabar parodė, kad atitinkami duomenys apėmė visą Jungtinę Karalystę ir jie negalėjo būti susiję vien su Šiaurės Airija. Komisija pripažįsta Jungtinės Karalystės paaiškinimus, kad konkretaus Šiaurės Airijos rinkos elastingumo nepavyksta apskaičiuoti.
- (112) Komisija, gavusi BAA pastabas, kad Jungtinės Karalystės pateikti ekonominiai duomenys, nurodyti sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 21–23 konstatuojamosiose dalyse, yra neįtikimi ir galbūt klaidinantys, pažymi, kad Jungtinė Karalystė pateikė daugiau ir išsamesnių duomenų (žr. 27 konstatuojamąją dalį), susijusių su nerūdinių medžiagų kainomis Šiaurės Airijoje ir Didžiojoje Britanijoje. Iš duomenų matyti, kad taikomas viso tarifo NMM iš tikrųjų sudarytų daug didesnę pardavimo kainos dalį ir taip silpnoje rinkoje.

- (113) Komisija toliau svarstė, kodėl NMM buvo galima perduoti klientams Didžiojoje Britanijoje, o Šiaurės Airijoje – ne. Šiuo atžvilgiu Komisija pripažįsta Jungtinės Karalystės vertinimą, aprašytą 34–40 konstatuojamosiose dalyse, kurių savo ataskaitoje dėl nerūdinių medžiagų <sup>(29)</sup> patvirtino Sąžiningos prekybos tarnyba, kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų rinka geografiniu požiūriu yra visai kitokia rinka negu Didžiosios Britanijos ir kad Šiaurės Airijos nerūdinių medžiagų gamintojai gali turėti mažiau galimybių visą mokestį perduoti savo klientams.
- (114) Komisija taip pat pažymi, kad kainų didinimo galimybės Šiaurės Airijoje, matyt, yra labiau ribotos dėl didesnių gamybos sąnaudų, patiriamų daugelyje sričių. Jungtinė Karalystė parodė, kad, remiantis keturių iš penkių stambiausių šios pramonės bendrovių pateiktais duomenimis, pelno marža tikrai itin maža, daug karjerų eksploatuojami kelerius metus patiriant nuostolį, tokią padėtį lemia ir brangesnė elektra bei statybos leidimai (žr. 25 konstatuojamąją dalį).
- (115) Komisija pažymi, kad iš Jungtinės Karalystės pateiktų ir 2.3.6 skirsnyje aprašytų duomenų (nors jie ir neišskirstyti pagal metus ir nerūdinių medžiagų rūši) tikrai matyti, kad nerūdinių medžiagų pramonė Šiaurės Airijoje patiria didelį prekybos intensyvumą, apskritai viršijantį 10 % ir siekiantį net 24,25 % Kaip nurodė Jungtinė Karalystė, dėl nedeklaruoto importo iš Šiaurės Airijos prekybos intensyvumas galėjo būti net daug didesnis. Anksčiau <sup>(30)</sup> Komisija manė, kad jau 10 % viršijantis prekybos intensyvumas keltų pavojų atitinkamos pramonės konkurencingumui. Be to, Komisija pripažino, kad dėl didelio prekybos intensyvumo, kartu su mažomis rinkos dalimis, tampa neįmanoma didelių papildomų sąnaudų perduoti klientams <sup>(31)</sup> nesumažėjant pardavimui.
- (116) Tačiau Komisija pažymi, kad asfalto ir smėlio duomenys neatitinka tos tendencijos ir jų prekybos intensyvumas daug mažesnis. Tačiau smėlis ir asfaltas neatitinka tų pačių tendencijų kaip neapdorotos arba apdorotos nerūdinės medžiagos. Apskritai iš skaičių matyti, kad importas ir ekspertas mažėjo. Tačiau atrodo, kad smėlio ir asfalto importas pastaraisiais metais išaugo dvigubai. Tai, žinoma, daro poveikį skaičiuojant prekybos intensyvumą. Paminėtina, kad importuojamos apdorotos nerūdinės medžiagos niekada nebuvo apmokestinamos NMM, tai reiškia, kad sustabdžius NMM lengvatą, kai Šiaurės Airijos asfaltui imtas taikyti viso tarifo NMM, importuojamas asfaltas savaime tapo gerokai pigesnis. Todėl importo tendencijai įtakos galėjo turėti tas kainų skirtumas.
- (117) Be to, Komisija pažymi, kad nerūdinių medžiagų rinka, apimanti visų rūšių neapdorotas nerūdinės medžiagas, yra vieno produkto rinka. Taip yra dėl to, kad įvairios žaliavinės nerūdinės medžiagos gali būti tarpusavyje pakeičiamos, tai patvirtino ir Sąžiningos prekybos tarnyba 2012 m. ataskaitoje <sup>(32)</sup>, vertinama nerūdinių medžiagų (neapdorotų nerūdinių medžiagų), cemento ir gatavo betono rinkas ir neišskirstydama nerūdinių medžiagų rinkos. Todėl Komisija konstatuoja, kad smėlio ir asfalto prekybos intensyvumo lygių skirtumas, palyginti su kitų rūšių nerūdinėmis medžiagomis, šiam vertinimui yra nesvarbus, nes, pirma, smėlis ir asfaltas yra imami kartu, nors jie patenka į skirtingų produktų rinkas – smėlis priklauso pirmos kategorijos nerūdinių medžiagų skaldai, o asfaltas yra apdorota nerūdinė medžiaga; antra, skaičiams įtaką darė importo tendencijos, galbūt susijusios su asfaltu.
- (118) Baigdama Komisija teigia, kad Jungtinė Karalystė dabar parodė, kad didelio gamybos sąnaudų padidėjimo dėl NMM nebuvo galima perduoti klientams labai nemažinant pardavimo, o suderinamumo sąlyga, nustatyta 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gairių 158 punkto c papunktyje, yra įvykdyta.
- (119) Taigi Komisija, vertindama priemonės suderinamumą su Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu pagal 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires, gali priėti prie teigiamos išvados.

## 6. IŠVADA

- (120) Kaip paaiškinta sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 40 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad Jungtinė Karalystė Šiaurės Airijoje neteisėtai įgyvendino pakeistą NMM lengvatą pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau Komisija, atsižvelgdama į Jungtinės Karalystės prievolę imtis taisomųjų veiksnių atgaline data, nustatė, kad pakeista NMM lengvata yra suderinama su Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu pagal 2001 m. rekomendacijas dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir 2008 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai gaires,

<sup>(29)</sup> Nerūdinės medžiagos. Sąžiningos prekybos tarnybos pagrindimas, kodėl Konkurencijos komisijai 2012 m. sausio mėn. buvo nusiųstas rinkos tyrimas.

<sup>(30)</sup> N 327/08 – Danija, 64 konstatuojamoji dalis.

<sup>(31)</sup> Tas pats 30, 66 konstatuojamoji dalis.

<sup>(32)</sup> Tas pats 28.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

Pakeista nerūdinių medžiagų mokesčio lengvata, kurią Jungtinė Karalystė įgyvendino nuo 2004 m. balandžio 1 d. iki 2010 m. lapkričio 30 d. yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu tik Jungtinė Karalystė įvykdys 2 straipsnyje nustatytus įsipareigojimus.

### 2 straipsnis

1. Siekdamas panaikinti diskriminaciją, kurią patyrė bendrovės, į Šiaurės Airiją importavusios nerūdines medžiagas, sumokėjusios viso tarifo nerūdinių medžiagų mokesčių ir neturėjusios galimybės pasinaudoti pakeista Šiaurės Airijoje taikoma mokesčio lengvata, Jungtinės Karalystės valdžios institucijos įgyvendina mechanizmą, pagal kurį atgaline data grąžins 80 % viso tarifo mokesčio, iš nerūdinių medžiagų importuotojų Šiaurės Airijoje surinkto nuo 2004 m. balandžio 1 d. iki 2010 m. lapkričio 30 d.
2. Grąžinimo mechanizmu nustatomas registracijos Šiaurės Airijos aplinkos departamente vienu metų laikotarpis nuo teisės akto projekto paskelbimo dienos. Grąžinimo mechanizmas veikia ketverius metus nuo įsigaliojimo dienos.
3. Grąžinimas įteisinamas artimiausiame galimame finansų įstatyme po šio sprendimo priėmimo.
4. Lėšų požiūriu grąžinimo mechanizmas nėra ribotas, mokamos palūkanos, kurių norma apskaičiuojama pagal 2004 m. balandžio 21 d. Reglamento (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinančio Reglamentą (EB) Nr. 659/1999, 9 straipsnį.
5. Jungtinė Karalystė apie grąžinimo mechanizmą plačiai skelbia, įskaitant skelbimus nacionalinėje Šiaurės Airijos ir Airijos Respublikos spaudoje.

### 3 straipsnis

Po metų nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Jungtinė Karalystė Komisiją informuoja apie priemones, kurių ėmėsi jo laikydamasi.

Jungtinė Karalystė Komisijai siunčia metines 2 straipsnyje nurodytos grąžinimo procedūros ataskaitas nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos iki 2 straipsnio 2 dalyje nurodyto ketverių metų laikotarpio pabaigos.

### 4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2014 m. rugpjūčio 4 d.

Komisijos vardu  
Joaquín ALMUNIA  
Pirmininko pavaduotojas

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1584****2014 m. spalio 1 d.****dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Algero oro uoste veiklą vykdančioms oro vežėjams**

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 6838)

**(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

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

kadangi:

**1. PROCEDŪRA**

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

<sup>(1)</sup> OL C 38, 2008 2 12, p. 19 ir OL C 40, 2013 2 12, p. 15.<sup>(2)</sup> 2006 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Air One SpA prieš Europos Sąjungos Komisiją*, T-395/04, Rink. p. II – 1347.



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

<sup>(3)</sup> O L C 12, 2008 1 17, p. 7.

<sup>(4)</sup> Žr. 1 išnašą.

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

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

<sup>(5)</sup> Žr. 1 išnašą.

<sup>(6)</sup> OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

<sup>(7)</sup> OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

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

## 2. BENDROJI INFORMACIJA APIE ALGERO ORO UOSTĄ

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

1 lentelė

### Keleivių srautai Algero oro uoste

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

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

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

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

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

### 3. ALGERO ORO UOSTO VALDYMAS

#### 3.1. So.Ge.A.AL

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

#### 3.2. VALDYMO KONCESIJA

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

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

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

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

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

### 3.3. VIEŠOSIOS POLITIKOS SRITIS

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

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

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

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

<sup>(16)</sup> 2014 m. birželio 10 d. Italijos rašto 22 priedas.

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

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

2 lentelė

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

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

## 3.5. FINANSINĖ SO.GE.A.AL PADĖTIS

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

3 lentelė

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

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

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

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

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

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

#### 4. VERSLO PLANAI

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

##### 4.1. 1999 M. VERSLO PLANAS

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

<sup>(19)</sup> Italijos 2012 m. spalio 26 d. ir 2014 m. vasario 18 d. raštai.

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

#### 4.2. ROLAND BERGER PLANAS

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

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



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

#### 4.3. KONCESIJOS SUTEIKIMO VERSLO PLANAS

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

#### 4.4. 2010 M. REORGANIZACIJOS IR RESTRUKTŪRIZACIJOS PLANAS

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

### 5. NAGRINĖJAMOS PRIEMONĖS

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

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

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

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

<sup>(21)</sup> 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).

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

## 5.1.1. 1 priemonė. Kapitalo injekcijos

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

4 lentelė

## So.Ge.A.AL kapitalo operacijos

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

## 5.1.2. 2 priemonė. Įrenginių ir darbų finansavimas

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

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

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

<sup>(24)</sup> 2012 m. spalio 22 d. Italijos raštas.

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

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

### 5.1.3. 3 priemonė. Oro uosto infrastruktūros ir įrangos finansavimas

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

5 lentelė

#### Infrastruktūros investicijos 2000–2010 m.

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

<sup>(26)</sup> 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

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

## 5.2. ORO UOSTE VEIKLĄ VYKDANTIEMS ORO VEŽĖJAMS SUTEIKTOS PRIEMONĖS

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

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

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

#### i. Oro uosto paslaugų susitarimai (OUPS)

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

#### ii. Rinkodaros paslaugų susitarimai

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

<sup>(27)</sup> 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

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

<sup>(29)</sup> *Comitato interministeriale per la programmazione economica*.

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

<sup>(31)</sup> 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto A priedas.

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

5.2.1.1. 2000 m. OUPS su *Ryanair*

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

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

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

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

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

(\*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

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

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

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

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

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

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

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

### 5.2.2. 5 priemonė. Susitarimai su kitais vežėjais

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

#### 5.2.2.1. Susitarimai su Germanwings, Volare, Meridiana ir Alitalia

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

##### i. Germanwings

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

<sup>(32)</sup> 2014 m. vasario 18 d. Italijos raštas.

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

ii. *Volare*

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

iii. *Meridiana*

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

iv. *Air One/Alitalia*

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



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

#### 5.2.2.2. Antžeminių paslaugų susitarimai su kitais vežėjais

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

#### 6 lentelė

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

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

#### 6. ECORYS ATASKAITA

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

#### 7. PAGRINDAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

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

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

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

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

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

#### 7.1.1. 1 priemonė. Kapitalo injekcijos

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

#### 7.1.2. 2 priemonė. Įnašai įrenginiams ir darbams finansuoti

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

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

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

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

<sup>(36)</sup> OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

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

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

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

#### 7.3. GALIMA PAGALBA ORO VEŽĖJAMS

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

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

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

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

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

## 8. ITALIJOS PASTABOS

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

### 8.1. GALIMA PAGALBA ORO UOSTUI

#### i. Nuostolių atlyginimas ir kapitalo injekcijos

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

#### ii. Viešasis įrenginių ir darbų finansavimas

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

### 8.2. GALIMA PAGALBA ORO VEŽĖJAMS

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

## 9. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

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

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

## 9.1. SO.GE.A.AL PASTABOS

## 9.1.1. Galima pagalba oro uostą valdančiai įmonei

## i. Ekonominė veikla

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

## ii. Neiškraipoma konkurencija

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

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

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

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

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

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

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

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

#### iv. Suderinamumas

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

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

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

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

#### 9.1.2. Oro uoste veiklą vykdančiams oro vežėjams suteiktos priemonės

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

#### 9.1.3. 2014 m. aviacijos gairių taikymas

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

### 10. KITŲ SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

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

#### 10.1. RYANAIR PASTABOS

- (188) *Ryanair* savo pastabas dėl 2012 m. sprendimo pateikė 2013 m. kovo 12 d. *Ryanair* nurodė prieš priimant 2012 m. sprendimą savo pateiktą medžiagą, susijusią su šia byla, taip pat kelis kitus pateiktus medžiagos rinkinius, susijusius su keliais valstybės pagalbos tyrimais dėl galimos pagalbos *Ryanair*.

- (189) Pagrindinės šioje medžiagoje pateiktos *Ryanair* pastabos apibendrintos 190–226 konstatuojamosiose dalyse.

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



## i. AMS

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

## ii. Priskirtinumas valstybei ir valstybės ištekliai

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

<sup>(43)</sup> 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

<sup>(44)</sup> 2013 m. gruodžio 20 d. *Ryanair* raštas.

<sup>(45)</sup> 2009 m. rugsėjo 15 d. *Ryanair* raštas.

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

### iii. Lyginamoji analizė

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

### iv. Ex ante pelningumas

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

<sup>(46)</sup> 2009 m. gruodžio 15 d. *Ryanair* raštas.

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

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

<sup>(49)</sup> 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

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

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

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

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

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

- (208) Taip yra dėl šių priežasčių:

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

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

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

- (210) Principai, kuriais grindžiama pelningumo analizė:

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

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

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

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

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

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

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

- (217) Tokiam požiūriui pagrįsti, ataskaitose apibendrinti rinkodaros poveikio prekės ženklo vertei tyrimų rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažįstama, kad rinkodara gali palaikyti prekės ženklo vertę ir padėti užtikrinti klientų skaičių. Remiantis ataskaitomis, oro uosto rinkodara svetainėje Ryanair.com labai padidinamas oro uosto prekės ženklo matomumas. Be to, ataskaitose nurodyta, kad visų pirma mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti savo oro eismą, savo prekės ženklo vertę galėtų padidinti sudarydami rinkodaros susitarimus su AMS.
- (218) Ataskaitose galiausiai nurodyta, kad pirmumas turėtų būti teikiamas grynujų pinigų srautu grindžiamam metodui, o ne kapitalizacijos metodui, kurį taikant AMS išlaidos būtų aiškinamos kaip nematerialiojo turto (t. y. prekės ženklo vertės) kapitalo išlaidos<sup>(31)</sup>. Taikant kapitalizacijos metodą būtų atsižvelgta tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiajam turtui. Rinkodaros išlaidos būtų aiškinamos kaip nematerialusis turtas, o tada susitarimo galiojimo laikotarpiu joms taikomas nusidėvėjimas atsižvelgiant į likutinę vertę numatomoje OUPS galiojimo pabaigoje. Taikant šį metodą būtų neatsižvelgta į papildomą pelną, gaunamą su Ryanair sudarius OUPS. Be to, nematerialiojo turto vertę sunku apskaičiuoti dėl prekės ženklo išlaidų ir turto naudojimo laikotarpio. Grynujų pinigų srauto metodas tinkamesnis už kapitalizacijos metodą, nes taikant pastarąjį neįtraukiama teigiama nauda oro uostui, kurios tikimasi su Ryanair pasirašius OUPS.

v. 2011 ir 2013 m. ataskaitos

- (219) Ryanair bendrovės Oxera paprašė atlikti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimą, Komisijai Ryanair vardu pateiktą 2011 m. liepos mėn. (toliau – 2011 m. ataskaita)<sup>(32)</sup>. 2011 m. ataskaitoje pateikti 2000 ir 2010 m. So.Ge.A.AL ir Ryanair sudarytų OUPS pelningumo analizės rezultatai, pagrįsti informacija, kurią, pasak Ryanair, So.Ge.A.AL būtų turėjusi tuo metu, kai sudarė šiuos susitarimus. Į 2011 m. ataskaitą neįtraukta tikėtino 2002, 2003 ir 2006 m. OUPS pelningumo analizė.
- (220) Remiantis 2011 m. ataskaita, Komisijai 2013 m. kovo mėn. pateikta atnaujinta ataskaita (toliau – 2013 m. ataskaita)<sup>(33)</sup>, kurioje apskaičiuotas tikėtinas OUPS pelningumas, nevertintas 2011 m. ataskaitoje (būtent 2002, 2003 ir 2006 m. OUPS).
- (221) Pasak Ryanair, remiantis 2000, 2002, 2003, 2006 ir 2010 m. OUPS *ex ante* vertinimu atrodytų, jog buvo tikimasi, kad tuo metu, kai buvo pasirašomi susitarimai, visi jie oro uostui bus pelningi. Tikėtinas kiekvieno So. Ge.A.AL ir Ryanair susitarimo pelningumas buvo vertinamas atsižvelgiant į tikėtinas papildomas išlaidas ir papildomų pajamų prognozes, įskaitant su oro susisiekimu susijusias ir su juo nesusijusias pajamas ir bendrovei Ryanair teikiamų finansinių paskatų išlaidas. Tai, kad gauta grynoji dabartinė vertė visais atvejais yra teigiama, veikiausiai patvirtintų, kad su Ryanair sudaryti susitarimus buvo racionalu.
- (222) Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą taikant OUPS, 2011 ir 2013 m. ataskaitose nevertinti So.Ge.A.AL ir AMS susitarimai dėl rinkodaros paslaugų teikimo. Pasak Ryanair, susitarimai su AMS yra atskiri ir nesusiję su Ryanair ir oro uosto OUPS, nes pirmieji susiję su rinkodaros paslaugų teikimu oro uostams (o ne skrydžiais ir keleiviais) rinkos kaina, todėl jų vertinti nereikia.

vi. Ryanair taikomų oro uosto mokesčių neatrankusis pobūdis

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

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

<sup>(32)</sup> Oxera ataskaita *Economic MEOP assessment, Alghero Airport* (Ekonominis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimas. Algero oro uostas), 2011 m. liepos 22 d. parengta Ryanair užsakymu.

<sup>(33)</sup> Oxera ataskaita *Economic MEOP Assessment: updated profitability analysis – Alghero Airport* (Ekonominis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo vertinimas. Atnaujinta pelningumo analizė. Algero oro uostas), 2013 m. kovo 12 d. parengta Ryanair užsakymu

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

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

vii. Konkurencijos iškraipymas

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

viii. Suderinamumas

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

## 10.2. AMS PASTABOS

i. AMS ir *Ryanair* svetainė

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

ii. AMS ir *Ryanair* pranašumas nesuteiktas

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

<sup>(34)</sup> 2011 m. liepos 22 d. *Ryanair* raštas.

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

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

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

iv. Išvada

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

## 10.3. UNIONCAMERE PASTABOS

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

## 11. ITALIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

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

## 11.1. DĖL RYANAIR PASTABŲ

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

## 11.2. DĖL UNIONCAMERE PASTABŲ

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



## 12. VERTINIMAS

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

#### 12.1.1. Pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

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

#### 12.1.1.1. Ekonominė veikla ir įmonės apibrėžtis

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

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

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

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

<sup>(58)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 29 punktas.

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

#### 12.1.1.2. Viešosios politikos sritis

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

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

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

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

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

<sup>(63)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 37 punktą.

<sup>(64)</sup> 2014 m. birželio 10 d. Italijos rašto 22 priedas.

<sup>(65)</sup> Žr. 2014 m. aviacijos gairių 37 punktą.

## 12.1.1.3. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

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

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

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

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

<sup>(69)</sup> Sprendimas *Stardust Marine*.

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

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

#### 12.1.1.4. Ekonominis pranašumas

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

##### 12.1.1.4.1. *Altmark* kriterijų nesilaikymas

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(70)</sup> 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto 17 priedas.

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

<sup>(72)</sup> Sprendimas *Altmark*.

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

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

#### 12.1.1.4.2. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo laikymasis

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

<sup>(74)</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktą.

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

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

<sup>(77)</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktą.

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

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

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

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

<sup>(79)</sup> Komisija šiame sprendime nepadarė galutinės išvados šiuo klausimu.

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

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

ii. Kapitalo injekcijos 2000–2010 m.

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

## 2000–2007 m. kapitalo injekcijos

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

## 2008–2010 m. kapitalo injekcijos

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



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

#### 12.1.1.5. Atrankumas

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

#### 12.1.1.6. Neigiamą įtaką prekybai ir konkurencijos iškraipymas

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

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

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

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

#### 12.1.1.7. Išvada dėl pagalbos buvimo

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

#### 12.1.2. Pagalbos teisėtumas

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

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

### 12.1.3. Pagalbos suderinamumas

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

#### 12.1.3.1. Aviacijos gairių taikymas

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

<sup>(82)</sup> OLC 119, 2002 5 22, p. 22.

12.1.3.2. *Investicinė ar veiklos pagalba*

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

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

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

<sup>(83)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 25 punkto v papunktis.

<sup>(84)</sup> 2014 m. gegužės 8 d. Italijos raštas.

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

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

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

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

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

ii. Infrastruktūros būtinumas ir proporcingumas nustatytam tikslui

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

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

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

(356) Kai buvo suteikta bendroji Algero oro uosto valdymo koncesija, So.Ge.A.AL vykdė investicinę programą, kuria buvo siekiama pritaikyti oro uosto infrastruktūrą ir įrangą, kad būtų galima priimti didėjantį skraidinamų keleivių skaičių. Iš viso, remiantis 2005 m. verslo planu, planuotos Algero oro uosto investicijos per koncesijos laikotarpį buvo 143,3 mln. EUR vertės <sup>(87)</sup>.

(357) 2004 m. So.Ge.A.AL verslo plane prognozuota, kad bendras keleivių skaičius Algero oro uoste 2008 m. padidės beveik 30 %, palyginti su iki oro uosto pajėgumo išplėtimo 2004 m. buvusiais skaičiais. Be šiuo atveju nagrinėjamų investicijų būtų neįmanoma priimti didesnio keleivių skaičiaus. Vertinant vėlesnę plėtrą, šie lūkesčiai apskritai pasitvirtino. Iš tikrųjų, So.Ge.A.AL gebėjo gerokai padidinti savo eismo srautus, ir tai atitiko jos lūkesčius. 2011 m. keleivių srautai oro uoste sudarė maždaug 70 % oro uosto pajėgumo. Pasak Italijos, keleivių srautai būtų dar didesni, jeigu ne finansų krizė.

(358) Todėl Komisija daro išvadą, kad vidutinės trukmės laikotarpiu dėl pagerintos infrastruktūros naudojimo perspektyvos buvo geros.

iv. Vienodos galimybės naudotis infrastruktūra, remiantis nediskriminavimo principu

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

v. Poveikis prekybos plėtrai neprieštarauja Sąjungos interesams

(360) Iki 2005 m. Algero oro uostas buvo laikomas D kategorijos oro uostu, kaip apibrėžta 2005 m. aviacijos gairių 15 punkte. 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta, kad D kategorijos oro uostų finansavimu greičiausiai neiškraipoma konkurencija ir nedaromas poveikis prekybai, kuris prieštarautų bendriems interesams. Remdamasi tuo 2012 m. sprendime Komisija laikėsi nuomonės, kad iki 2005 m. pagalba nebuvo daromas poveikis prekybai, kuris prieštarautų bendriems interesams. Vykdam tyrimą nei Italija, nei suinteresuotosios šalys šios preliminarios išvados neginčijo.

(361) Be to, nė vienas kitas oro uostas nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje. Kaip nurodyta 33 konstatuojamojoje dalyje, artimiausias oro uostas yra už daugiau kaip 120 km, o susisiekimas keliais regione yra vidutinės kokybės, taigi dar labiau patvirtinama išvada, kad, vertinant iš keleivių perspektyvos, Algero oro uosto negali didesniu mastu pakeisti joks kitas Sardinijos oro uostas.

(362) Todėl Komisija daro išvadą, kad Algero oro uosto infrastruktūrai (įskaitant įrenginius ir darbus) ir įrangai gerinti skirtas finansavimas neiškraipo konkurencijos tiek, kad tai prieštarautų Sąjungos interesams.

vi. Pagalbos skatinamasis poveikis, būtinumas ir proporcingumas

(363) Komisija taip pat privalo nustatyti, ar dėl Algero oro uostui suteiktos valstybės pagalbos įmonės gavėjos pasikeitė elgsena taip, kad ši imtųsi veiklos, kuria padėtų siekti bendro intereso tikslo ir kurios, jeigu negautų pagalbos, i) ji nevykdytų arba ii) vykdytų labai ribotai arba kitaip. Be to, pagalba laikoma proporcinga tik tada, kai to paties rezultato negalima pasiekti teikiant mažiau pagalbos ir sukeltant mažiau iškraipymų. Tai reiškia, kad pagalbos dydis ir intensyvumas turi būti tik tokio lygio, koks būtinas remiamai veiklai vykdyti.

(364) Šiuo atveju investicinės dotacijos daugiausia buvo susijusios su peronų, kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako, taip pat terminalo pagerinimu. Tai, kad investicijų į infrastruktūrą lėšų grįžimo laikotarpiai yra ilgi, o dideli projektai yra labai sudėtingi ir rizikingi, reiškia, kad pritraukti privatų kapitalą gali būti sudėtinga. Mažesniems oro uostams, pavyzdžiui, Algero oro uostui, gali būti ypač sunku pritraukti privataus kapitalo už tinkamą kainą, kad būtų galima imtis būtinų infrastruktūros projektų.

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

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

#### vii. Išvada

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

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

- (368) Veiklos pagalba, suteikta iki įsigaliojant 2014 m. aviacijos gairėms, t. y. iki 2014 m. balandžio 4 d., gali būti laikoma suderinama, jeigu įvykdytos šios sąlygos:
- tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas. Ši sąlyga būna įvykdyta, jeigu pagalba, inter alia, didinamas Sąjungos piliečių judumas ir gerinamas susisiekimas tarp regionų arba skatinama regioninė plėtra<sup>(88)</sup>;
  - valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas. Valstybės narės turi įrodyti, kad pagalba yra tinkama priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti<sup>(89)</sup>;
  - valstybės kišimosi poreikis. Pagalba pirmiausia turėtų būti skiriama tais atvejais, kai tokia pagalba galima iš esmės pagerinti padėtį, t. y. padaryti tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis<sup>(90)</sup>;
  - skatinamojo poveikio buvimas. Ši sąlyga yra įvykdyta, jeigu tikėtina, kad tuo atveju, jeigu nebūtų veiklos pagalbos ir atsižvelgiant į investicinės pagalbos tikimybę bei skrydžių apimtį, atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų<sup>(91)</sup>;
  - pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo). Veiklos pagalba oro uostams yra proporcinga, jeigu neviršija mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos<sup>(92)</sup>;
  - netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas<sup>(93)</sup>.
- (369) Įvairiomis bendrovei So.Ge.A.AL suteiktomis veiklos priemonėmis, visų pirma tarp kurių buvo kelios kapitalo injekcijos, buvo siekiama bendrovei suteikti galimybę turėti pakankamai kapitalo, kad ji gebėtų tęsti savo veiklą tiek ekonominiu, tiek teisiniu požiūriu. Panašiai, bendrovei pavyko išsilaikyti ir dėl valdžios institucijų sprendimų finansuoti tam tikras investicijas nereikalaujant atitinkamai didesnio bendrovės So.Ge.A.AL mokamo koncesijos mokesčio, nes dėl didesnių koncesijos mokesčių būtų padidėjusios veiklos sąnaudos ir dar labiau pablogėjusi bendrovės finansinė padėtis. Todėl dėl visų šių priemonių Algero oro uostui pavyko išsilaikyti ir veikti. Atsižvelgdama į oro uosto vaidmenį užtikrinant regiono pasiekiamumą ir regioninę ekonominę plėtrą, kaip paaiškinta 343–348 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad veiklos pagalba bendrovei So.Ge.A.AL padėta siekti bendros svarbos tikslo.

<sup>(88)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 113 ir 137 punktai.

<sup>(89)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 120 ir 137 punktai.

<sup>(90)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 116 ir 137 punktai.

<sup>(91)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 124 ir 137 punktai.

<sup>(92)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 125 ir 137 punktai.

<sup>(93)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 131 ir 137 punktai.



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

## 12.2. ORO UOSTE VEIKLĄ VYKDANTIEMS ORO VEŽĖJAMS SUTEIKTOS PRIEMONĖS

### 12.2.1. Pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

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

#### 12.2.1.1. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei

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

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

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

<sup>(95)</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 52 ir 53 punktai.

<sup>(96)</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 56 punktas.

<sup>(97)</sup> 2014 m. vasario 18 d. Italijos rašto A priedas.

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

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

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

#### 12.2.1.2. Ekonominis pranašumas

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

##### 12.2.1.2.1. Bendrieji aspektai

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

— uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą arba

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

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

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

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

<sup>(99)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 53 punktas.

<sup>(100)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 66 punktas.

<sup>(101)</sup> 2014 m. aviacijos gairių 59 ir 61 punktai.

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

<sup>(102)</sup> 2011 m. ataskaita.

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

<sup>(103)</sup> Sprendimo *Charleroi* 59 punktas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

#### 12.2.1.2.4. Papildomų išlaidų ir pajamų vertinimas

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

#### Susitarimai su *Ryanair*

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

#### 7 lentelė

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

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

- (453) Italija tvirtina, kad So.Ge.A.AL įvairiu metu 2000–2010 m. parengė kelis verslo planus, susijusius su bendra oro uosto plėtra. Į tuos verslo planus įtrauktas tam tikras numatomas apskaičiuotas keleivių skaičius ir pajamos, taip pat tam tikra informacija apie išlaidas. Tačiau nė vienas iš tų verslo planų konkrečiai nesusijęs su konkrečiu So.Ge.A.AL ir Algero oro uoste veiklą vykdančiais oro vežėjais arba AMS pasirašytu susitarimu. Be to, jie neapima viso So.Ge.A.AL ir tų oro vežėjų susitarimų galiojimo laikotarpio.

- (454) Kaip minėta, Italija, remdamasi papildomomis išlaidomis ir pajamomis, kurių rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo pagrįstai tikėtis veikdamas taip, kaip tuo metu, kai nagrinėjamoju laikotarpiu sudarė kiekvieną susitarimą, t. y. 2000–2010 m., veikė So.Ge.A.AL, parengė atkurtas susitarimų su *Ryanair ex ante* pelningumo analizes, apibendrintas 8 lentelėje. Remdamasi tomis analizėmis susitarimų sudarymo metu So.Ge.A.AL galėjo pagrįstai tikėtis, kad susitarimai su *Ryanair* oro uostui bus pelningi.

- (455) Bendrovės So.Ge.A.AL 2000 m. verslo planas panaudotas atkurtoje 2000, 2002 ir 2003 m. OUPS tikėtino pelningumo analizėje, o 2004 ir 2009 m. verslo planai panaudoti atkurtoje 2006 ir 2010 m. OUPS analizėje.

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

## 8 lentelė

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

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

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

<sup>(2)</sup> Tikėtiniams grynąjų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

(\*) Taikomas įpareigojimas išlaikyti profesinę paslaptį.

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

## i. Su oro susisiekimu susijusios pajamos

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

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

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

ii. Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos

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

9 lentelė

**Tikėtinų su oro susisiekimu nesusijusių pajamų prielaidos**

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

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

iii. Papildomos išlaidos

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

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

(467) Atsižvelgta į šias sudedamąsias išlaidų dalis:

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(108)</sup> Išlaidos medžiagoms, reklamai, raštinės reikmenims, degalams, įlaipinimo bilietams, pagalbos pranešimams, bagažo ženkliniui, darbuotojų uniformoms.

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

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

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

## 10 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Tikėtiniems grynujų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

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



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

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

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

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

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

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

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

#### 11 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Tikėtiniems grynųjų pinigų srautams diskontuoti taikytos Komisijos orientacinės normos.

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

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

Susitarimai su kitais oro vežėjais, ne *Ryanair*

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

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

12 lentelė

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

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

i. Bendras antžeminių paslaugų ir rinkodaros susitarimų vertinimas

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

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

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

ii. Papildomų išlaidų ir pajamų apskaičiavimo metodas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13 lentelė

## Apkrovos koeficientų prielaidos

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

— *Air One/Alitalia*

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

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

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

14 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Taikant 2,45 % diskonto normą.

— *Volare*

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

15 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Taikant 6,42 % diskonto normą.

— *Meridiana*

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

16 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Taikant 2,24 % diskonto normą.

— *Germanwings*

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



## 17 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Taikant 6,42 % diskonto normą.

## iii. Vertinimas

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

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

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

18 lentelė.

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

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

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

19 lentelė

**Papildomas susitarimų su *Germanwings* ir *Meridiana* pelningumas**

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

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

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

iv. Išvada

(537) Remdamasi Italijos pateikta bendrovės So.Ge.A.AL susitarimų, sudarytų su *Alitalia* ir *Volare*, pelningumo analize Komisija yra tikra, kad pelningumo perspektyvų siekiančiam rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui sutikti su tų susitarimų sąlygomis tuo metu, kai jie buvo pasirašomi, būtų buvę racionalu. Todėl tais susitarimais pagalba oro vežėjams nesuteikta.

(538) Tačiau remdamasi 525–536 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu Komisija daro išvadą, kad bendrovei So.Ge.A.AL sudaryti susitarimus su *Meridiana* ir *Germanwings* nebuvo racionalu. Kiekvienu tuo susitarimu susijusiems oro vežėjams suteiktas ekonominis pranašumas.

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

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

(540) Atitinkami antžeminių paslaugų susitarimai, kuriuos So.Ge.A.AL pasirašė su *Air Italy*, *Air Vallée* ir *bmibaby*, apibendrinti 20 lentelėje.

20 lentelė

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

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

(541) Metodas, kurį Italija taikė nagrinėdama bendrovės So.Ge.A.AL susitarimų su *Air Italy*, *Air Vallée* ir *bmibaby* papildomą pelningumą, paaiškintas 542–545 konstatuojamosiose dalyse.

(542) Papildomos su oro susisiekimu susijusios pajamos – tai tūpimo mokesčių, bagažo mokesčių, keleivio mokesčių, orlaivio antžeminių paslaugų teikimo ir bilietų pardavimo pajamos. Visi mokesčiai, išskyrus antžeminių paslaugų, buvo pagrįsti oro uosto skelbiamu mokesčių sąrašu. Papildomos su oro susisiekimu nesusijusios pajamos buvo apskaičiuotos taikant 502 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą metodą.

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

21 lentelė

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

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

<sup>(1)</sup> Taikant 6 % diskonto normą.

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

22 lentelė

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

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

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

## 12.2.1.3. Atrankumas

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

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

<sup>(118)</sup> Taikant 5,55 % diskonto normą.

<sup>(119)</sup> Taikant 2,24 % diskonto normą.

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

#### 12.2.1.4. Konkurencijos iškreipymas ir poveikis prekybai

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

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

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

#### 12.2.1.5. Išvada dėl susitarimų su oro vežėjais

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

#### 12.2.2. Pagalbos oro vežėjams suderinamumas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 12.2.2.1. Suderinamumo vertinimas pagal 2005 m. aviacijos gaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(125)</sup> 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.

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

- v. Pagalbos sumos dydis yra neatsiejamas nuo papildomų išlaidų.
- (560) Tinkamos finansuoti išlaidos 2005 m. aviacijos gairėse apibrėžtos kaip papildomos išlaidos, susidarancios pradedant veiklą, susijusių su naujo maršruto atidarymu arba reisų skaičiaus padidiniu, kurių oro vežėjas nebūtų patyręs vykdydamas įprastą veiklą. Italija neteigė, kad finansavimas bendrovėms *Germanwings* ir *Meridiana* buvo tik toks, kokio reikėjo tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti, ir kad įprastos veiklos išlaidos nebuvo subsidijuojamos. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.
- vi. Laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau kaip 3 metams. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų.
- (561) Susitarimuose su oro vežėjais nenurodytos oro vežėjų išlaidos ir nenustatyta, kad pagalba turi būti ne didesnė negu tam tikra tinkamų finansuoti išlaidų procentinė dalis. Todėl Komisija mano, kad ši sąlyga neįvykdyta.
- vii. Bendrovei skirtos pagalbos veiklai pradėti teikimo laikotarpis turi būti kur kas trumpesnis už tą laikotarpį, per kurį ši bendrovė įsipareigoja vykdyti savo veiklą atitinkamame oro uoste.
- (562) Komisija atkreipia dėmesį, kad nebuvo nustatyta sąlygos, kad vežėjų nustatytais maršrutais būtų skraidinama ir pasibaigus laikotarpiui, kurį veikla buvo subsidijuojama.
- viii. Pagalbos teikimas turi sietis su realiu pervežamų keleivių skaičiaus didėjimu.
- (563) Komisija atkreipia dėmesį, kad yra aiškus skraidinamų keleivių skaičiaus ir pagalbos sumos ryšys. Visų pirma susitarimuose su *Germanwings* ir *Meridiana* nustatyti sėkmingo sandorio mokesčiai, kuriuos bendrovė So.Ge.A.AL turėtų mokėti, jeigu vežėjai užtikrintų nustatyto dydžio keleivių srautus.
- ix. Kiekviena viešoji institucija, numatanti oro vežėjui (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visi suinteresuotieji oro vežėjai galėtų pasiūlyti savo paslaugas. Šiame pranešime turi būti pateiktas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai.
- (564) Vykdam tyrimą Italija teigė, kad oro uosto ketinimas sudaryti susitarimus su oro vežėjais, suinteresuotais iš Algero oro uosto pradėti skraidinti naujais maršrutais, buvo pakankamai reklamuotas galimiems suinteresuotiesiems vežėjams. Tačiau jokių įrodymų šiuo atžvilgiu nepateikta. Visų pirma, nėra jokių įrodymų, kad Algero oro uostas tinkamu laiku ir pakankamai viešai pranešė apie savo ketinimą oro vežėjams suteikti pagalbą ir tokios pagalbos teikimo sąlygas. Todėl oro vežėjų atrankos procedūra buvo nepakankamai aiški, kad būtų užtikrintas nediskriminacinis elgesys su besikreipiančiais suinteresuotaisiais vežėjais.
- x. Kiekviena oro transporto bendrovė, siūlanti paslaugą viešajai institucijai, ketinančiai teikti pagalbą veiklai pradėti, dalyvaudama konkurse turi pateikti verslo planą, kuriame įrodoma, kad, pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, maršrutas bus naudojamas pakankamai ilgą laikotarpį. Viešoji institucija, prieš suteikdama pagalbą veiklai pradėti, turi atlikti naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams tyrimą.
- (565) Vykdam tyrimą nei Italija, nei suinteresuotosios šalys nepateikė įrodymų, kad vežėjai turėjo iš anksto pateikti su maršrutais susijusį verslo planą ir įrodyti, kad konkretus maršrutas galės būti be jokios pagalbos naudojamas pasibaigus tam tikram laikotarpiui. Taip pat ir So.Ge.A.AL neteigė, kad atliko naujų konkrečių maršrutų poveikį kitiems maršrutams. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.
- xi. Valstybės prižiūri, kad kiekvienais metais būtų paskelbtas kiekvieno oro uosto sąrašas, kuriame būtų išvardyti remiami maršrutai, prie kiekvieno jų nurodant viešojo finansavimo šaltinį, pagalbą gavusią bendrovę, suteiktos pagalbos dydį ir maršrutu vežamų keleivių skaičių.
- (566) Nėra jokių įrodymų, kad Algero oro uostas būtų kasmet skelbęs viešosiomis lėšomis finansuojamų maršrutų sąrašą, kuriame būtų nurodytas finansavimo šaltinis, oro vežėjas, faktiškai sumokėtos pagalbos suma ir vežtų keleivių skaičius. Todėl ši sąlyga neįvykdyta.

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

### 12.3. IŠVADA

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

### 13. SUSIGRĄŽINIMAS

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

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



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

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

### 23 lentelė

#### Informacija apie susigrąžintinas arba jau susigrąžintas orientacines gautos pagalbos sumas

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

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

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

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

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

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

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

#### 1 straipsnis

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

#### 2 straipsnis

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

#### 3 straipsnis

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

#### 4 straipsnis

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

#### 5 straipsnis

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

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

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

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių.
4. Italija panaikina visus dar neįvykdytus 4 straipsnyje nurodytos pagalbos mokėjimus šio sprendimo priėmimo dieną.

*6 straipsnis*

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

*7 straipsnis*

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

*8 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. spalio 1 d.

*Komisijos vardu*  
Joaquín ALMUNIA  
*Pirmininko pavaduotojas*

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1585****2014 m. lapkričio 25 d.****dėl pagalbos schemos SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [kurią Vokietija įgyvendino siekdama paremti iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją ir daug energijos vartojančias įmones]**

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 8786)

**(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

papašiusi suinteresuotųjų šalių pagal pirmiau nurodytas nuostatas <sup>(1)</sup> pateikti savo pastabas ir atsižvelgusi į jų pastabas,

kadangi:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) 2011 m. gruodžio mėn. gavusi skundą Komisija buvo informuota, kad Vokietija teikė valstybės pagalbą ir rėmė iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją ir daug energijos vartojančias įmones, nes nustatė papildomo mokesčio, iš kurio finansuojama parama iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintai elektros energijai (vok. *EEG-Umlage*, arba EEG papildomas mokestis), viršutinę ribą.
- (2) 2013 m. gruodžio 18 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą pradėti Sutarties 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl tos pagalbos (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).
- (3) Sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(2)</sup>. Komisija suinteresuotųjų šalių paprašė pateikti pastabas dėl pagalbos.
- (4) Komisija gautas suinteresuotųjų šalių pastabas persiuntė Vokietijai, suteikdama jai galimybę į tas pastabas atsakyti; 2014 m. sausio 20 d. ir lapkričio 14 d. raštais Vokietija pateikė savo atsakymus į pastabas.
- (5) 2014 m. rugsėjo 22 d. raštu Vokietija sutiko nesinaudoti savo teise pagal Sutarties 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento (EEB) Nr. 1/1958 <sup>(3)</sup> 3 straipsniu, kad sprendimas būtų priimtas vokiečių kalba, ir sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas anglų kalba.

**2. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠYMAS****2.1. 2012 m. EEG įstatymas**

- (6) 2012 m. Atsinaujinančiosios energijos įstatymas (vok. *Erneuerbare-Energien-Gesetz*, EEG) buvo priimtas 2011 m. liepos 28 d. ir įsigaliojo 2012 m. sausio 1 d. <sup>(4)</sup> Šis įstatymas iš esmės pakeistas 2014 m. EEG įstatymu <sup>(5)</sup>. 2014 m. liepos 23 d. Komisija patvirtino naują šiuo esminiu pakeitimu pagrįstą pagalbos schemą <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> OL C 37, 2014 2 7, p. 73 ir OL C 250, 2014 8 1, p. 15.

<sup>(2)</sup> Plg. 1 išnašą.

<sup>(3)</sup> Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje (OL serija I, tomas 1952–1958, p. 59).

<sup>(4)</sup> Įstatymas *Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz, EEG)*, iš dalies pakeistas įstatymu *Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1634, ir 2012 m. rugpjūčio 17 d. įstatymu *Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1754.

<sup>(5)</sup> 2014 m. liepos 21 d. įstatymas *Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts, Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1066.

<sup>(6)</sup> Valstybės pagalbos byla SA.38632 (2014/N) – Vokietija. 2014 m. EEG įstatymas. Atsinaujinančiosios energijos įstatymo pakeitimas (dar nepaskelbta OL).

- (7) Pirmuoju 2012 m. EEG įstatymu sukurtos sistemos lygmeniu tinklo operatoriai (dauguma atvejų skirstymo sistemos operatoriai) yra įpareigojami pirkti elektros energiją, pagamintą savo tinklo zonoje iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių (toliau – AEI elektros energija) ir iš kasyklų dujų (toliau AEI elektros energija ir iš kasyklų dujų pagaminta elektros energija kartu vadinamos EEG elektros energija). Pirkimo kainos nustatomos įstatyme (toliau – supirkimo tarifai). AEI elektros energijos ir iš kasyklų dujų pagamintos elektros energijos gamintojai taip pat gali, užuot reikalavę mokėti supirkimo tarifus, savo elektros energiją parduoti tiesiogiai rinkoje (toliau – tiesioginė rinkodara). Tokiu atveju jie turi teisę iš tinklo operatoriaus gauti prekybos išmoką. Prekybos išmokos dydis taip pat nustatomas įstatyme.
- (8) Antruoju lygmeniu tinklo operatoriai turi EEG elektros energiją tiesiogiai perduoti atitinkamiems perdavimo sistemos operatoriams (jų Vokietijoje yra keturi), kurie savo ruožtu privalo tinklo operatoriams atlyginti visas sąnaudas, patirtas dėl supirkimo tarifų ir prekybos išmokų.
- (9) 2012 m. EEG įstatyme taip pat nustatytas finansinio išlyginimo mechanizmas, kuriuo finansinė našta, susidaranti dėl pirkimo įsipareigojimo, paskirstoma keturiems perdavimo sistemos operatoriams, kad galų gale kiekvienas perdavimo sistemos operatorius padengtų sąnaudas elektros energijai, kurios kiekis atitiktų vidutinę EEG elektrai tenkančią visos elektros energijos, tiekios galutiniams kiekvienos vietovės, kurią konkretus perdavimo sistemos operatorius aptarnavo praėjusiais kalendoriniais metais, vartotojams, dalį (2012 m. EEG įstatymo 36 straipsnis). Tai trečiasis lygmuo.
- (10) Perdavimo sistemos operatoriai privalo EEG elektros energiją parduoti neatidėliotinų sandorių rinkoje. Jie tai gali daryti pavieniui arba drauge. Jeigu neatidėliotinų sandorių rinkoje sumokėta kaina yra nepakankama finansinei naštai dėl mokėjimų įsipareigojimų tinklo operatoriams padengti, pagal įstatymą perdavimo sistemos operatoriai turi teisę prašyti elektros energijos tiekėjų apmokėti šios finansinės naštos dalį, proporcingą atitinkamam elektros energijos kiekiui, kurį elektros energijos tiekėjai tiekė savo galutiniams vartotojams. Ši dalis turi būti nustatyta taip, kad kiekvienas elektros energijos tiekėjas dengtų tas pačias kiekvienos galutiniam vartotojui tiekios elektros energijos kilovatvalandės sąnaudas. Mokant šį papildomą mokestį kas mėnesį turi būti mokami avansiniai mokėjimai. 2012 m. EEG įstatyme aiškiai nurodyta, kad mokestis, kurį perdavimo sistemos operatoriai susigrąžina iš elektros energijos tiekėjų, yra EEG papildomas mokestis (žr. 2012 m. EEG įstatymo 37 straipsnio 2 dalį). Keturi perdavimo sistemos operatoriai privalo nurodyti visus mokėjimus, kuriuos gavo į bendrą EEG sąskaitą, ir paviešinti tą sąskaitą (*AusglMechV* (?) 7 straipsnis). Tai ketvirtasis lygmuo.
- (11) Keturi perdavimo sistemos operatoriai spalio mėn. turi drauge nustatyti n+1 metų EEG papildomą mokestį (*AusglMechV* 3 straipsnio 2 dalis). Metodika, kurią jie turi taikyti, ir aspektai, kuriais turi grįšti savo skaičiavimą, išdėstyti reglamentuose *Ausgleichsmechanismusverordnung* (toliau – *AusglMechV*) ir *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (toliau – *AusglMechAV*) (\*). Pagal šiuos teisės aktus perdavimo sistemos operatoriams nepaliekama jokios diskrecijos. Visų pirma, reglamento *AusglMechV* 3 straipsnyje nurodoma:

### „§ 3 EEG papildomas mokestis

- 1) Perdavimo sistemos operatoriai skaidriai apskaičiuoja EEG papildomą mokestį pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo [t. y. 2012 m. EEG įstatymo] 37 straipsnio 2 dalį:
  1. apskaičiuoja skirtumą tarp prognozuojamų 3 dalies 1 ir 3 punktuose nurodytų ateinančių kalendorinių metų pajamų ir prognozuojamų 4 dalyje nurodytų ateinančių kalendorinių metų išlaidų ir
  2. apskaičiuoja skirtumą tarp faktinių 3 dalyje nurodytų pajamų ir faktinių 4 dalyje nurodytų išlaidų pagal skaičiavimo metu turimus duomenis.
- 2) Ateinančių kalendorinių metų EEG papildomas mokestis turi būti paskelbtas iki kiekvienų kalendorinių metų spalio 15 d. perdavimo sistemos operatoriaus interneto svetainėje, nurodant bendrą EEG papildomo mokesčio sumą ir EEG papildomą mokestį išreiškiant centais už kiekvieną vartotojui tiekiamą kilovatvalandę; Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 43 straipsnio 3 dalis taikoma atitinkamai.

(?) 2009 m. liepos 17 d. reglamentas *Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus*, *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 2101, iš dalies pakeistas 2012 m. rugpjūčio 17 d. įstatymu, *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1754, 2 straipsniu.

(\*) 2010 m. vasario 22 d. reglamentas *Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus* (*Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung – AusglMechAV*), *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 134, iš dalies pakeistas 2013 m. vasario 19 d. reglamentu *Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung*, *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 310.

- 3) Pajamas sudaro:
    1. įplaukos iš kitos paros ir einamosios dienos pardavimo pagal 2 straipsnį;
    2. įplaukos iš EEG papildomo mokesčio;
    - 2a. įplaukos iš mokėjimų pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 35 straipsnio 2 dalį, jeigu atlikus Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 35 straipsnio 3 dalyje nurodytą balansavimą perdavimo sistemos operatoriaus balansas yra teigiamas;
    3. įplaukos iš 5 dalyje nurodytų palūkanų;
    4. įplaukos iš atsiskaitymo už EEG balansavimo grupei skirtą balansavimo energiją;
    5. įplaukos pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 35 straipsnio 4 dalį arba 38 straipsnį ir 6 dalį.
  - 4) Išlaidas sudaro:
    1. supirkimo tarifai ir kompensaciniai mokėjimai pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 16 straipsnį arba 35 straipsnio 1 dalį;
      - 1a. išmokos, mokamos pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 33g arba 33i straipsnius arba pagal 35 straipsnio 1a dalį;
      - 1b. mokėjimai pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 35 straipsnio 1b dalį;
    2. grąžinimai pagal 6 dalį;
    3. 5 dalyje nurodytų palūkanų mokėjimai;
    4. atsiskaitymų už einamosios paros sandorius sąnaudos;
    5. atsiskaitymo už EEG balansavimo grupei skirtą balansavimo energiją sąnaudos;
    6. kitos paros ir einamosios dienos prognozių parengimo sąnaudos;
    7. įrenginių registro sukūrimo ir tvarkymo sąnaudos, jeigu perdavimo sistemos operatorius tokį registrą privalo turėti pagal potvarkį, priimtą pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 64e straipsnio 2 punktą.
  - 5) Nuo pajamų ir išlaidų skirtumo skaičiuojamos palūkanos. Vieno kalendorinio mėnesio palūkanos apskaičiuojamos prie vidutinės mėnesio tarpbankinės siūlomos palūkanų normos eurai, nustatytos vienam mėnesiui perkant vieno mėnesio lėšas pirminėje Europos pinigų sąjungoje dalyvaujančių šalių rinkoje (EURIBOR), pridėdant 0,3 procentinio punkto.
  - 6) Susidarius teisėms į išmokas dėl skirtumų tarp mėnesio mokėjimų pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 37 straipsnio 2 dalies 3 sakinį ir galutinės atsiskaitymo sumos pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymo 48 straipsnio 2 dalį, šios išmokos turi būti sumokėtos iki metų, einančių po tų, kuriais buvo tiekama energija, rugsėjo 30 d.
  - 7) Prognozuojant 1 dalies 1 punkte nurodytas pajamas ir išlaidas EEG papildomam mokesčiui apskaičiuoti, perdavimo sistemos operatoriams leidžiama atsižvelgti į likvidumo rezervą. Jis negali sudaryti daugiau kaip 10 % 1 dalies 1 punkte nurodyto skirtumo.“
- (12) Taigi, keturi perdavimo sistemos operatoriai EEG papildomą mokestį nustato drauge, remdamiesi prognozuojamais finansiniais poreikiais, kurie susidaro dėl supirkimo tarifų ir išmokų mokėjimo, prognozuojamomis pajamomis iš EEG elektros energijos pardavimo neatidėliotųjų sandorių rinkoje ir prognozuojamu elektros energijos suvartojimu. Be to, atliekant šį skaičiavimą reikia atsižvelgti į įvairias pajamas ir sąnaudas, susijusias su EEG papildomo mokesčio administravimu. 2012 m. EEG papildomas mokestis buvo 3,592 ct/kWh. 2013 m. papildomas mokestis buvo 5,277 ct/kWh. 2014 m. papildomas mokestis buvo 6,240 ct/kWh.

- (13) Be to, vadovaujantis 11 konstatuojamojoje dalyje išdėstytais nuostatomis, EEG papildomu mokesčiu užtikrinama, kad visos papildomos sąnaudos, kurias patiria tinklo operatoriai ir perdavimo sistemos operatoriai dėl savo teisinių įsipareigojimų pagal 2012 m. EEG įstatymą, atitinkamai EEG elektros energijos gamintojams ir tinklo operatoriams, būtų atlygintos iš EEG papildomo mokesčio. Jeigu tam tikrais metais pajamos iš EEG papildomo mokesčio yra didesnės už sąnaudas, perviršis perkeliamas į kitus metus ir EEG papildomas mokestis atitinkamai sumažinamas; jeigu pajamos yra mažesnės už sąnaudas, EEG papildomas mokestis atitinkamai padidinamas. Šios korekcijos atliekamos savaime, dėl jų teisėkūros arba vykdomosios valdžios institucijoms nereikia imtis jokių papildomų intervencinių priemonių.

## 2.2. Žaliajai elektros energijai taikoma lengvata

- (14) Pagal 2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnį, EEG papildomas mokestis konkrečiais kalendoriniais metais elektros energijos tiekėjams yra mažinamas 2 centais už kilovatvalandę (ct/kWh), jeigu jų galutiniams vartotojams tiekiamą EEG elektros energiją atitinka tam tikras sąlygas (vadinamoji *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata*).
- (15) Papildomas mokestis sumažinamas, jeigu tiekėjas pirkto EEG elektros energiją tiesiogiai iš nacionalinių EEG elektros energijos gamintojų pagal tiesioginės rinkodaros susitarimus, kaip apibrėžta 2012 m. EEG įstatymo 33b straipsnio 2 dalyje (tai yra pagal tiesioginės rinkodaros susitarimus, kai EEG elektros energijos gamintojas neprašo paramos pagal 2012 m. EEG įstatymą), o nupirkto EEG elektros energijos kiekis pasiekia šias ribas:
- a) ne mažiau kaip 50 % elektros energijos, kurią tiekėjas tiekia savo galutiniams vartotojams, sudaro EEG elektros energija ir
  - b) ne mažiau kaip 20 % elektros energijos sudaro iš vėjo arba saulės energijos pagaminta elektros energija, kaip apibrėžta 2012 m. EEG įstatymo 29–33 straipsniuose.
- (16) Papildomo mokesčio sumažinimas 2 ct/kWh bus taikomas visam elektros energijos portfeliui. Vadinasi, jeigu tiekėjas 50 % elektros energijos perka iš tradicinių energijos šaltinių, o kitą pusę elektros energijos sudaro EEG elektros energija, nupirkta pagal 15 konstatuojamojoje dalyje aprašytus tiesioginio pardavimo susitarimus, tiekėjas gauna 4 ct/kWh išmoką. Dalis šios išmokos arba ji visa gali būti perduota EEG elektros energijos gamintojams.
- (17) Šiuo aspektu Vokietija paaiškino, kad elektros energijos tiekėjams, kurie prašo taikyti lengvatą, papildomas mokestis sumažinamas 2 ct/kWh visam portfeliui tik tada, jeigu bent 50 % jo dalies sudaro EEG elektros energija. Norėdami išvengti rizikos, kad 50 % riba gali būti nepasiekta labai nedidele dalimi (tada visam portfeliui būtų taikomas visas EEG papildomas mokestis), elektros energijos tiekėjai EEG elektrą perka su saugia marža, tai yra daugiau negu reikalingi 50 %, kartais iki 60 %. Šiuo atveju, norint apskaičiuoti sąnaudomis išreikštą naudą, kurią galima perduoti EEG elektros gamintojams, tą dalį, kuria EEG papildomas mokestis sumažinamas visam portfeliui, tai yra 2 ct/kWh, reikia padalyti iš didesnės EEG elektros energijos dalies. Pavyzdžiui, jeigu ši dalis yra 60 %, faktinė sąnaudomis išreikšta nauda, kurią galima perduoti, bus ne 4 ct/kWh, bet tik 3,3 ct/kWh. Didžiausia *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos* teikiama nauda 2012 m. vidutiniškai sudarė 3,8 ct/kWh, 2013 m. – 3,2 ct/kWh, 2014 m. – 3,9 ct/kWh.
- (18) Norėdama nustatyti galimos ankstesnės diskriminacijos mastą pagal Sutarties 30 ir 110 straipsnius ir imtis taisomųjų priemonių, Vokietija įvertino, kad nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2014 m. liepos 31 d., tai yra per laikotarpį, kurį galiojo 2012 m. EEG įstatymas, kilmės garantijų, atitinkančių EEG elektros energijos jėgaines, kurios būtų galėjusios gauti paramą pagal 2012 m. EEG įstatymą, importas sudarė 1,3 TWh.

Metai	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Tinkamas finansuoti EEG elektros energijos importas pagal kilmės garantijas (GWh)	519	283	547

- (19) Vokietija tvirtina, kad jeigu visai šiai importuotai elektros energijai būtų buvusi taikyta *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata*, maždaug 4 ct/kWh, negautos pajamos iš EEG papildomo mokesčio, kurį moka šią elektros energiją perkantys elektros energijos tiekėjai, būtų sudariusios apie 50 mln. EUR. Vokietija įsipareigojo šią sumą reinvestuoti į jungiamąsias linijas ir Europos energetikos projektus.

### 2.3. EEG papildomo mokesčio viršutinės ribos nustatymas daug energijos vartojančioms įmonėms

- (20) 2012 m. EEG įstatyme elektros energijos tiekėjams nenumatyta prievolė EEG papildomą mokestį perkelti vartotojams. Tačiau 2012 m. EEG įstatyme nustatyta, kaip elektros energijos tiekėjas turi nurodyti EEG papildomą mokestį sąskaitoje už elektros energiją, kai EEG papildomas mokestis yra perkeliamas. Praktiškai visi elektros energijos tiekėjai perkelia visą EEG papildomą mokestį.
- (21) 2012 m. EEG įstatymo 40 straipsnyje nustatoma papildomo mokesčio sumos, kurią elektros energijos tiekėjai gali perkelti daug energijos vartojančioms įmonėms, riba: gavusi prašymą, federalinė tarnyba *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle* (toliau – BAFA), kuri yra valdžios institucija, išleis administracinį aktą, kuriuo elektros energijos tiekėjui bus iš viso uždrausta perkelti EEG papildomą mokestį galutiniam vartotojui, jeigu galutinis vartotojas yra daug elektros energijos vartojanti gamybos įmonė<sup>(9)</sup>. Ši nuostata vadinama „specialiąja kompensacijos taisykle“ (vok. *Besondere Ausgleichsregelung, Besar*).
- (22) 2012 m. EEG įstatymo 40 straipsnyje nurodyta, kad šiuo apribojimu norima sumažinti tų įmonių elektros energijos sąnaudas, siekiant išsaugoti jų tarptautinį konkurencingumą, kai šis apribojimas yra suderinamas su 2012 m. EEG įstatymo tikslais, o nustatyta riba išlieka suderinama su elektros energijos vartotojų, kaip visumos, interesais.
- (23) Pagal 2012 m. EEG įstatymo 41 straipsnio 1 dalį EEG papildomas mokestis apribojamas, jeigu tenkinamos šios sąlygos:
- iš elektros energijos tiekėjo pirktą ir įmonių savo reikmėms vartota elektros energija praėjusiais finansiniais metais sudarė ne mažiau kaip 1 GWh;
  - elektros energijos sąnaudų, kurias turi dengti įmonė, ir jos bendrosios pridėtinės vertės santykis praėjusiais finansiniais metais buvo ne mažesnis kaip 14 %;
  - EEG papildomas mokestis praėjusiais finansiniais metais buvo perkeltas įmonei;
  - įmonėje atliktas sertifikuotas energijos auditas (ši sąlyga netaikoma įmonėms, kurios suvartoja mažiau kaip 10 GWh elektros energijos).
- (24) Bendra 41 straipsnio 3 dalies 1 punkto taisyklė yra ta, kad daug energijos vartojančioms įmonėms EEG papildomo mokesčio viršutinė riba nustatoma laipsniškai tokia tvarka:
- suvartojamas kiekis sudaro iki 1 GWh: viršutinės ribos nėra – visas EEG papildomas mokestis;
  - suvartojamas kiekis sudaro nuo 1 iki 10 kWh: 10 % EEG papildomo mokesčio;
  - suvartojamas kiekis sudaro nuo 10 iki 100 kWh: 1 % EEG papildomo mokesčio;
  - suvartojamas kiekis sudaro daugiau kaip 100 GWh: 0,05 ct/kWh.
- (25) Jeigu daug energijos vartojanti įmonė suvartoja daugiau kaip 100 GWh ir jos elektros energijos sąnaudos sudaro daugiau kaip 20 % bendrosios pridėtinės vertės, įvairios 24 konstatuojamojoje dalyje nurodytos ribos netaikomos, EEG papildomas mokestis apribojamas iki 0,05 ct/kWh visam daug energijos vartojančios įmonės suvartojamam elektros energijos kiekiui (41 straipsnio 3 dalies 2 punktas).
- (26) Federalinės tarnybos BAFA sprendimas privalomas ne tik elektros energijos tiekėjui, bet ir perdavimo sistemos operatoriui. Vadinasi, jeigu federalinė tarnyba BAFA nusprendė, kad daug energijos vartojanti įmonė savo elektros energijos tiekėjui turi mokėti tik sumažintą EEG papildomą mokestį, daug energijos vartojančios įmonės elektros energijos tiekėjo prievolė mokėti EEG papildomą mokestį perdavimo sistemos operatoriui savo ruožtu atitinkamai sumažinama. Nustatydamas EEG papildomą mokestį perdavimo sistemos operatorius į tai atsižvelgs. Visi ginčai dėl federalinės tarnybos BAFA sprendimo nagrinėjami administraciniuose teismuose, nes tas sprendimas yra administracinis aktas. Todėl tie sprendimai taip pat yra tiesiogiai įgyvendinami.

### 2.4. Reguliavimo planas

- (27) Siekdama užtikrinti, kad EEG papildomo mokesčio sumažinimai atitiktų 2014–2020 m. Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai gairių<sup>(10)</sup> (toliau – 2014 m. gairės) 196 ir paskesnių punktų nuostatas, Vokietija pateikė reguliavimo planą.

<sup>(9)</sup> Viršutinė riba taip pat nustatoma geležinkelio įmonėms. Šiame sprendime ši viršutinė riba nėra nagrinėjama. Komisija pasilieka teisę įvertinti 2012 m. EEG įstatymo 42 straipsnį atskira procedūra.

<sup>(10)</sup> OLC 200, 2014 6 28, p. 1.



- (28) Įmonėms, kurios pasinaudojo specialiąja taisykle *BesAR*, bet sumokėjo mažiau, negu būtų turėjusios mokėti pagal 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnyje nustatytas taisykles (būtent 185, 186 ir 187 punktuose nustatytus tinkamumo kriterijus ir 188 ir 189 punktuose nustatytus proporcingumo kriterijus), patikslintas 2013 m. EEG papildomas mokesčiai negali sudaryti daugiau kaip 125 % tais metais faktiškai sumokėto papildomo mokesčio. Patikslintas 2014 m. papildomas mokesčiai negali sudaryti daugiau kaip 150 % tos pačios bazinės vertės, tai yra 2013 m. faktiškai sumokėto papildomo mokesčio. Norėdama paspartinti lėšų susigrąžinimą ir atsižvelgdama į tai, kad atitinkamų metų elektros energijos suvartojimo duomenys turimi ne apie visas įmones, iš kurių reikia susigrąžinti lėšas, Vokietija pirmiausia remsis prašymuose nurodytais suvartojimo duomenimis ir apskaičiuos preliminarią grąžintiną sumą, kurią reikės grąžinti nedelsiant, laikantis Sprendime *Deggendorf* <sup>(11)</sup> nustatyto reikalavimo. Antru etapu remdamasi faktiniais atitinkamų metų elektros energijos suvartojimo duomenimis Vokietija apskaičiuos galutinės grąžintinas sumas ir imsis reikiamų priemonių užtikrindama, kad šios galutinės sumos būtų grąžintos arba sumokėtos.
- (29) Nuo 2015 m. koregavimo mechanizmas yra keičiamas. Pagal 2014 m. EEG įstatymo <sup>(12)</sup> 103 straipsnio 3 dalį, federalinė tarnyba BAFA apribos EEG papildomą mokesčių, kurių daug energijos vartojančios įmonės turės mokėti 2015–2018 m., taip, kad konkrečių metų  $x$  EEG papildomas mokesčiai nebūtų daugiau negu du kartus didesnis už EEG papildomą mokesčių, sumokėtą finansiniais metais,ėjusiais prieš metus, kuriais pateiktas prašymas ( $x - 2$ ). Nors taip tikslinamas EEG papildomas mokesčiai kiekvienais metais bus didinamas, 2015 m. mokėtino papildomo mokesčio viršutinė riba bus nustatyta taip, kad papildomas mokesčiai nebūtų daugiau negu du kartus didesnis už 2013 m. sumokėtą papildomą mokesčių, paskesniais metais (iki 2018 m.) papildomų mokesčių viršutinė riba bus nustatyta tokiu pačiu būdu.

### 2.5. Skaidrumas, EEG sąskaita ir valstybės vykdoma stebėseną

- (30) Federalinei tinklų agentūrai (vok. *Bundesnetzagentur, BNetzA*) pavesta vykdyti tam tikras kontrolės, priežiūros ir vykdymo užtikrinimo funkcijas.
- (31) EEG elektros energijos gamintojai, tinklo operatoriai, perdavimo sistemos operatoriai ir elektros energijos tiekėjai privalo vieni kitiems teikti duomenis, kurių reikia tam, kad EEG sistema būtų tinkamai įgyvendinama. 2012 m. EEG įstatyme išsamiai nustatyta, kokio pobūdžio informaciją ir kuriuo metų laiku reikia sistemškai teikti kitiems veiklos vykdytojams. Tinklo operatoriai, perdavimo sistemos operatoriai ir elektros energijos tiekėjai gali reikalauti, kad buhalteris atliktų šių duomenų auditą.
- (32) 2012 m. EEG įstatymu sukurta ginčų nagrinėjimo tarnyba, kuriai Federalinė aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo ir branduolinės saugos ministerija pavedė spręsti klausimus ir ginčus, kylančius tarp EEG elektros energijos gamintojų, tinklo operatorių, perdavimo sistemos operatorių ir elektros energijos tiekėjų (vok. *Clearingstelle*).
- (33) Be to, pagal 2012 m. EEG įstatymą ir įgyvendinimo reglamentus (*AusglMechV* ir *AusglMechAV*) tinklo operatoriai ir perdavimo sistemos operatoriai privalo skelbti tam tikrus duomenis savo interneto svetainėse (kiek ir kokia kaina pirko EEG elektros energijos). Perdavimo sistemos operatoriai turi visus sandorius, susijusius su 2012 m. EEG įstatymu, atskirti nuo likusios savo veiklos. Jie privalo tvarkyti atskirą visų finansinių srautų, susijusių su 2012 m. EEG įstatymu, finansinę apskaitą, turėti atskirą banko sąskaitą, kurią administruotų drauge su perdavimo sistemos operatoriais ir kuri būtų naudojama visoms išlaidoms ir pajamoms, susijusioms su 2012 m. EEG įstatymu (reglamento *AusglMechAV* 5 straipsnis).
- (34) Perdavimo sistemos operatoriai privalo bendroje interneto svetainėje, pavadintoje „EEG sąskaita“, skelbti bendrą mėnesio pajamų, gautų iš EEG elektros energijos pardavimo neatidėliotinių sandorių rinkoje ir iš EEG papildomo mokesčio, sumą ir bendrą sąnaudų (kompensacijų tinklo operatoriams ir kitų su sistemos valdymu susijusių sąnaudų) sumą. Jie taip pat privalo iš anksto skelbti prognozuojamą ateinančių metų EEG papildomą mokesčių.
- (35) 2012 m. EEG įstatyme nustatyta prievolė įrenginius registruoti valstybės įstaigoje. Registracija bus teisės gauti supirkimo tarifais sąlyga. Registras dar nėra sukurtas, tačiau jau nustatyta atskira prievolė, kad norint pasinaudoti supirkimo tarifais reikia registruoti saulės energijos įrenginius ir skystosios biomasės įrenginius. Federalinė agentūra *BNetzA* administruoja saulės energijos įrenginių registrą, o federalinė institucija *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* administruoja skystosios biomasės įrenginių registrą.
- (36) Tinklo operatoriai ir perdavimo sistemos operatoriai turi teikti federalinei agentūrai *BNetzA* duomenis, kuriuos gauna iš įrenginių operatorių (apie įrenginio vietą, gamybos pajėgumą ir pan.), duomenis apie įrenginių įjungimo į tinklą lygmenį (skirstymo ar perdavimo), suminius ir individualius pagal įrenginius mokamus tarifus, galutinės sąskaitas, išsiųstas elektros energijos tiekėjams, ir duomenis, kurių reikia norint patikrinti taip pateiktų skaičių

<sup>(11)</sup> Sprendimas *TWD Textilwerke Deggendorf prieš Komisiją*, T-244/93 ir T-486/93, ECLI:ES:T:1995:160.

<sup>(12)</sup> 2014 m. liepos 21 d. įstatymas *Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts, Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1066.

tikslumą. Iš elektros energijos tiekėjų reikalaujama pranešti federalinei agentūrai BNetzA savo vartotojams tiekto elektros kiekį ir jų galutines sąskaitas. Federalinė agentūra BNetzA taip pat turi įgaliojimus audituoti EEG elektros energijos įrenginius, kad galėtų stebėti, kaip tinklo operatoriai ir perdavimo sistemos operatoriai laikosi prievolių.

- (37) Perdavimo sistemos operatoriai taip pat turi teikti federalinei agentūrai BNetzA išsamius duomenis apie nustatytą EEG papildomą mokestį. Visų pirma, jie turi pateikti duomenis apie įvairias pajamų ir išlaidų sumas, kuriomis remiasi skaičiuodami EEG papildomą mokestį (reglamento *AusglMechV* 7 straipsnio 2 dalis).
- (38) Subjektai, kurie naudojami viršutine EEG papildomo mokesčio riba, gavę prašymą, Federalinei aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo ir branduolinės saugos ministerijai pateikia visą reikalingą informaciją, kad ši ministerija galėtų įvertinti, ar 40 straipsnyje nurodyti tikslai bus pasiekti.
- (39) Federalinei agentūrai BNetzA pavesta užtikrinti, kad:
- perdavimo sistemos operatoriai neatidėliotinų sandorių rinkoje parduotų elektros energiją, už kurią pagal taikomas taisykles (tai yra pagal reglamentą *AusglMechV*) mokami supirkimo tarifai,
  - perdavimo sistemos operatoriai EEG papildomą mokestį tinkamai apskaičiuotų, nustatytų ir paskelbtų,
  - perdavimo sistemos operatoriai tinkamai surinktų EEG papildomą mokestį iš elektros energijos tiekėjų,
  - supirkimo tarifas ir išmokas tinklo operatoriai tinkamai surinktų iš perdavimo sistemos operatorių,
  - EEG papildomas mokestis būtų mažinamas tik tiems elektros energijos tiekėjams, kurie atitinka 39 straipsnio sąlygas.
- (40) EEG papildomo mokesčio nustatymo srityje federalinei agentūrai BNetzA suteikta įvairių vykdymo užtikrinimo įgaliojimų ir pavesta įvairių funkcijų, susijusių su įvairiais sąnaudų ir pajamų straipsniais, kuriuos perdavimo sistemos operatoriams leidžiama įskaityti apskaičiuojant EEG papildomą mokestį. Pirmia, federalinė agentūra BNetzA turi teisę, suderinusi su kompetentingomis ministerijomis <sup>(13)</sup>, nustatyti taisykles dėl to, kurie straipsniai nustatant EEG papildomą mokestį yra laikomi pajamomis arba išlaidomis ir kokia yra taikytina palūkanų norma. Tuo remdamasi federalinė agentūra BNetzA reglamente *AusglMechAV* dar išsamiau nurodė, kokių rūšių sąnaudas būtų galima įskaityti. Antra, federalinė agentūra BNetzA turi teikti visus svarbius su EEG papildomo mokesčio apskaičiavimu susijusius duomenis ir dokumentus. Trečia, federalinė agentūra BNetzA gali prašyti pateikti papildomos informacijos, įskaitant sąskaitas (reglamento *AusglMechAV* 5 straipsnio 3 dalis). Be to, perdavimo sistemos operatoriai privalo įrodyti, kad tam tikri sąnaudų straipsniai yra tikslūs ir reikalingi, ir tik tada apskaičiuodami EEG papildomą mokestį gali atsižvelgti į šiuos straipsnius (pavyzdžiui, žr. reglamento *AusglMechAV* 6 straipsnio 2 dalį).
- (41) Federalinė agentūra BNetzA turi teisę duoti nurodymus perdavimo sistemos operatoriams ir nustatyti standartines duomenų, kuriuos perdavimo sistemos operatoriai turi jai teikti, formas.
- (42) Federalinė agentūra BNetzA taip pat turi teisę, suderinusi su Federaline aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo ir branduolinės saugos ministerija, nustatyti reikalavimus perdavimo sistemos operatorių vykdomai prekybai EEG elektros energija neatidėliotinų sandorių rinkoje ir nustatyti skatinamąsias priemones, kad elektros energija būtų parduodama geriausiu galimu būdu. Šie reikalavimai nustatyti reglamente *AusglMechAV*.
- (43) Federalinė agentūra BNetzA turi vykdymo užtikrinimo įgaliojimų. Pavyzdžiui, ji gali leisti įsakymus, jeigu perdavimo sistemos operatoriai EEG papildomą mokestį nustato ne pagal taisykles (žr. 38 straipsnio 5 punktą, 61 straipsnio 1 dalies 2 punktą). Ji taip pat gali nustatyti EEG papildomo mokesčio dydį. Reglamente *AusglMechAV* 6 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad EEG papildomo mokesčio skirtumas, palyginus surinktą sumą ir federalinės agentūros BNetzA leidžiamą jo dydį, pagal federalinės agentūros BNetzA vadovaujantis 2012 m. EEG įstatymo 61 straipsnio 1 dalies 3 ir 4 punktais priimtą ir privalomą sprendimą taip pat yra pajamos arba sąnaudos, kaip apibrėžta reglamento *AusglMechAV* 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse. Kitaip, negu tvirtina Vokietija, tai yra įrodymas, kad federalinė agentūra BNetzA gali priimti privalomus sprendimus, kuriais koreguoja papildomo mokesčio dydį. Teisinis pagrindas nustatytas įstatymo *Energiewirtschaftsgesetz* <sup>(14)</sup> (toliau – įstatymas *EnWG*) 61 straipsnio 1 ir 2 dalyse, taikomose kartu su 65 ir paskesniais straipsniais, kuriais federalinei agentūrai BNetzA suteikiama teisė priimti privatiems veiklos vykdytojams taikomus privalomus sprendimus. Federalinė agentūra BNetzA taip pat gali skirti baudas (2012 m. EEG įstatymo 62 straipsnio 1 ir 2 dalys).
- (44) Pati federalinė agentūra BNetzA turi tam tikrų atsiskaitymo prievolių ir turi teikti tam tikrus duomenis Federalinei aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo ir branduolinės saugos ministerijai ir Federalinei ekonomikos ir technologijų ministerijai statistiniais ir vertinimo tikslais.

<sup>(13)</sup> Pagal *AusglMechAV* 11 straipsnį federalinė agentūra BNetzA gali priimti su Federaline aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo ir branduolinės saugos ministerija (dabartine Federaline aplinkos apsaugos, gamtos išsaugojimo, statybos ir branduolinės saugos ministerija) ir Federaline ekonomikos ir technologijų ministerija (dabartine Federaline ekonomikos reikalų ir energetikos ministerija) suderintus reglamentus.

<sup>(14)</sup> 2005 m. liepos 7 d. įstatymas *Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz, EnWG)*, *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 1970, 3621, iš dalies pakeistas 2013 m. spalio 4 d. įstatymo, *Bundesgesetzblatt*, I dalis, p. 3746, 3 straipsnio 4 dalimi.

- (45) Federalinė aplinkos apsaugos tarnyba (vok. *Umweltbundesamt*, UBA) administruoja kilmės garantijų registrą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/28/EB <sup>(15)</sup> 15 straipsnį. Šiuo aspektu federalinė tarnyba UBA yra atsakinga už kilmės garantijų išdavimą, perdavimą ir panaikinimą.

### 3. SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (46) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisija nusprendė pradėti oficialią tyrimo procedūrą, nes manė, kad 2012 m. EEG įstatymu teikiama valstybės pagalba EEG elektros energijos gamintojams, elektros energijos tiekėjams, kurie naudojami *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata*, ir daug energijos vartojančioms įmonėms, ir turėjo abejonių dėl šios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka.
- (47) Dėl to, ar valstybės pagalba yra teikiama, Komisija padarė pirminę išvadą, kad 2012 m. EEG įstatymu suteikta atrankiojo ekonominio pranašumo i) iš AEI ir kasyklų dujų gaunamos elektros energijos gamintojams – taikant supirkimo tarifus, ir ii) daug energijos vartojančioms įmonėms – sumažinant jų mokamus EEG papildomus mokesčius.
- (48) Komisija taip pat padarė pirminę išvadą, kad šie pranašumai buvo finansuoti iš valstybinių išteklių, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad i) paaiškėjo, jog Vokietijos teisėkūros institucija įvedė specialią rinkliavą, iš kurios surinktas lėšas buvo ketinama skirti elektros energijos gamybai iš EEG remti, t. y. EEG papildomą mokestį, ii) Vokietijos teisėkūros ir vykdomosios valdžios institucijos pavedė perdavimo sistemos operatoriams kolektyviai rinkti ir administruoti šį papildomą mokestį pagal valstybės 2012 m. EEG įstatyme ir įgyvendinimo reglamentuose nustatytas taisykles ir iii) buvo atidžiai stebima, kaip perdavimo sistemos operatoriai administruoja šį išteklių.
- (49) Nors padaryta išvada, jog remiantis Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu parama EEG elektros energijai yra suderinama su vidaus rinka, Komisija išreiškė abejones, ar EEG papildomo mokesčio sumažinimus pagal Sutartį, ypač Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b ir c punktus, galima laikyti suderinamais.
- (50) Dar Komisija išreiškė abejones, ar paramos EEG elektros energijai finansavimas pagal 2012 m. EEG įstatymą atitinka Sutarties 30 ir 110 straipsnius, atsižvelgiant į tai, kad nors EEG papildomu mokesčiu naudojasi tik Vokietijos EEG elektros energijos gamintojai, EEG papildomas mokestis taip pat buvo renkamas už importuotos EEG elektros energijos, kurios gamintojai galbūt būtų turėję teisę gauti paramą pagal 2012 m. EEG įstatymą, jeigu būtų įsikūrę Vokietijoje, vartojimą.

### 4. SUINTERESUOTŪJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (51) Suinteresuotosios šalys pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą ir dėl 2014 m. gairių taikymo šiam sprendimui pagal 2014 m. gairių 248 punktą.
- (52) Dauguma suinteresuotųjų šalių tvirtino, kad išvados, jog pagal 2012 m. EEG įstatymą EEG elektros energijos gamintojams arba daug energijos vartojančioms įmonėms yra teikiama valstybės pagalba, daryti nereikėtų. Jos laikosi nuomonės, kad Vokietijos valstybė tik sukūrė sistemą, pagal kurią privatūs veiklos vykdytojai (nuosekliai) vieni kitiems vykdo mokėjimus, tačiau šie veiklos vykdytojai naudoja savo pačių finansinius išteklius. Vien tuo, kad ši sistema įdiegta valstybės teisės aktais (2012 m. EEG įstatymu ir šio įstatymo įgyvendinimo nuostatomis), arba tuo, kad šioje sistemoje dalyvauja federalinė agentūra *BNetzA*, federalinė institucija *Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft*, federalinės tarnybos UBA ir BAFA, kurių esą suteikta ribota kompetencija, suinteresuotųjų šalių nuomone, negalima pakeisti fakto, kad sistemai būdingas privatus pobūdis. Ši analizė daugiausia grindžiama Teisingumo Teismo sprendimais, priimtais bylose *PreussenElektra* <sup>(16)</sup> ir *Doux Élevage* <sup>(17)</sup>. Suinteresuotosios šalys tvirtina, kad jeigu kokia nors pagalba ir teikiama, ją reikėtų laikyti esama pagalba pagal Komisijos sprendimą dėl ankstesnės Vokietijos schemos byloje NN 27/2000 <sup>(18)</sup>.
- (53) Be to, suinteresuotosios šalys nurodė, kad EEG papildomo mokesčio sumažinimai pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą arba pagal 107 straipsnio 3 dalies c punktą yra suderinami su vidaus rinka. Šalys teigia, kad 2012 m. EEG įstatymu yra siekiama dvejopo tikslo: remti EEG elektros energijos gamybos plėtrą ir išsaugoti Vokietijos ir Sąjungos pramoninę bazę. Suinteresuotosios šalys tvirtina, kad bet kuri pagalba, susijusi su 2012 m. EEG įstatymu, yra tinkama ir proporcinga priemonė šiam dvejopam tikslui siekti. Bet kuriuo atveju jos tvirtina, kad Komisija šiuo atveju neturėtų taikyti 2014 m. gairių, nes tada gairės būtų taikomos atgaline data. Komisija taip pat turėtų susilaikyti nuo lėšų susigrąžinimo, nes būtina paisyti pagalbos gavėjų teisėtų lūkesčių, kad pagalba buvo suteikta teisėtai.

<sup>(15)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją, iš dalies keičianti bei vėliau panaikinanti Direktyvas 2001/77/EB ir 2003/30/EB (OL L 140, 2009 6 5, p. 16).

<sup>(16)</sup> Sprendimas *PreussenElektra prieš Schleswig*, C-379/98, ECLI:ES:C:2001:160.

<sup>(17)</sup> Sprendimas *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348.

<sup>(18)</sup> OLC 164, 2002 7 10, p. 5.

- (54) Vokietijos energijos vartotojų asociacija (vok. *Bund der Energieverbraucher*), kuri iš pradžių Komisijai skundė 2012 m. EEG įstatymą, priešingai, tvirtino, kad EEG papildomo mokesčio sumažinimai iš tikrųjų yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, daug energijos vartojančioms įmonėms ir kad jais daroma žala toms Vokietijos įmonėms ir vartotojams, kurie turi mokėti didesnę EEG papildomą mokestį ir negali naudotis panašiais sumažinimais. Asociacija taip pat tvirtino, kad išvados, jog šie sumažinimai yra suderinami pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, daryti negalima. Tokius argumentus pateikė ir keletas Vokietijos piliečių.
- (55) Suinteresuotųjų šalių pateikti argumentai nuodugniau nagrinėjami 7 skirsnyje.

##### 5. VOKIETIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI PROCEDŪRĄ IR DĖL TREČIOSIOS ŠALIES PASTABŲ

- (56) Vokietija pažymi, kad dauguma sistemos, kuri buvo sukurta 2012 m. EEG įstatymu, dalyvių yra privatus subjektai (panašus atvejis jau nagrinėtas byloje *PreussenElektra*), ir kad šie dalyviai nėra viešojo administravimo sistemos dalis. Valstybė joje dalyvauja vieninteliu būdu – priima teisės aktus ir griežtai kontroliuoja, kaip jie vykdomi. Tvirtinama, kad sistemoje dalyvaujančios valdžios institucijos, būtent federalinė agentūra *BNetzA* ir federalinė tarnyba *BAFA*, griežtai laikosi joms priskirtos kompetencijos ribų ir nevaldo jokių lėšų. Pasak Vokietijos, šios institucijos neturi jokios diskrecijos. Vokietija taip pat pažymi, kad patį EEG papildomą mokestį nustato ne valstybė, šis papildomas mokestis nustatomas remiantis rinkos mechanizmu, nes jis priklauso nuo pajamų, gautų pardavus EEG elektros energiją neatidėliotinių sandorių rinkoje. Baigdama Vokietija pabrėžia, kad 2012 m. EEG įstatyme iš tiekėjų nereikalaujama papildomą mokestį perkelti vartotojams, vadinasi, perkėlimas yra elektros energijos tiekėjų kainodaros politikos dalykas. Be to, nė vienas sistemoje dalyvaujantis veiklos vykdytojas neturi specialiųjų įgaliojimų, kurie būtų suteikti viešosios teisės nuostatomis; norėdami vienas kitą priversti vykdyti mokėjimų reikalavimus jie kaip tik turi kreiptis į civilinius teismus.
- (57) Vokietija pateikė šiuos teisinius argumentus; jie yra panašūs į suinteresuotųjų šalių pateiktus argumentus:
- atrankiojo ekonominio pranašumo nėra, nes parama EEG elektros energijai atitinka Sprendime *Altmark* <sup>(19)</sup> nustatytus kriterijus, o daug energijos vartojančioms įmonėms papildomas mokestis sumažintas tik tiek, kad būtų sušvelninta esama nepalanki Vokietijos pramonės padėtis,
  - valstybės kontroliuojami valstybiniai ištekliai nenaudojami, nes 2012 m. EEG įstatymo teisinės ir faktinės padėties negalima prilyginti tai padėčiai, kurią Teisingumo Teismas nagrinėjo byloje *Essent* <sup>(20)</sup> ir *Vent de Colère* <sup>(21)</sup>,
  - jeigu mokėjimai pagal 2012 m. EEG įstatymą ir būtų pagalba, tai būtų esama pagalba pagal Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje NN 27/2000,
  - visa suteikta pagalba yra suderinama pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b ir c punktus,
  - Sutarties 30 ir 110 straipsniai nebuvo pažeisti, nes importuotos EEG elektros energijos negalima lyginti su vidaus rinkoje pagaminta elektros energija, ypač atsižvelgiant į neseniai priimtą sprendimą *Ålands Vindkraft* <sup>(22)</sup>.

- (58) Vokietijos argumentai išsamiau nagrinėjami ir į juos atsikertama 7 skirsnyje.

##### 6. VOKIETIJOS PASIŪLYTI PRISIIMTI ĮSIPAREIGOJIMAI

- (59) Kaip minėta 19 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija pasiūlė prisiimti šiuos įsipareigojimus reinvestuoti 50 mln. EUR į jungiamąsias linijas ir Europos energetikos projektus:

„Kalbant apie 2012 m. EEG įstatymą, būtų galima parengti bendrą *Grünstromprivileg* ir 30 bei 110 straipsnio keliamų klausimų sprendimą. Šį sprendimą sudarytų apskaičiuotajai įtariamoms diskriminacijos sumai prilygstančio dydžio reinvesticija į jungiamąsias linijas arba panašius Europos energetikos projektus. Reinvesticija galėtų būti atliekama kartu įgyvendinant atitinkamą projektą. Remiantis Vokietijos nurodytais skaičiais, 2012 m. sausio mėn.–2014 m. liepos mėn. reinvesticija turėtų siekti 50 mln. EUR. Vėlgi, Vokietija siūlo prisiimti šį įsipareigojimą apsaugodama savo teisinę poziciją (nediskriminuodama).“

<sup>(19)</sup> Sprendimas *Altmark Trans*, C-280/11, ECLI:ES:C:2003:415.

<sup>(20)</sup> Sprendimas *Essent Network Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413.

<sup>(21)</sup> Sprendimas *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851.

<sup>(22)</sup> Sprendimas *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:ES:C:2014:2037.

- (60) Vokietija taip pat pasiūlė priimti šį išpareigojimą dėl 27 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse nurodyto reguliavimo plano:

„Lėšas iš tam tikros įmonės reikia susigrąžinti [susigrąžintina suma susidaro] dėl skirtumo tarp EEG sąnaudų, nustatytų pagal 2014–2020 m. gaires dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai (toliau – 2014 m. gairės), ir EEG sąnaudų, nustatytų pagal 2012 m. EEG įstatymą. Šiuo atžvilgiu reguliavimo plane mokestis, kurį reikia sumokėti pagal 2014 m. gaires, apribojamas ir gali sudaryti ne daugiau kaip 125 % (2013 m.) ir 150 % (2014 m.) mokesčio, sumokėto 2013 m. pagal 2012 m. EEG įstatymą. Į neigiamas susigrąžinamas sumas neatsižvelgiama.“

## 7. PAGALBOS ĮVERTINIMAS

### 7.1. Valstybės pagalbos buvimas pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį

- (61) Pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, „išskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, 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“.
- (62) Vertindama, ar priemonė yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, Komisija turi taikyti šiuos kriterijus: priemonė turi būti valstybės priemonė ir jai turi būti naudojami valstybiniai ištekliai, priemone turi būti palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikri sektoriai, dėl to iškraipoma konkurencija arba tokia grėsmė gali kilti, ir priemone gali būti daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai.

#### 7.1.1. Atrankiojo pranašumo, dėl kurio būtų daroma įtaka prekybai ir konkurencijai, buvimas

- (63) Sprendime pradėti procedūrą Komisija konstatavo, kad 2012 m. EEG įstatymu suteikiamas dvejetainis atrankusis pranašumas, dėl kurio daroma įtaka prekybai ir konkurencijai.
- (64) Pirma, pranašumo suteikta EEG elektros energijos gamintojams. Iš tikrųjų, Komisija nustatė, kad supirkimo tarifais ir išmokomis EEG elektros energijos gamintojams garantuojama jų pagamintos elektros energijos kaina, kuri yra aukštesnė už rinkos kainą. Tą patį galima pasakyti apie tiesioginę EEG elektros energijos rinkodarą, dėl kurios pagal 2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnį buvo įgyjama teisė mokėti sumažintą EEG papildomą mokestį, nes pagal to straipsnio nuostatas EEG elektros energijos gamintojai įgijo galimybę už savo gaminamą elektros energiją gauti kainą, kuri yra didesnė už rinkos kainą. Priemonė buvo atrankioji, nes buvo naudinga tik EEG elektros energijos gamintojams. Be to, elektros energijos rinka buvo liberalizuota, sektoriuose, kuriuose veikia elektros energijos gamintojai, vyko valstybių narių tarpusavio prekyba (sprendimo pradėti procedūrą 76 konstatuojamoji dalis).
- (65) Antra, pranašumo suteikta tuo, kad kai kurioms daug energijos vartojančioms įmonėms pagal specialiąją taisyklę BesAR EEG papildomas mokestis buvo sumažintas. Komisija konstatavo, kad daug energijos vartojančios gamybos sektoriaus įmonės įgijo pranašumo, nes joms buvo nustatyta EEG papildomo mokesčio viršutinė riba. Pagal 2012 m. EEG įstatymo 40 ir 41 straipsnius jos atleistos nuo naštos, kuri įprastu atveju joms tektų. Iš tikrųjų, dėl nustatytos viršutinės ribos perdavimo sistemos operatoriai ir elektros energijos tiekėjai negalėjo iš daug energijos vartojančių įmonių susigrąžinti papildomų paramos EEG elektros energijai sąnaudų. Ši priemonė taip pat laikyta atrankia, nes ja galėjo naudotis tik daug energijos vartojančios gamybos sektoriaus įmonės. Be to, ta priemone galėjo būti iškraipoma konkurencija ir daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai, nes ja naudojosi prekių, kurioms pagaminti suvartojama daug energijos, gamintojai (pavyzdžiui, juodųjų ir spalvotųjų metalų prekių gamintojai, popieriaus pramonės įmonės, chemijos pramonės įmonės, cemento gamintojai), kurių veiklos sektoriuose vyko valstybių narių tarpusavio prekyba (žr. sprendimo pradėti procedūrą 77–80 konstatuojamąsias dalis).
- (66) Vokietija laikosi nuomonės, kad dėl toliau nurodytų priežasčių jokio ekonominio pranašumo nesuteikiama nei EEG elektros energijos gamintojams, nei daug energijos vartojančioms įmonėms, kurios naudojasi specialiąja taisykle BesAR.
- a) Teigiamai, kad EEG elektros energijos gamintojai dėl paties EEG papildomo mokesčio neįgyja jokio ekonominio pranašumo, net jei šis mokestis būtų laikomas valstybiniu ištekliumi, nes supirkimo tarifai, pagal kuriuos jiems yra atlyginama, nepriklauso nuo EEG papildomo mokesčio. Kaip tik priešingai, EEG papildomo mokesčio vos pakanka perdavimo sistemos operatorių patirtims nuostoliams atlyginti. Be to, EEG elektros energijos gamintojams mokamas atlygis esą atitinka Sprendime *Altmark* <sup>(23)</sup> nustatytus kriterijus.

<sup>(23)</sup> Sprendimo *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:ES:C:2003:415, 87–93 punktai. Teisingumo Teismas Sprendime *Altmark* nustatė kriterijus, kuriais paaiškinama, kokiomis aplinkybėmis valdžios institucijos sumokėtas atlygis už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą (VESP) yra laikytinas valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

- b) Dėl daug elektros energijos vartojančių įmonių Vokietija teigia, kad specialiąja taisykle *BesAR* ne suteikiamas ekonominis pranašumas, o kompensuojama konkurenciniu požiūriu nepalanki padėtis, kurioje šios įmonės atsiduria, palyginti su savo konkurentėmis kitose valstybėse narėse (kurių AEI finansavimo sąnaudos yra mažesnės) <sup>(24)</sup> ir trečiojoje valstybėse (kurios dažniausiai nepatiria panašių sunkumų).
- (67) Kai kurios suinteresuotosios šalys ginčijo išvada, kad dėl sumažinto EEG papildomo mokesčio įgyjamas ekonominis pranašumas, dėl kurio gali būti iškraipyta konkurencija. Nurodyta, kad kaip tik šia priemone Sąjungoje atkuriamos vienodos konkurencijos sąlygos, atsižvelgiant į tai, kad pramonės sektoriaus elektros energijos sąnaudos Vokietijoje yra didesnės negu kitur. Be to, kai kurios suinteresuotosios šalys pažymėjo, kad daugiau negu 10 GWh per metus suvartojantys pagalbos gavėjai patiria finansinių sąnaudų, susijusių su privalomuoju energijos vartojimo efektyvumo auditu.
- (68) Vokietija ir suinteresuotosios šalys taip pat ginčijo išvadą, kad ekonominis pranašumas yra atrankusis ir kad dėl jo gali būti padaryta įtaka konkurencijai ir prekybai, visų pirma remdamosi tuo, kad specialioji taisyklė *BesAR* taikoma visoms ir visokio dydžio gamybos pramonės įmonėms. Kai kurios suinteresuotosios šalys tvirtina, kad sumažinimai nėra atrankieji, nes pagalbą gavusių įmonių ir kitų įmonių padėtis nėra panaši, atsižvelgiant į tai, kad pagrindiniai tinkamumo kriterijai yra elektros energijos vartojimo intensyvumas ir elektros energijos suvartojimas, ir tai, kad daug elektros energijos vartojančios įmonės patiria daug didesnę EEG papildomo mokesčio grėsmę negu įmonės, kurios nėra daug elektros energijos vartojančios įmonės. Be to, jos tvirtina, kad net jeigu sumažinti papildomi mokesčiai būtų *prima facie* atrankūs, jie atitiktų paramos EEG elektros energijai sistemos pobūdį ir logiką: nesumažinus mokesčių paramos EEG elektros energijai nebūtų galima finansuoti, nes daug energijos vartojančios įmonės persikeltų už Vokietijos ribų.
- (69) Vokietijos ir suinteresuotųjų šalių pateikti argumentai yra neįtikinami.

#### 7.1.1.1. Vienodų veiklos sąlygų sudarymas įmonėms skirtingose valstybėse narėse

- (70) Pirma, tuo, kad įmonei atlyginamos jau patirtos sąnaudos arba jau sumokėti mokesčiai, iš esmės nepaneigiamas ekonominio pranašumo buvimo faktas <sup>(25)</sup>. Kaip ir vien tai, kad konkuruojančių įmonių kitose valstybėse narėse padėtis yra palankesnė <sup>(26)</sup>, nereiškia, kad pranašumo nėra, nes pranašumo samprata yra grindžiama analize, kurią atliekant įmonės finansinė padėtis vertinama pagal teises ir faktines aplinkybes, kurios tai įmonei susiklosto, kai konkreti priemonė yra taikoma ir kai ji netaikoma. Vis dėlto, atmetus mokesčius ir rinkliavas, Vokietijoje pramonės sektoriaus vartotojams vidutinės elektros energijos kainos yra mažesnės negu kitose valstybėse narėse.
- (71) Bendrasis Teismas neseniai dar kartą patvirtino principą, kad vertinant, ar pranašumo esama, reikia nepaisyti konkurencinių veiklos sąlygų kitose valstybėse narėse <sup>(27)</sup>. Bendrasis Teismas konstatavo, kad vien lengvatinio tarifo pobūdžio, tai yra to, kad įmonei *Alcoa Trasformazioni* buvo atlygintas skirtumas tarp ENEL nustatytų elektros energijos kainų ir tarifo, numatyto 1995 m. potvarkyje, pakanka padaryti išvada, kad atitinkama įmonė mokėjo ne visus mokesčius, kuriuos įprastu atveju būtų turėjusi mokėti iš savo biudžeto <sup>(28)</sup>. Bendrasis Teismas dar padarė išvadą, kad pranašumo įgyjama vien dėl kainų diferencijavimo mechanizmo, tai yra kompensavimo mechanizmo, pobūdžio – šio mechanizmo paskirtis yra suteikti įmonei galimybę nemokėti dalies kainos už prekęms, kuriomis prekiaujama Sąjungos teritorijoje, gaminti reikalingą elektros energiją <sup>(29)</sup>. Bendrasis Teismas taip pat dar kartą išdėstė principą <sup>(30)</sup>, kad valstybės pagalbą reikia įvertinti jos pačios atžvilgiu, o ne atsižvelgiant, pavyzdžiui, į jos tikslą ištaisyti netobulą konkurenciją tam tikroje rinkoje.
- (72) Panašiai dėl EEG papildomo mokesčio sumažinimo pagal specialiąją taisyklę *BesAR* pagerėja pagalbą gavusių įmonių finansinė padėtis, nes joms nereikia dengti sąnaudų, kurias įprastomis sąlygomis turėtų padengti. Iš tikrųjų, jeigu nebūtų specialiosios taisyklės *BesAR* ir federalinės tarnybos BAFA sprendimo, tos įmonės turėtų mokėti visą EEG papildomą mokesť, kaip bet kuris kitas elektros energijos vartotojas. Vokietija pabrėžė, kad sumažinimai reikalingi, kad įmonės, kurioms jie taikomi, išliktų konkurencingos, palyginti su kitų valstybių narių ir trečiųjų valstybių daug energijos vartojančiomis įmonėmis. Taigi Vokietija netiesiogiai pripažįsta, kad pagalbos gavėjams sudaromos ekonomiškai palankesnės sąlygos.

<sup>(24)</sup> Norėdama pagrįsti šį argumentą, Vokietija cituoja Europos energetikos reguliavimo institucijų tarybos (angl. CEER) 2013 m. birželio 25 d. ataskaitą „Status Review of Renewable and Energy Efficiency Support Schemes in Europe“ (ypač p. 18–20 pateiktas lenteles).

<sup>(25)</sup> Sprendimo *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:ES:C:1994:100, 13 punktas; *Vokietija prieš Komisiją*, C-156/98, ECLI:ES:C:2000:467, 25 punktas; *Italija prieš Komisiją*, C-6/97, ECLI:ES:C:1999:251, 15 punktas; *Heiser*, C-172/03, ECLI:ES:C:2005:130, 36 punktas; *GEMO SA*, C-126/01, ECLI:ES:C:2003:622, 28–31 punktai dėl nemokamo atliekų surinkimo ir šalinimo.

<sup>(26)</sup> Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, 173/73, ECLI:ES:C:1974:71, 36 punktas. Taip pat žr. Sprendimo *CETM prieš Komisiją*, T-55/99, ECLI:ES:T:2000:223, 85 punktą.

<sup>(27)</sup> Sprendimo *Alcoa Trasformazioni prieš Komisiją*, T-177/10, ECLI:ES:T:2014:897, 82–85 punktai.

<sup>(28)</sup> Sprendimo *Alcoa Trasformazioni prieš Komisiją*, T-177/10, ECLI:ES:T:2014:897, 82 punktas.

<sup>(29)</sup> Sprendimo *Alcoa Trasformazioni prieš Komisiją*, T-177/10, ECLI:ES:T:2014:897, 84 punktas.

<sup>(30)</sup> Sprendimo *Alcoa Trasformazioni prieš Komisiją*, T-177/10, ECLI:ES:T:2014:897, 85 punktas.

## 7.1.1.2. Atrankumas

- (73) Atsakant į argumentus, kad specialioji taisyklė *BesAR* nėra atrankioji, reikia priminti, kad „nei didelis tinkamų finansuoti įmonių skaičius, nei sektoriaus, kuriam tos įmonės priklauso, įvairumas ir dydis nėra pagrindas daryti išvada, kad valstybės iniciatyva yra bendro pobūdžio ekonomikos politikos priemonė“<sup>(31)</sup>, jeigu į pagalbos gavėjų gretas neįtraukiami kiti sektoriai, pavyzdžiui, paslaugų. Taip jau yra šiuo atveju, nes pagalba naudojasi tik gamybos sektorius (Komisijai nebereikia nagrinėti kitų atrankumo priežasčių). Todėl EEG papildomo mokesčio sumažinimai netaikomi įmonėms, kurių padėtis panaši į pagalbos gavėjų padėtį. Be to, kadangi tai, kiek EEG papildomas mokeskis sumažinamas, priklauso nuo suvartojamo kiekio, subjektai, kurių teisinė ir faktinė padėtis panaši, tai yra daug energijos vartojančios įmonės, yra diferencijuojami, todėl toks sumažinimas savaime yra atrankus.
- (74) Atsakant į argumentą, kad specialiosios taisyklės *BesAR* taikymo sritis ir diferencijavimas yra pateisinami atsižvelgiant į sistemos pobūdį ir bendrą struktūrą, reikėtų priminti, kad „priemonė, kuria nustatoma bendros mokesčių sistemos taikymo išimtis, gali būti pateisinama, jeigu ji tiesiogiai kyla iš minėtos mokesčių sistemos pagrindinių ar svarbiausių principų. Šiuo klausimu turi būti daromas skirtumas tarp, viena vertus, konkrečios mokesčių sistemos tikslų, kurie jai nebūdingi, ir, kita vertus, pačiai mokesčių sistemai būdingų mechanizmų, kurie yra būtini siekiant šių tikslų“<sup>(32)</sup>. Tačiau nei aplinkos apsauga, nei pramonės konkurencingumo išsaugojimas nėra pagrindiniai arba svarbiausi papildomo mokesčio sistemai būdingi principai. Priešingai, tai išoriniai tos sistemos tikslai. Kaip ir kitose ankstesnėse bylose<sup>(33)</sup>, aplinkos apsaugos tikslas nagrinėjamoje byloje negali būti pagrindas pakeisti išvada, kad EEG papildomo mokesčio sumažinimas yra valstybės pagalba. Pirma, tikslas išsaugoti konkurencingumą 2012 m. EEG įstatymo 1 straipsnyje net nėra nurodytas tarp įstatymo tikslų. Priešingai, 40 straipsnio antrame sakinyje faktiškai nurodoma, kad konkurencingumas saugomas, jeigu tai neprieštarauja 2012 m. EEG įstatymo 1 straipsnyje nurodytiems tikslams.

7.1.1.3. Pranašumas, gaunamas dėl EEG papildomo mokesčio; Sprendimas *Altmark*

- (75) Dėl Vokietijos teiginio, kad pačiu AEI papildomu mokesčiu EEG elektros energijos gamintojams pranašumo nėra suteikiama, Komisija nurodo, kad paramos priemonėmis EEG elektros energijos gamintojų finansinė padėtis pagerinama labiau, negu jie galėtų uždirbti parduodami elektros energiją rinkos kaina. EEG papildomu mokesčiu naudojamos šioms paramos priemonėms finansuoti. Priešingai tam, ką teigia Vokietija, tai, ar dėl EEG papildomo mokesčio dydžio supirkimo tarifams gali ar negali būti daroma įtaka, neturi reikšmės, kai reikia nustatyti, ar tais tarifais suteikiamas ekonominis pranašumas.
- (76) Vokietija nurodė, kad parama EEG elektros energijos gamintojams yra tinkama kompensacija už viešųjų paslaugų įpareigojimų vykdymą, kaip apibrėžta Sprendime *Altmark*.
- (77) Sprendime *Altmark* Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybės priemonė nepatektų į Sutarties 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jeigu ta priemonė turėtų būti vertinama „kaip kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas, siekiant vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, o tokios įmonės [negautų] realios finansinės naudos, ir todėl ši priemonė [nesudarytų] joms palankesnių konkurencinių sąlygų nei kitoms įmonėms, kurios su jomis konkuruoja“<sup>(34)</sup>.
- (78) Tačiau šiai išvadai galioja keturios sąlygos<sup>(35)</sup>:
- „Pirma, įmonė gavėja privalo faktiškai būti įpareigota vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti.“
  - „Antra, 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.“

<sup>(31)</sup> Sprendimo *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:ES:C:2001:598, 48 punktas.

<sup>(32)</sup> Sprendimo sujungtose bylose C-78/08–C-80/08 *Paint Graphos*, C-78/08, ECLI:ES:C:2011:550, 69 punktas.

<sup>(33)</sup> Sprendimas *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, ECLI:ES:C:1999:311, 38 ir paskesni punktai; Sprendimas *Heiser*, C-172/03, ECLI:ES:C:2005:130; Sprendimo *British Aggregates Association prieš Komisiją*, C-487/06 P, ECLI:ES:C:2008:757, 86–92 punktai; Sprendimo *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:ES:C:2001:598, 43, 52 ir paskesni punktai.

<sup>(34)</sup> Sprendimo *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:ES:C:2003:415, 87 punktas.

<sup>(35)</sup> Sprendimo *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:ES:C:2003:415, 89–93 punktai.

- c) „Trečia, kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį išlaidų, kurios patiriamos vykdant viešosios paslaugos įpareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu.“
- d) „Ketvirta, kai įmonė, vykdanči viešosios paslaugos įpareigojimus, kiekvienu konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti paraišką pateikusių organizaciją, galinčią teikti šias paslaugas mažiausiomis visuomenei išlaidomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų analize, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šias pareigas, atsižvelgiant į atitinkamas gaunamas įplaukas ir protingą pelną, susijusį su šių įpareigojimų vykdymu.“
- (79) Vokietija tvirtina, kad parama AEI elektros energijos gamintojams atitinka pirmąją sąlygą, nes yra bendriems interesams svarbus tikslas, nustatytas Direktyvos 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją 3 straipsnio 1 dalyje. Be to, pasak Vokietijos, iš Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/72/EB<sup>(36)</sup> 3 straipsnio 2 dalies matyti, kad atsinaujinančiosios energijos skatinimas gali būti viešųjų paslaugų įpareigojimų, nustatomų elektros energijos sektoriuje veikiančioms įmonėms, dalykas.
- (80) Vokietija taip pat mano, kad antrasis Sprendime *Altmark* nustatytas kriterijus yra patenkintas. Pasak Vokietijos, kompensacijų EEG elektros energijos gamintojams parametrai buvo nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai 2012 m. EEG įstatyme.
- (81) Vokietija mano, kad trečiasis kriterijus yra patenkintas, nes Komisija savo sprendime pradėti procedūrą padarė išvadą, jog kompensacija EEG elektros gamintojams nebus per didelė.
- (82) Pagaliau Vokietija tvirtina, kad paramos EEG elektros energijos gamintojams lygis nustatytas remiantis tipinės, gerai valdomos ir pakankamai išteklių turinčios įmonės sąnaudų, kurių ši patirtų vykdydama savo įsipareigojimus, analize. Šiuo atžvilgiu Vokietija remiasi Komisijos sprendime pradėti procedūrą pateikta suderinamumo vertinimo išvada, kad paramos priemonės EEG elektros energijos gamintojams yra skatinamojo poveikio ir yra proporcingos. Iš abiejų šių faktų esą matyti, kad subjektai, kurie naudojami supirkimo tarifais, yra tinkamai valdomi.
- (83) Komisija daro išvadą, kad šie argumentai neįtikinami.
- (84) Pagal pirmąjį Sprendime *Altmark* nustatytą kriterijų reikalaujama, kad viešosios paslaugos teikėjui būtų patikėta vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimą.
- (85) Pagal 2012 m. EEG įstatymą gamintojams nenustatytas gamybos įpareigojimas, gamintojai reaguoja į Vokietijos valstybės suteikiamą ekonominę skatinamąją priemonę.
- (86) Todėl Komisija daro išvadą, kad pirmasis Sprendime *Altmark* nustatytas kriterijus netenkinamas.
- (87) Kadangi Sprendime *Altmark* nustatyti kriterijai taikomi visi kartu, Komisija neprivalo nagrinėti, ar tenkinamas antrasis, trečiasis bei ketvirtasis kriterijai, ir daro išvadą, kad Vokietijos argumentų, jog supirkimo tarifai AEI gamintojams yra tinkama kompensacija už vykdomus viešosios paslaugos įpareigojimus, kaip apibrėžta Sprendime *Altmark*, negalima priimti.

#### 7.1.1.4 Sprendimai *Van der Kooy*, *Danske Busvognmænd* ir *Hotel Cipriani*

- (88) Aptardamos EEG papildomo mokesčio sumažinimus pagal specialiąją taisyklę *BesAR* Vokietija ir kai kurios suinteresuotosios šalys citavo Teisingumo Teismo Sprendimą *Van der Kooy* ir Bendrojo Teismo Sprendimus *Danske Busvognmænd* ir *Hotel Cipriani*<sup>(37)</sup> ir jais remdamosi tvirtino, kad sumažinimais ekonominis pranašumas nesuteiktas.

<sup>(36)</sup> 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/72/EB dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, panaikinti Direktyvą 2003/54/EB (OL L 211, 2009 8 14, p. 55).

<sup>(37)</sup> Sprendimas *Kwekerij Gebroeders van der Kooy ir kt.*, sujungtos bylos 67/85, 68/85 ir 70/85, ECLI:ES:C:1988:38; Sprendimas *Danske Busvognmænd prieš Komisiją*, T-157/01, ECLI:ES:T:2004:76; Sprendimas *Hotel Cipriani ir kt. prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-254/00, T-270/00 ir T-277/00, ECLI:ES:T:2008:537.



- (89) Sprendime *Van der Kooy* Teisingumo Teismas nurodė, kad lengvatinis gamtinių dujų tarifas, taikomas įmonėms, kurios verčiasi šiltnamių daržininkyste, nebūtų pagalba, jeigu „aptariamoje rinkoje jis būtų objektyviai pateisinamas ekonominėmis priežastimis, pavyzdžiui, tuo, kad toje pačioje rinkoje reikia atlaikyti konkurenciją su kitų šaltinių energija, kurios kaina yra konkurencinga“<sup>(38)</sup>. Tačiau priešingai tam, ką teigia Vokietija ir kitos suinteresuotosios šalys, toje byloje nagrinėtas dalykas, dėl kurio buvo kreiptasi į Teisingumo Teismą, yra skirtingų rūšių kuro konkurencija toje pačioje rinkoje ir tai, kaip ši kurą parduodanti įmonė gali nustatyti kuro tarifus, atsižvelgdama į šią konkurenciją, tai yra privataus investuotojo principo taikymas rinkos ekonomikos sąlygomis. Buvo keliamas klausimas, ar dėl didesnių dujų kainų šiltnamių įmonės pradėtų naudoti anglis ir ar tokiu atveju lengvatinių tarifų taikymą būtų galima laikyti racionali ekonomišku dujų įmonės elgesiu. Nagrinėjamu atveju nėra jokių požymių, kad Vokietija elgėsi kaip privatus investuotojas, o Vokietija iš tikrųjų niekada netvirtino, kad reikėtų laikyti, jog EEG papildomo mokesčio sumažinimas daug energijos vartojančioms įmonėms atitinka privataus investuotojo principą.
- (90) Be to, Bendrojo Teismo Sprendimų *Danske Busvognmænd*<sup>(39)</sup> ir *Hotel Cipriani*<sup>(40)</sup> *obiter dicta* Teisingumo Teismas ir Bendrasis Teismas naujesniais sprendimais atmetė. Sprendime *Comitato „Venezia vuole vivere“*<sup>(41)</sup> Teisingumo Teismas aiškiai konstatavo, kad priemonė nelaikoma pranašumu tik tada, kai valstybės priemonė yra kompensacija už paslaugas, kurias vykdydamos viešųjų paslaugų įpareigojimus teikia įmonės, kurioms pavesta teikti bendros svarbos paslaugą, jeigu šios įmonės realios finansinės naudos negauna ir dėl tos priemonės neatsiduria palankesnėje padėtyje, palyginti su kitomis su jomis konkuruojančiomis įmonėmis<sup>(42)</sup>. Teisingumo Teismas pridūrė, kad aplinkybė, jog valstybė narė vienašališkai priimdama priemones siekia suderinti tam tikrame ūkio sektoriuje egzistuojančias konkurencijos sąlygas su vyraujančiomis kitose valstybėse narėse, nepanaikina šių priemonių pagalbos pobūdžio<sup>(43)</sup>. Be to, priemonėmis, kurių paskirtis – kompensuoti galimą nepalankią padėtį, kurioje atsiduria tam tikrame valstybės narės regione įsteigtos įmonės, gali būti suteikiamas atrankusis pranašumas<sup>(44)</sup>.
- (91) Bendrasis Teismas panašiai konstatavo, kad Sprendimu *Danske Busvognmænd* suformuota teismų praktika netaikoma, kai valstybė atleidžia nuo mokesčių, kuriuos įprastu atveju įmonė sumoka iš savo biudžeto. Bendrasis Teismas pakartojo principą, kad kompensacijos mastu, tai yra mastu, kuriuo pašalinamos konkurenciniu požiūriu nepalankios sąlygos, nepanaikinamas tos kompensacijos kaip valstybės pagalbos, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pobūdis<sup>(45)</sup>.
- (92) Vėlesniame sprendime Bendrasis Teismas pripažino, jog tuo, kad sumažinant tam tikrus įnašus yra siekiama įmonėms kompensuoti konkurenciniu požiūriu nepalankias sąlygas, neįmanoma panaikinti šio pranašumo kaip pagalbos, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, pobūdžio. Todėl priemonės, kuria norima kompensuoti struktūriniu požiūriu nepalankias sąlygas, negalima nelaikyti valstybės pagalba, nebent yra tenkinami Sprendime *Altmark*<sup>(46)</sup> nustatyti kriterijai.
- (93) Todėl šio pobūdžio argumentų, kuriuos pateikė Vokietija ir kai kurios suinteresuotosios šalys, negalima priimti.
- (94) Komisija daro išvadą, kad priemone EEG elektros energijos gamintojams suteikiamas atrankusis pranašumas, dėl kurio gali būti padaryta įtaka konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai.

#### 7.1.2. Priskyrimas valstybei

- (95) Sprendime pradėti procedūrą Komisija konstatavo, kad pranašumai yra Vokietijos valstybės suteikti pranašumai, nes supirkimo tarifai ir išmokos, EEG papildomo mokesčio ir to papildomo mokesčio riba yra nustatyti valstybės teisės aktuose ir įgyvendinimo reglamentuose, o papildomo mokesčio viršutinė riba nustatyta tik po to, kai federalinė tarnyba BAFA, valstybės įstaiga, patikrino, ar įvykdytos teisinės sąlygos.
- (96) Vokietija ir trečiosios šalys ginčijo, kad tai valstybės priemonė, remdamosi tuo, kad valstybė tik priėmė teisės aktus ir kad tinklo operatoriai veikia pagal savo pačių susitarimus.

<sup>(38)</sup> Sprendimas *Kwekerij Gebroeders van der Kooy ir kt.*, sujungtos bylos 67/85, 68/85 ir 70/85, ECLI:ES:C:1988:38, 30 punktas.

<sup>(39)</sup> Sprendimas *Danske Busvognmænd prieš Komisiją*, T-157/01, ECLI:ES:T:2004:76, 57 punktas.

<sup>(40)</sup> *Hotel Cipriani ir kt. prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-254/00, T-270/00 ir T-277/00, ECLI:ES:T:2008:537, 185 punktas.

<sup>(41)</sup> Sprendimas *Comitato „Venezia vuole vivere“ ir kt. prieš Komisiją*, C-71/09 P, ECLI:ES:C:2011:368.

<sup>(42)</sup> Sprendimo *Comitato „Venezia vuole vivere“ ir kt. prieš Komisiją*, C-71/09 P, ECLI:ES:C:2011:368, 92 punktas.

<sup>(43)</sup> Sprendimo *Comitato „Venezia vuole vivere“ ir kt. prieš Komisiją*, C-71/09 P, ECLI:ES:C:2011:368, 95 punktas.

<sup>(44)</sup> Sprendimo *Comitato „Venezia vuole vivere“ ir kt. prieš Komisiją*, C-71/09 P, ECLI:ES:C:2011:368, 96 punktas.

<sup>(45)</sup> Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, T-295/12, ECLI:ES:T:2014:675, 144 punktas; Sprendimo *Zweckverband Tierkörperbeseitigung prieš Komisiją*, T-309/12, ECLI:ES:T:2014:676, 261 punktas.

<sup>(46)</sup> Sprendimo *British Telecommunications ir kt. prieš Komisiją*, T-226/09, ECLI:ES:T:2013:466, 71 punktas.

- (97) Analizuojant, ar priemonė yra valstybės priemonė, gali prireikti atidžiai įvertinti vien tik valstybinių įmonių elgseną. Tačiau dėl to, kad valstybės viešojo administravimo ir teisėkūros institucijų veiksmai visada yra laikomi valstybės veiksmais, jokių abejonių nekyla <sup>(47)</sup>.

### 7.1.3. Valstybinių išteklių naudojimas

- (98) Dėl paramos EEG elektros energijos gamintojams Komisija sprendime pradėti procedūrą padarė pirminę išvadą, kad pagal 2012 m. EEG įstatymą valstybė pavedė perdavimo sistemos operatoriams administruoti EEG papildomą mokesčių ir kad iš EEG papildomo mokesčio gautos pajamos yra valstybiniai ištekliai (138 konstatuojamoji dalis).
- (99) Valstybė ne tik nurodė, kam reikia suteikti pranašumą, tinkamumo kriterijus ir paramos dydį, bet ir skyrė finansinių išteklių, iš kurių būtų padengtos paramos EEG elektros energijai sąnaudos. Kitaip negu byloje *Doux Élevage* <sup>(48)</sup>, EEG papildomą mokesčių sukūrė ir įvedė teisėkūros institucijos, tai yra valstybė, tai nėra vien skirstymo sistemos operatorių privati iniciatyva, kurią valstybė padaro privaloma, kad būtų išvengta pasipelnymo. Valstybė apibrėžė papildomo mokesčio paskirtį ir gavėją: iš papildomo mokesčio finansuojama valstybės suformuota paramos politika, tai nėra skirstymo sistemos operatorių sprendimu vykdoma priemonė. Skirstymo sistemos operatoriai negali nustatyti papildomo mokesčio patys taip, kaip nori, ir tai, kaip jie papildomą mokesčių apskaičiuoja, renka ir administruoja, yra griežtai stebima. Tai, kaip jie parduoda EEG elektros energiją, valstybė taip pat stebi. Nuostatomis, pagal kurias įvedamas EEG papildomas mokesčiai, užtikrinama, kad iš papildomo mokesčio būtų gauta pakankamai finansinių išteklių paramai EEG elektros energijai apmokėti ir sistemos administravimo sąnaudoms padengti. Pagal šias nuostatas papildomų mokesčių, kurie viršytų šias sąnaudas, rinkti neleidžiama. Skirstymo sistemos operatoriams neleidžiama naudoti EEG papildomo mokesčio jokio kito pobūdžio veiklai finansuoti, finansiniams srautams turi būti skirtos atskiros sąskaitos (sprendimo pradėti procedūrą 137 konstatuojamoji dalis).
- (100) Remiantis Teisingumo Teismo praktika, ir pranašumai, kurių tiesiogiai suteikia valstybė, ir pranašumai, kurių suteikia valstybės paskirta arba įsteigta viešojo arba privačiojo sektoriaus įstaiga, žymimi valstybinių išteklių sąvoka, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje <sup>(49)</sup>. Todėl vien to, kad pranašumas finansuojamas ne tiesiogiai iš valstybės biudžeto, nepakanka atmesti galimybei, kad yra naudojami valstybiniai ištekliai <sup>(50)</sup>. Be to, tai, kad išteklių kilmė yra privataus pobūdžio, netrukdo jų laikyti valstybiniais ištekliais, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje <sup>(51)</sup>. Tai, kad kuriuo nors metu ištekliai priklauso ne valstybei, taip pat netrukdo jų laikyti valstybiniais ištekliais, jeigu valstybė juos kontroliuoja <sup>(52)</sup> (žr. sprendimo pradėti procedūrą 82, 83 ir 84 konstatuojamąsias dalis).
- (101) Taigi keliose bylose Teisingumo Teismas konstatavo, kad iš privačių veiklos vykdytojų renkami įnašai galėtų būti valstybės pagalba dėl to, kad pagal valstybės teisės aktus buvo konkrečiai paskirta arba įsteigta įstaiga tiems įnašams administruoti <sup>(53)</sup> (žr. sprendimo pradėti procedūrą 85–89 konstatuojamąsias dalis). Iš tikrųjų, „kadangi šios lėšos yra sukaupiamos iš valstybės teisės aktuose nustatytų privalomų įnašų ir, kaip matyti iš šios bylos, yra valdomos bei paskirstomos remiantis šių teisės aktų nuostatomis, jas reikia laikyti valstybiniais ištekliais pagal [107 straipsnį], net jei jas administruoja su valdžios institucijomis nesusijusios institucijos“ <sup>(54)</sup>.
- (102) Todėl sprendime pradėti procedūrą Komisija, remdamasi Bendrojo Teismo išvadomis <sup>(55)</sup>, padarė išvadą, kad kriterijus, kuriuo reikia vadovautis vertinant, ar ištekliai yra valstybiniai, neatsižvelgiant į jų pradinę kilmę, yra viešosios valdžios institucijos vaidmens nustatant aptariamąsias priemones ir jų finansavimo tvarką laipsnis.
- (103) Nors sprendimuose *PreussenElektra* ir *Doux Élevage* Teisingumo Teismas atmetė prielaidą, kad naudoti valstybiniai ištekliai, taip nuspręsta dėl konkrečių tų bylų aplinkybių. Bylos *PreussenElektra* <sup>(56)</sup> atveju nebuvo nei papildomo mokesčio ar įnašo, nei lėšoms administruoti įsteigtos ar paskirtos įstaigos, nes privatiems veiklos vykdytojams

<sup>(47)</sup> Plg. generalinio advokato M. Wathelet išvadų byloje *Commerz Nederland*, C-242/13, ECLI:ES:C:2014:308, 75 ir paskesnius punktus.

<sup>(48)</sup> Sprendimas *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348.

<sup>(49)</sup> Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietiją*, C-78/76, ECLI:ES:C:1977:52, 21 punktus.

<sup>(50)</sup> Sprendimo *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348, 35 punktus.

<sup>(51)</sup> Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 16–20 punktai.

<sup>(52)</sup> Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 21 punktus.

<sup>(53)</sup> Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietiją*, C-78/76, ECLI:ES:C:1977:52, 21 punktus; Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, 173/73, ES:C:1974:71, 35 punktus; Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, 259/85, ECLI:ES:C:1987:478, 23 punktus; Sprendimo *Essent Network Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413, 66 punktus.

<sup>(54)</sup> Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, 173/73, ECLI:ES:C:1974:71, 35 punktus.

<sup>(55)</sup> Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, T-139/09, ECLI:ES:T:2012:496, 63 ir 64 punktai.

<sup>(56)</sup> Sprendimas *PreussenElektra prieš Schleswig*, C-379/98, ECLI:ES:C:2001:160.

nustatytus įpareigojimus šie veiklos vykdytojai turėjo įvykdyti savo pačių lėšomis. Bylos *Doux Élevage* atveju valstybė iš tikrųjų buvo nustaciusi privalomą įnašą, bet privati organizacija galėjo laisvai naudoti iš to įnašo gautas pajamas taip, kaip manė esant tinkama. Todėl jokia surinktų lėšų valstybės kontrolė nevyko.

- (104) Taikydama šiuos principus 2012 m. EEG įstatymu sukurtai paramos sistemai Komisija padarė šias pirmines išvadas.
- (105) 2012 m. EEG įstatymu valstybė įvedė specialią rinkliavą, EEG papildomą mokestį, ir apibrėžė jos paskirtį – ji buvo skirta sąnaudų, kurių perdavimo sistemos operatoriai patiria pirkdami EEG elektros energiją, ir pajamų, kurių gauna pardavę tą elektros energiją, skirtumui finansuoti. Papildomo mokesčio dydžio apskaičiavimo metodika taip pat nustatyta 2012 m. EEG įstatyme, kaip ir principas, kad deficitas ir perviršis yra koreguojami kitais metais. Taip užtikrinama, kad perdavimo sistemos operatoriai nepatirtų nuostolių, kartu tai reiškia, kad jie iš papildomo mokesčio gautų pajamų negali naudoti niekam kitam, tik EEG finansuoti. Komisija padarė išvadą, kad, kitaip negu byloje *PreussenElektra*, valstybė šioms įmonėms suteikė reikiamų finansinių išteklių EEG elektros energijai teikiamai paramai finansuoti (žr. sprendimo pradėti procedūrą 97–103 konstatuojamąsias dalis).
- (106) Be to, Komisija konstatavo, kad perdavimo sistemos operatoriai buvo paskirti administruoti papildomą mokestį. Jie turi:
- pirkti savo teritorijoje pagamintą EEG elektros energiją tiesiogiai iš gamintojo, jeigu gamintojas turi tiesioginę jungtį su perdavimo linija, arba iš skirstymo sistemos operatorių supirkimo tarifais arba sumokėti prekybos išmoką; todėl EEG elektros energija ir finansinė 2012 m. EEG įstatyme numatytos paramos našta yra sutelkta kiekvieno iš keturių perdavimo sistemos operatorių lygmeniu,
  - taikyti *žaliajai elektros energijai taikomą lengvatą* tiekėjams, kurie jos prašo ir įvykdo reikiamas 2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas,
  - tarpusavyje išlyginti EEG elektros energijos kiekį taip, kad kiekvienas iš jų nupirktų tokią pačią EEG elektros energijos dalį,
  - parduoti EEG elektros energiją neatidėliotinių sandorių rinkoje, laikydamiesi 2012 m. EEG įstatyme ir jo įgyvendinimo nuostatose nustatytų taisyklių; tai daryti gali drauge,
  - drauge apskaičiuoti EEG papildomą mokestį, – jis turi būti toks pat kiekvienai Vokietijoje suvartojamai kWh, – kuris apskaičiuojamas kaip skirtumas tarp pajamų, gautų pardavus EEG elektros energiją, ir išlaidų, susijusių su EEG elektros energijos pirkimu,
  - drauge specialiu formatu skelbti EEG papildomą mokestį bendroje interneto svetainėje,
  - taip pat skelbti apibendrintą informaciją apie EEG elektros energiją,
  - palyginti prognozuotą EEG papildomą mokestį su faktiniu konkrečių metų mokesčiu ir patikslinti kitų metų papildomą mokestį,
  - iš anksto skelbti kelerių metų prognozes,
  - rinkti EEG papildomą mokestį iš elektros energijos tiekėjų,
  - (kiekvienas) visiems finansiniams srautams (išlaidų ir pajamų), susijusiems su 2012 m. EEG įstatymu, naudoti atskiras banko sąskaitas.
- (107) Be to, Komisija padarė išvadą, kad valstybė griežtai stebi, kaip perdavimo sistemos operatoriai administruoja papildomą mokestį (sprendimo pradėti procedūrą 110–113 konstatuojamosios dalys). Stebėseną vykdo federalinė agentūra *BNetzA*, kuri taip pat turi reikiamus vykdymo užtikrinimo įgaliojimus. Federalinė agentūra *BNetzA* visų pirma stebi, kaip perdavimo sistemos operatoriai parduoda EEG elektros energiją, už kurią supirkimo tarifais mokama neatidėliotinių sandorių rinkoje, ar perdavimo sistemos operatoriai tinkamai apibrėžia, nustato ir skelbia EEG papildomą mokestį, ar perdavimo sistemos operatoriai tinkamai nustato EEG papildomą mokestį elektros energijos tiekėjams, ar perdavimo sistemos operatoriams tinkamai nustatomi supirkimo tarifai ir išmokos ir tai, ar EEG papildomas mokestis yra sumažinamas tik tiems elektros energijos tiekėjams, kurie atitinka 2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnio sąlygas. Federalinė agentūra *BNetzA* taip pat iš perdavimo sistemos operatorių gauna informacijos apie paramą EEG elektros energijai ir apie tiekėjams nustatytus mokesčius. Be to, federalinė agentūra *BNetzA* gali skirti baudas ir priimti sprendimus, įskaitant sprendimus, kuriais daromas poveikis EEG papildomo mokesčio dydžiui. Komisija taip pat padarė išvadą, kad federalinė tarnyba *BAFA*, kuri yra valstybės įstaiga, remdamasi galimų pagalbos gavėjų prašymais, suteikia teisę daug energijos vartojančioms įmonėms mokėti EEG papildomą mokestį, kuriam nustatyta viršutinė riba.

- (108) Vokietija neigia, kad naudojami valstybiniai ištekliai. Pirma, ji nurodo, kad EEG paramos mechanizmą taiko tik privačios įmonės – ar tai būtų EEG elektros energijos jėgainių operatoriai, tinklo operatoriai, perdavimo sistemos operatoriai ar elektros energijos tiekėjai; visų kategorijų įmonių didžioji nuosavybės dalis yra privati, nors valstybei arba valstybės įstaigoms priklauso nemažos dalies šių įmonių nuosavybės dalis. 2012 m. EEG įstatyme šioms įmonėms nustatant įpareigojimus įmonės nėra skirstomos į privačias ar valstybei priklausančias įmones. Tos valstybės įstaigos, kurios dalyvauja procese (BNetzA, BAFA, UBA), esą nekontroliuoja nei išteklių surinkimo, nei panaudojimo, tik prižiūri, kad sistema būtų teisėta ir veiktu.
- (109) Antra, Vokietija pabrėžia, kad papildomo mokesčio dydis nėra nustatytas 2012 m. EEG įstatyme; jo nenustatė ir jokia valstybės įstaiga. EEG papildomo mokesčio dydis nustatomas pagal rinkos sąlygas, kadangi perdavimo sistemos operatoriai pirmiau parduoda EEG elektros energiją neatidėliotinų sandorių rinkoje, o tada nustato likusias sąnaudas, kurias reikia padengti iš EEG papildomo mokesčio.
- (110) Keletas suinteresuotųjų šalių pritarė Vokietijos analizei, kad 2012 m. EEG įstatymu valstybės pagalba nėra teikiama. Visų pirma, jos ginčija pirminės Komisijos išvadas, kad EEG papildomą mokestį administruoja valstybės paskirtos privačios įstaigos. Jos taip pat tvirtina, kad federalinė agentūra BNetzA ne kontroliuoja iš EEG papildomo mokesčio gaunamas pajamas arba paties papildomo mokesčio dydį, o tik prižiūri jo teisėtumą, o administruojant lėšas neturi jokios įtakos. Pagaliau nors EEG papildomas mokestis mažinamas remiantis 2012 m. EEG įstatymu ir tai įgyvendina federalinė tarnyba BAFA, dėl to esą privatus lėšų pobūdis nesikeičia, nes mokėjimus tarpusavyje vykdo privačios įmonės, jokių etapų jais neperžengiamos privačiojo sektoriaus ribos, tad valstybė negali jų kontroliuoti. Dar nurodoma, kad dėl EEG papildomo mokesčio perkėlimo nuo perdavimo sistemos operatorių elektros energijos tiekėjams, o tada nuo elektros energijos tiekėjų elektros energijos vartotojams, atitinkamai paliekama spręsti perdavimo sistemos operatoriams ir elektros energijos tiekėjams, todėl papildomas mokestis yra privačių įmonių kainodaros dalykas, o ne valstybės nustatytas mokestis.
- (111) Tačiau šiais argumentais pirminės sprendime pradėti procedūrą padarytos išvados pakeisti negalima.

#### 7.1.3.1. Valstybės nustatyto papildomo mokesčio buvimas

- (112) Dėl Vokietijos argumento, kad EEG papildomas mokestis niekada nepatenka į valstybės biudžetą ir nėra paskirstomas per valstybės biudžetą, pakanka priminti, kaip jau padaryta 100 konstatuojamojoje dalyje, jog vien to, kad pranašumas nėra finansuojamas tiesiogiai iš valstybės biudžeto, nepakanka atmesti galimybę, kad yra naudojami valstybiniai ištekliai, jeigu valstybė yra paskyrusi arba įsteigusi įstaigą toms lėšoms administruoti.
- (113) Vokietija pabrėžė, kad EEG papildomas mokestis, kurį elektros energijos tiekėjai turi mokėti perdavimo sistemos operatoriams, yra privataus pobūdžio, nes perdavimo sistemos operatoriai neturi valstybės įstatymais suteikto įgaliojimo arba galių užtikrinti, kad jo reikalavimai sumokėti atlygi, keliami kitiems tiekėjams, būtų vykdomi. Kaip tik, kaip ir kitos privačios įmonės, jie turi kreiptis į civilinius teismus. Tačiau šioje analizėje neatsižvelgiama į tai, kad aptariamai mokėjimai numatyti ne laisvai sulygtose atitinkamų šalių sutartyse, bet teisiniuose valstybės jiems nustatytuose įpareigojimuose (vok. *gesetzliche Schuldverhältnisse*). Todėl perdavimo sistemos operatoriai pagal įstatymą privalo rinkti EEG papildomą mokestį iš elektros energijos tiekėjų.
- (114) Šiuo atžvilgiu pagal susiformavusią teismų praktiką<sup>(57)</sup> pagalbai administruoti gali būti skiriamos valstybės arba privačios įstaigos. Todėl vien tuo, kad perdavimo sistemos operatoriai yra privatūs veiklos vykdytojai, nepaneigiama galimybė, kad yra naudojami valstybiniai ištekliai. Be to, Teisingumo Teismas konstatavo, kad „atskiriant pagalbą, kurią suteikė valstybė, ir pagalbą, kuri suteikta iš valstybinių išteklių, į pagalbos sąvoką įtraukiama ne tik valstybės tiesiogiai suteikta pagalba, bet ir valstybės paskirtų arba sukurtų viešojo arba privačiojo sektoriaus subjektų suteikta pagalba“<sup>(58)</sup>. Sprendime *Sloman Neptun*<sup>(59)</sup> Teisingumo Teismas konstatavo, kad valstybiniai ištekliai yra naudojami, jeigu aptariama sistema (pagal jos tikslą ir bendrą struktūrą) yra norima sukurti pranašumą, kuris valstybei arba privatioms valstybės paskirtoms arba įsteigtoms įstaigoms taptų papildoma našta<sup>(60)</sup>. Todėl tam, kad būtų laikoma, jog valstybiniai ištekliai yra naudojami, pakanka, kad dėl pranašumo mažėtų ištekliai, kuriais privati įstaiga turi teisę naudotis. Sumažintas EEG papildomas mokestis, kurį turi mokėti daug energijos vartojančios įmonės, turi būtent tokį poveikį mažinti elektros energijos tiekėjų iš daug energijos vartojančių įmonių renkamas sumas.

<sup>(57)</sup> Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413, 70 punktas; Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 20 punktas.

<sup>(58)</sup> Sprendimo *Sloman Neptun prieš Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:ES:C:1993:97, 19 punktas.

<sup>(59)</sup> Sprendimas *Sloman Neptun prieš Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:ES:C:1993:97.

<sup>(60)</sup> Sprendimo *Sloman Neptun prieš Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:ES:C:1993:97, 21 punktas.

- (115) Tai, kad elektros energijos tiekėjai neprivalo EEG papildomo mokesčio perkelti elektros energijos vartotojams, nereiškia, kad surinktos pajamos yra privačios, jeigu elektros energijos tiekėjai patys pagal 2012 m. EEG įstatymą yra įpareigoti mokėti papildomą mokesčių perdavimo sistemos operatoriams. Vėlgi, šis įpareigojimas nustatytas ne sutartyje, kurią veiklos vykdytojai galėtų laisvai sudaryti, tai yra teisinis įpareigojimas (vok. *gesetzliches Schuldverhältnis*), tiesiogiai kylantis iš valstybės teisės aktų. Be to, kaip nurodyta 100 konstatuojamojoje dalyje, tai, kad išteklių kilmė yra privataus pobūdžio, netrukdo jų laikyti valstybiniais ištekliais. Kitaip negu byloje *PreussenElektra*, kurioje privatūs veiklos vykdytojai turėjo naudoti savo pačių išteklius, kad sumokėtų produkto pirkimo kainą, perdavimo sistemos operatoriai kolektyviai paskirti administruoti papildomą mokesčių, kurių elektros energijos tiekėjai yra įpareigoti mokėti mainais negaudami nieko lygiavertiško.
- (116) Pasak Vokietijos, kai kurie nacionaliniai teismai išnagrinėjo EEG papildomą mokesčių ir iš jo surenkamas lėšas ir faktiškai padarė išvadą, kad valstybė jų nekontroliuoja. Vienoje byloje, kuria remiasi Vokietija <sup>(61)</sup>, nacionalinis teismas pažymėjo, kad sukurdamą savarankišką sistemą, kuria siekiama viešosios politikos tikslo, Vokietijos valstybė tam tikra apimtimi perdavė AEI paramos finansavimą privatiems veiklos vykdytojams. Dėl šios priežasties nacionalinis teismas laikėsi nuomonės, kad EEG papildomas mokesčiai nėra specialus įnašas (vok. *Sonderabgabe*), kaip apibrėžta Vokietijos konstituciniame įstatyme, nes iš EEG papildomo mokesčio gautos pajamos nebuvo sumokėtos į valstybės biudžetą, o valdžios institucijos negalėjo disponuoti tomis lėšomis, net ir netiesiogiai. Todėl Komisija pažymi, kad nacionalinio teismo išvada padaryta tik dėl nacionalinio konstitucinio įstatymo taikymo, ypač dėl teisinės sąvokos „specialus įnašas“ aiškinimo. Nacionalinis teismas nenagrinėjo, ar 2012 m. EEG įstatymu yra teikiama valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje. Nors tarp nacionalinio teismo vertinimo, atlikto svarstant Vokietijos konstitucinio įstatymo klausimą, ir vertinimo, kurį Komisija turi atlikti pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, galbūt yra panašumų, iš Teisingumo Teismo suformuotos praktikos matyti, jog tam, kad ištekliai būtų laikomi valstybiniais, nėra būtina, kad ištekliai patektų į valstybės biudžetą arba priklausytų valstybei. Kadangi išvada, kad valstybiniai ištekliai naudojami, gali būti daroma ir tada, jeigu jiems administruoti įsteigiama arba paskiriama valstybės arba privati įstaiga, valstybinių išteklių sąvoka yra platesnė už nacionalinio teismo pagal Vokietijos konstitucinį įstatymą taikytą kriterijų <sup>(62)</sup>.

#### 7.1.3.2. Perdavimo sistemos operatorių paskyrimas administruoti papildomą mokesčių

- (117) Vokietija ginčija Komisijos išvadą, kad perdavimo sistemos operatoriai kolektyviai paskirti administruoti valstybinių išteklių. Pasak Vokietijos, valstybė perdavimo sistemos operatoriams nėra davusi jokio pavedimo. Kaip tik įvairūs veiklos vykdytojai, kuriems taikomas 2012 m. EEG įstatymas, kaip visi ekonominės veiklos vykdytojai, tvarko tik privačius tarpusavio reikalavimus, kurie kyla iš įstatymais jiems suteiktų teisių.
- (118) Tačiau Komisija mano, kad 2012 m. EEG įstatymu perdavimo sistemos operatoriams yra aiškiai pavedama vykdyti tam tikrus įpareigojimus ir stebėsenos funkcijas, susijusias su EEG sistema, taip perdavimo sistemos operatoriai tampa pagrindine sistemos veikimo grandimi (žr. 106 konstatuojamąją dalį). Kiekvienas iš keturių Vokietijos perdavimo sistemos operatorių savo teritorijoje centralizuotai valdo visą EEG elektros energiją, visas sąnaudas, kurių patiriama perkant EEG elektros energiją, prekybos išmokų mokėjimą ir sąnaudas, kurių patiriama administruojant EEG papildomą mokesčių. Kiekvienas jų taip pat centralizuotai valdo savo teritorijoje iš EEG papildomo mokesčio gautas pajamas. Todėl yra aišku, kad perdavimo sistemos operatoriai ne tik tvarko privačius tarpusavio reikalavimus, bet ir vykdo 2012 m. EEG įstatymu jiems nustatytus teisinius įpareigojimus.

#### 7.1.3.3. Valstybės, ypač federalinės agentūros BNetzA, vykdoma stebėseną

- (119) Vokietija ir suinteresuotosios šalys dar tvirtina, kad valdžios institucijų, būtent federalinės agentūros BNetzA ir federalinės tarnybos BAFA, kompetencija yra pernelyg ribota, kad jos galėtų reikšmingai kontroliuoti EEG papildomą mokesčių. Federalinė agentūra BNetzA ir federalinė tarnyba BAFA tik prižiūri, kad atitinkamų privačių veiklos vykdytojų veiksmai būtų teisėti, ir, jei reikia, nustato administracines sankcijas (BNetzA) arba patvirtina daug energijos vartojančių įmonių teisę mokėti sumažintą papildomą mokesčių (BAFA). Jos negali daryti įtakos finansiniams srautams ir nesprenžia, kokio dydžio turėtų būti EEG papildomas mokesčiai. Pasak Vokietijos, tuo, kad 2012 m. EEG įstatyme nustatytas papildomo mokesčio apskaičiavimo metodas ir skaidrumo reikalavimai, ir tuo, kad federalinė agentūra BNetzA vykdo priežiūrą, yra tik siekiama neleisti, kad kuris nors privatus veiklos vykdytojas mokėjimų grandinėje neteisėtai pasipelnytų. Tačiau tai turi būti užtikrinta privatiems veiklos vykdytojams kreipiantis į civilinius teismus.
- (120) Priešingai tam, ką teigia Vokietija ir suinteresuotosios šalys, federalinė tarnyba BAFA, gavusi galimų teikiamos pagalbos gavėjų prašymus, suteikia teisę daug energijos vartojančioms įmonėms mokėti EEG papildomą mokesčių,

<sup>(61)</sup> 2013 m. gegužės 14 d. Sprendimas *Oberlandesgericht Hamm*, Nr. 19 U 180/12.

<sup>(62)</sup> Plg. Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietiją*, C-78/76, ECLI:ES:C:1977:52, 21 punktą.

kuriam nustatyta viršutinė riba, ir priima administracinį sprendimą. Šį sprendimą užginčyti galima tik Vokietijos administraciniuose teismuose, ne civiliniuose teismuose, ir šis sprendimas yra tiesiogiai vykdomas. Be to, federalinė agentūra BNetzA pagal įstatymą *EnWG* turi svarbių vykdymo užtikrinimo įgaliojimų, kuriais naudodamasi gali visiems sistemoje dalyvaujantiems veiklos vykdytojams skirti baudas ir priversti laikytis 2012 m. EEG įstatymo.

- (121) Be to, Teisingumo Teismas neseniai Sprendime *Elcogás* patvirtino, kad valstybiniai išteklių yra naudojami net ir tada, kai valstybės įstaiga, kuriai pavesta paskirstyti surinktas lėšas, toje srityje neturi diskrecijos teisės <sup>(63)</sup>.
- (122) Tiksliau tariant, priešingai tam, ką Komisija konstatavo sprendimo pradėti procedūrą 134 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija ir suinteresuotosios šalys tvirtina, kad federalinė agentūra BNetzA negali nustatyti EEG papildomo mokesčio dydžio. Tačiau, kaip minėta 43 konstatuojamojoje dalyje, iš reglamento *AusglMechAV* 6 straipsnio 3 dalies matyti, kad federalinė agentūra BNetzA gali priimti privalomus sprendimus ir koreguoti papildomo mokesčio dydį. Be to, jeigu federalinė agentūra BNetzA turėjo įgaliojimus, neturi reikšmės, kokia apimtimi ji jais naudojosi. Gali būti, kad federalinė agentūra BNetzA paprasčiausiai nemanė, kad reikia priimti kokius nors privalomus sprendimus.

#### 7.1.3.4. Bendroji išvada dėl valstybės kontrolės

- (123) Vokietija ir keletas suinteresuotųjų šalių kritikavo Komisiją, kad ši esą skirtingus EEG sistemos etapus ir ryšius nepagrįstai vertino kaip visumą ir teigė, kad sistemą kontroliuoja valstybė. Jos tvirtina, kad jeigu Komisija šiuos etapus būtų nagrinėjusi atskirai ir dėmesį vienu metu būtų sutelkusi tik į vieno pobūdžio ryšius (EEG elektros energijos gamintojo – skirstymo sistemos operatoriaus ir (arba) perdavimo sistemos operatoriaus; perdavimo sistemos operatoriaus – federalinės agentūros BNetzA; perdavimo sistemos operatoriaus – tiekėjo; tiekėjo – vartotojo), būtų padarė išvadą, kad valstybės kontrolės nėra. Esą federalinė tarnyba BAFA tik vertina tinkamumą ir šiuo atžvilgiu negali naudotis diskrecijos teise.
- (124) Priešingai, tai Vokietija ir suinteresuotosios šalys klysta 2012 m. EEG įstatymu sukurtą finansavimo sistemą vertindamos pernelyg fragmentiškai. Sprendime *Bouygues* Teisingumo Teismas konstatavo: „Kadangi valstybės intervencijos yra įvairių formų ir turi būti nagrinėjamos atsižvelgiant į jų pasekmes, negalima atmesti galimybių [...], kad kelios viena po kitos einančios valstybės intervencijos taikant SESV 107 straipsnio 1 dalį laikytinos viena intervencija“ <sup>(64)</sup>. Toliau Teisingumo Teismas nurodo: „taip gali būti, be kita ko, tuo atveju, kai tarp viena po kitos einančių intervencijų, atsižvelgiant į jų laiką, tikslą ir įmonės padėtį šių intervencijų metu, yra toks glaudus ryšys, kad jų neįmanoma atskirti“ <sup>(65)</sup>. Būtent taip yra EEG sistemoje. 2012 m. EEG įstatymas ir federalinės agentūros BNetzA, federalinių tarnybų BAFA ir UBA ir federalinės institucijos *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* įgaliojimai ir veiksmai yra taip glaudžiai tarpusavyje susiję ir vieni nuo kitų priklauso, kad juos galima laikyti nedalomais.
- (125) Vokietija taip pat tvirtina, kad Komisija padarė klaidingą išvadą dėl valstybės kontrolės iš to, kaip EEG sąskaitoje tvarkomas perteklius ir deficitas. Pirma, Vokietija pažymi, kad EEG sąskaita ir valstybės biudžetas niekaip nesusiję. Valstybė nekompensuoja EEG sąskaitos deficito ir (kaip buvo byloje *Essent*) joks sąskaitos perteklius nėra pervedamas į valstybės biudžetą. Iš tiesų, pagal deficitą ir pagal perteklių sprendžiama, koks turėtų būti kitų metų EEG papildomo mokesčio dydis. Todėl jie tolygiai paskirstomi tarp sistemoje dalyvaujančių privačių veiklos vykdytojų. Valstybė šiuo klausimu neturi jokios įtakos.
- (126) Tačiau Komisija mano, kad valstybės kontrolė reiškia ne tai, kad turi būti atitinkami išteklių šrautai į valstybės biudžetą ir iš jo <sup>(66)</sup>. Tam, kad valstybė kontroliuotų išteklius, pakanka, kad ji visapusiškai reglamentuotų deficito arba pertekliaus susidarymo EEG sąskaitoje atvejus. Lemiamas aspektas yra tas, kad valstybė sukūrė sistemą, pagal kurią tinklo operatorių patirtos sąnaudos yra visiškai atlyginamos iš EEG papildomo mokesčio, o elektros energijos tiekėjams suteikta teisė papildomą mokestį perkelti vartotojams.
- (127) Vokietija taip pat pažymi, kad vien privačių pinigų reguliavimas ir priežiūra negali būti laikoma valstybės pagalba. Vokietija palygina 2012 m. EEG įstatymu sukurtą sistemą su kitomis ekonomikos reguliavimo sritimis, pavyzdžiui, vartotojų apsauga bankininkystės sektoriuje, įpareigojimu vairuotojams įsigyti automobilio draudimą, telekomunikacijų kainų reguliavimu ir sveikatos apsauga. Vokietija tvirtina, kad privatinė ekonominė veiklos

<sup>(63)</sup> Sprendimo *Elcogás*, C-275/13, ECLI:ES:C:2014:2314, 29 punktas.

<sup>(64)</sup> Sprendimo *Bouygues ir kt. prieš Komisiją*, C-399/10 P, ECLI:ES:C:2013:175, 103 punktas.

<sup>(65)</sup> Sprendimo *Bouygues ir kt. prieš Komisiją*, C-399/10 P, ECLI:ES:C:2013:175, 104 punktas.

<sup>(66)</sup> Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 19 punktas; Sprendimo *Elcogás*, C-275/13, ECLI:ES:C:2014:2314, 24 punktas.

reguliuojamas savaime nereiškia valstybės kontrolės. Federalinė agentūra BNetzA, pasak Vokietijos, tik užtikrina vartotojų apsaugą. Tačiau šios sritys, kuriose valstybė tik sukuria vartotojų apsaugos sistemą, ir nagrinėjamas atvejis labai skiriasi. Šiuo atveju valstybė priėmė atskirą teisės aktą, 2012 m. EEG įstatymą, kurio pagrindinis tikslas yra ne vartotojų apsauga. Šiuo atveju valstybė užtikrina nuolatinį pinigų srautą sektoriuje, kuris panaudojamas tame teisės akte numatytiems politiniams tikslams siekti. Be to, remiantis teismų praktika<sup>(67)</sup>, lėšos, kurios finansuojamos iš valstybės narės teisės aktuose nustatytų privalomų mokesčių ir yra valdomos bei paskirstomos remiantis šių teisės aktų nuostatomis, laikytinos valstybiniais ištekliais pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, net jeigu jas administruoja su valdžios institucijomis nesusiję subjektai. Todėl 2012 m. EEG įstatymo negalima lyginti su valstybės priemonėmis, kurioms valstybė nedaro įtakos arba kurioms ji neužtikrina finansavimo.

- (128) Pasak Vokietijos, ši padėtis yra panaši į nagrinėjamą bylą *Doux Élevage*. Sprendime *Doux Élevage* Teismas konstatavo, kad lėšos, gautos sumokėjus šias rinkliavas, neplaukia per valstybės biudžetą ir valstybė neatiduoda jokių savo pajamų, lėšos visą laiką yra privataus pobūdžio, dėl rinkliavos nemokėjimo turi būti kreipiamasi į civilinius teismus<sup>(68)</sup>. Be to, įnašams „nuolat netaikoma viešoji kontrolė“, „valstybės institucijos negali [jomis] disponuoti“<sup>(69)</sup> ir iš tikrųjų, valdžios institucijoms nebuvo leidžiama įnašų kontroliuoti, joms leidžiama vykdyti tik „teisėtumo ir įstatymo laikymosi kontrolę“<sup>(70)</sup>. Nepaisant Vokietijos argumentų, nagrinėjama byla nepanaši į bylą *Doux Élevage*. Skirtumas tas, kad byloje *Doux Élevage* „atitinkama tarpšakinė organizacija sprendžia dėl šių išteklių, kurie yra visiškai skirti jos nusistatytiems tikslams, naudojimo“<sup>(71)</sup>. Nagrinėjamoje byloje EEG papildomo mokesčio paskirtį nustatė valstybė, įgyvendinimą visapusiškai kontroliuoja valstybė. Be to, byloje *Doux Élevage* Prancūzijos valdžios institucijos tik nustatė, kad anksčiau galiojęs savanoriškas įnašas tapo privalomu visiems atitinkamų sričių veiklos vykdytojams, o nagrinėjamoje byloje valstybė sukūrė ištisą privačių veiklos vykdytojų sąnaudų apskaičiavimo ir išlyginimo tarpusavyje mechanizmą.
- (129) Vertindama valstybės kontrolę Vokietija teigia, kad Komisija dviprasmiškai vartoja žodį „valstybė“. Kaip matyti iš bylos *Doux Élevage*, žodžiu „valstybė“ pirmiausia turėtų būti vadinama vykdomoji valdžia, tai yra Vyriausybė ir administracinės žinybos, ne parlamento išleisti bendrai taikomi teisės aktai. Vien tai, kad valstybė priėmė reglamentą *AusglMechV*, nereiškia valstybės kontrolės.
- (130) Tačiau kriterijų „valstybė“ reikia suprasti plačiąja prasme. Pirma, Teisingumo Teismas ne kartą konstatavo, kad valstybės sąvoka natūraliai apima ir teisėkūros instituciją<sup>(72)</sup>. Be to, kaip paminėta 124 konstatuojamojoje dalyje, valstybės kontrolė vykdoma įvairiomis reguliavimo ir kontrolės priemonėmis ir neturėtų būti vertinama izoliuotai. Nagrinėjamu atveju atitinkamas teisės aktas yra toks detalus, kad sistemos valstybės kontrolė yra užtikrinama valstybės institucijoms aktyviau nedalyvaujant. Be to, federalinė agentūra BNetzA turi daug įgaliojimų daryti įtaką procesui.
- (131) Vokietija, priešingai, tvirtina, kad 2012 m. EEG įstatymo atveju padėtis labai skiriasi nuo bylos *Essent* nagrinėtos padėties. Pastaruoju atveju mokesčio dydis buvo nustatytas įstatyme, nepaisant to, kokias sąnaudas iš jo reikės padengti. Be to, 400 mln. NLG sumą viršijusios lėšos buvo pervedamos į valstybės biudžetą. EEG papildomo mokesčio dydį, priešingai, nustato perdavimo sistemos operatoriai pagal pardavimus neatidėliotinių sandorių rinkoje, valstybė tam negali daryti įtakos. Be to, EEG sąskaitos perviršis išlieka sistemoje, nes turi įtakos kitų metų papildomam mokesčiui.
- (132) Kaip pažymėta 126 konstatuojamojoje dalyje, valstybės kontrolė reiškia ne tai, kad turi būti atitinkamų išteklių srantai į valstybės biudžetą ir iš jo<sup>(73)</sup>. Be to, nagrinėjamu atveju EEG papildomas mokestis apskaičiuojamas pagal teisės aktų nuostatas, atsižvelgiant į perdavimo sistemos operatorių gautą rinkos kainą. Kaip paaiškinta sprendimo pradėti procedūrą 13 konstatuojamojoje dalyje, tai, kaip perdavimo sistemos operatoriai apskaičiuoja EEG papildomą mokestį, kai sužino, kokia rinkos kaina bus neatidėliotinių sandorių rinkoje, yra visapusiškai reglamentuota ir nustatyta 2012 m. EEG įstatyme.

<sup>(67)</sup> Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 25 punktas; Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, 173/73, ECLI:ES:C:1974:71, 16 punktas.

<sup>(68)</sup> Sprendimo *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348, 32 punktas.

<sup>(69)</sup> Sprendimo *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348, 36 punktas.

<sup>(70)</sup> Sprendimo *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:ES:C:2013:348, 38 punktas.

<sup>(71)</sup> Žr. 69 išnašą.

<sup>(72)</sup> Sprendimo *Komisija prieš Nyderlandus*, C-279/08 P, ECLI:ES:T:2011:551, 102–113 punktai.

<sup>(73)</sup> Sprendimo *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:ES:C:2013:851, 19 punktas; Sprendimo *Elcogás*, C-275/13, ECLI:ES:C:2014:2314, 24 punktas.

- (133) Be to, Vokietija tvirtina, kad jeigu byloje *Essent* nagrinētu atveju mokestį administruoti buvo pavesta vienai specialiai įstaigai, 2012 m. EEG įstatyme faktiškai nustatomi įpareigojimai neapibrėžtam skaičiui privačių veiklos vykdytojų, tai yra tinklo operatorių, perdavimo sistemos operatorių ir elektros energijos tiekėjų, ir šie įpareigojimai apibrėžiami bendrais aspektais. Tai nėra pavedimas, o tokio didelio skaičiaus privačių veiklos vykdytojų negalima laikyti valstybės paskirtais administruoti mokestį. Kaip nurodyta 118 konstatuojamojoje dalyje, perdavimo sistemos operatoriai, o ne kurie nors kiti veiklos vykdytojai, yra subjektai, paskirti administruoti EEG papildomą mokestį. Be to, nėra jokio teisinio pagrindo, kuriuo remiantis valstybei narei būtų draudžiama valstybės išteklius pavesti administruoti daugiau negu vienam subjektui.
- (134) Vokietija ir suinteresuotosios šalys taip pat pabrėžia, kad tarp 2012 m. EEG įstatymo ir neseniai priimto Sprendimo *Vent de colère* esą yra skirtumų <sup>(74)</sup>. Prancūzijoje atitinkamą įnašą iš vartotojų rinko valstybės valdomas fondas, o Vokietijoje privatus perdavimo sistemos operatoriai renka EEG papildomą mokestį iš privačių tiekėjų, o šie jį gali perkelti vartotojams. Prancūzijoje įnašo dydis buvo nustatytas ministerijos potvarkiu, o Vokietijoje jo dydį apskaičiuoja perdavimo sistemos operatoriai pagal faktines savo sąnaudas. Prancūzijoje susidarius deficitui įsikištų valstybė, o Vokietijoje perdavimo sistemos operatoriai deficitą pirmiau turėtų padengti, o tik po to jį kompensuotų kitais metais padidindami EEG papildomą mokestį.
- (135) Tvirtindama, kad valstybiniai ištekliai yra naudojami tik tada, kai vykdomoji valdžios institucija disponuoja lėšomis, Vokietija neteisingai aiškina teismų praktiką. Kaip paaiškinta 130 konstatuojamojoje dalyje, valstybės sąvoka apima ne tik vykdomosios valdžios, bet ir teisėkūros institucijas, taip pat nėra reikalaujama, kad valstybė galėtų disponuoti lėšomis taip, tarsi jos būtų valstybės biudžeto dalis. Kaip pažymėta 114 konstatuojamosiose dalyse, nėra svarbu, ar valstybinius išteklius administruojantis subjektas yra privatus, ar valstybinis. Be to, perdavimo sistemos operatoriai apskaičiuoja EEG papildomą mokestį pagal savo sąnaudas taip, kaip nustatyta 2012 m. EEG įstatyme, ir tai, kad valstybė sistemoje įdiegė rinkos mechanizmą, valstybinių išteklių naudojimo faktui įtakos neturi. Valstybė taip pat nustato, ką daryti, jeigu susidaro deficitas. Iš tikrųjų, valstybė pati deficito nepadengia, bet reglamentuoja ir kontroliuoja deficito padengimo būdą, taip pat ir iš paties EEG papildomo mokesčio.
- (136) Be to, Vokietija tvirtina, kad Sprendime *Vent de colère* reikalaujama, kad valstybė turėtų diskrecijos bet kuriuo metu disponuoti finansiniais ištekliais, o 2012 m. EEG įstatymo atveju valstybė tik priėmė teisės aktą, bet neturi tokios diskrecijos. Pasak Vokietijos, Komisija nepakankamai aiškiai atskyrė tikrąsias vykdomosios kontrolės priemones nuo vien teisėkūros veiklos. Valstybės kontrolė reiškia, kad valstybė turi diskrecijos disponuoti finansiniais ištekliais. Sprendimo *Vent de colère* 21 punkte Teisingumo Teismas dar kartą patvirtina šią išvadą.
- (137) Pasak Vokietijos, tai, kad valstybės kontrolės nėra, matyti ir iš to, kad valstybė negali nustatyti EEG papildomo mokesčio dydžio. Iš tikrųjų, atsižvelgiant į tai, kad papildomo mokesčio dydis priklauso nuo pajamų, kurias perdavimo sistemos operatoriai uždirba neatidėliotinių sandorių rinkoje parduodami EEG elektros energiją, EEG papildomo mokesčio dydį nulemia tik rinka. Komisija pripažįsta, kad valstybė ne visada nustato tikslų EEG papildomo mokesčio dydį, veikiau ji nustato mokesčio apskaičiavimo pagal elektros energijos pardavimo kainą būdą. Be to, valstybė finansavimo sistemoje gali įdiegti rinkos mechanizmus neatsisakydama finansavimo kontrolės. Tuo atžvilgiu Komisija nemato skirtumo tarp valstybinio mokesčio, kurį nustato valstybės institucijos, ir teisinės prievolės, kurią valstybė nustato teisės aktuose. Abiem atvejais valstybė, priimdama teisės aktus, organizuoja finansinių išteklių pervedimą ir nurodo, kokiems tikslams šiuos finansinius išteklius galima naudoti.
- (138) Todėl Komisija nekeičia savo vertinimo, kad parama AEI elektros energijos gamintojams ir elektros energijos gamybai iš kasyklų dujų per supirkimo tarifus yra finansuojama iš valstybinių išteklių.

#### 7.1.4. Iškraipomasis poveikis konkurencijai ir prekybai

- (139) Be to, paaiškėjo, kad dėl pranašumo, kurį įgyja EEG elektros energijos gamintojai ir daug energijos vartojančios įmonės, gali būti iškraipoma konkurencija ir daroma įtaka prekybai, nes rinkos sektoriai, kuriuose veikia pagalbos gavėjai, yra liberalizuoti ir juose vyksta valstybių narių tarpusavio prekyba.

#### 7.1.5. Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo

- (140) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2012 m. EEG įstatymu teikiama valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnyje, ir EEG elektros energijos gamintojams, ir, remiantis specialiąja taisykle *BesAR*, daug energijos vartojančioms įmonėms.

<sup>(74)</sup> Žr. 21 išnašą.



## 7.2. Esama pagalba, nauja pagalba ir pagalbos teisėtumas

- (141) Sprendime pradėti procedūrą Komisija nurodė, kad buvo padariusi išvadą, jog pagal Vokietijos atsinaujinančiosios energijos įstatymą, įsigaliojusį 2000 m. balandžio 1 d. (toliau – 2000 m. EEG įstatymas) ir galiojusį iki 2012 m. EEG įstatymo, valstybės pagalba nebuvo teikiama (Komisijos sprendimas byloje NN 27/2000) <sup>(75)</sup>. Tačiau Komisija manė, kad 2012 m. EEG įstatyme numatyti pakeitimai buvo dideli ir kad remiantis 2012 m. EEG įstatymu suteikta pagalba yra nauja pagalba, kuriai ankstesnis Komisijos sprendimas netaikomas (sprendimo pradėti procedūrą 150 konstatuojamoji dalis).
- (142) Vokietija ir kelios suinteresuotosios šalys tai užginčijo.
- (143) Vokietija ir suinteresuotosios šalys tvirtina, kad pakeitimais, kurie buvo įdiegti nuo pradinės 2000 m. EEG įstatymo redakcijos iki 2012 m. EEG įstatymo redakcijos, pagalbos schema nebuvo labai pakeista, taigi 2012 m. EEG įstatymas yra esama pagalba.
- (144) Vis dėlto Vokietija sutinka, kad 2012 m. EEG įstatymas ir 2000 m. EEG įstatymas skiriasi dviem aspektais:
- a) Pasikeitė finansinio išlyginimo mechanizmas: vietoj iš pradžių numatyto fizinio EEG elektros energijos srauto tiekėjams dabar perdavimo sistemos operatoriai yra įpareigoti patys parduoti EEG elektros energiją neatidėliotinų sandorių rinkoje. Už tam tikrą elektros energijos kiekį sumokėję EEG papildomą mokestį, elektros energijos tiekėjai gali žymėti tą kiekį kaip EEG elektros energiją. Pasak Vokietijos, tai reiškia, kad elektros energijos tiekėjai perka elektros energijos „buvimo atsinaujinančiąja energija ypatybę“ ir gali nurodyti vartotojams, už kokią jos dalį sumokėjo papildomą mokestį (palyg. su 2012 m. EEG įstatymo 53 straipsnio 1 dalimi ir 54 straipsnio 1 dalimi).
- b) 2000 m. EEG įstatyme nėra specialiosios taisyklės *BesAR*.
- (145) Be šių dviejų skirtumų, 7, 8 ir 9 konstatuojamosiose dalyse aprašytas mechanizmas, pasak Vokietijos, yra identiškas numatytajam 2000 m. EEG įstatyme. Visų pirma, Vokietija tvirtina, kad esminis aspektas, būtent tai, kad elektros energijos tiekėjai atlygina papildomas perdavimo sistemos operatorių sąnaudas, patirtas perkant EEG elektros energiją iš savo pačių išteklių, jau buvo numatytas 2000 m. EEG įstatyme.
- (146) Komisija nekeičia išvados, kad valstybės pagalba, teikiama pagal 2012 m. EEG įstatymą, yra nauja pagalba, nes 2012 m. EEG įstatymas labai skiriasi nuo 2000 m. EEG įstatymo.
- (147) Iš tikrųjų, Vokietijos pripažinti pakeitimai, būtent finansinio išlyginimo mechanizmo pakeitimas ir specialiosios taisyklės *BesAR* įvedimas, yra dideli pakeitimai.

### 7.2.1. Finansinio išlyginimo mechanizmo pakeitimas

- (148) Pirmiausia Komisija pažymi, kad nors 2002 m. ji nusprendė, kad pagal 2000 m. EEG įstatymą valstybiniai išteklių nepervedami, šis vertinimas buvo atliktas netrukus po to, kai buvo priimtas Sprendimas *PreussenElektra*. Tačiau paskesniuose Teisingumo Teismo sprendimuose Sprendimas *PreussenElektra* išaiškintas ir net apribotas. Remiantis sprendimais *Essent*, *Vent de colère* ir *Elcogás* atrodytų, kad pradiniam finansinio išlyginimo mechanizme valstybė jau buvo patikėjusi perdavimo sistemos operatoriams administruoti pagalbos schemą, kuri buvo finansuojama iš papildomo mokesčio, renkamo iš elektros energijos tiekėjų.
- (149) Lemiamas veiksnys yra tas, kad finansinio išlyginimo mechanizmas labai pakeistas. Daugiau jis nebesideda iš įsipareigojimų fiziškai pirkti elektros energiją (tinklo operatoriams – iš EEG elektros energijos gamintojų; perdavimo sistemos operatoriams – iš tinklo operatorių; elektros energijos tiekėjams – iš perdavimo sistemos operatorių) grandinės. Dabar fizinis perdavimas nutrūksta perdavimo sistemos operatorių, kurie turi prekiauti EEG elektros energija, lygmeniu. Ši prekyba buvo atskirta nuo finansinio išlyginimo mechanizmo. Finansinio išlyginimo mechanizmu tik paskirstomos sąnaudos tarp įvairių veiklos vykdytojų. Valstybė perdavė perdavimo sistemos operatoriams atsakomybę už centralizuotą šių sąnaudų valdymą, skaičiavimą ir lėšų surinkimą iš elektros energijos tiekėjų.
- (150) Be to, 2000 m. EEG įstatyme nebuvo numatyta, kad elektros energijos vartotojai taip pat turėtų būti priversti dalyvauti padengiant EEG elektros energijos gamybos sąnaudas. Tai spręsti buvo palikta kompetentingai reguliavimo institucijai, kuri tuo metu vis dar turėjo įgaliojimus reguliuoti galutinių vartotojų mokamas elektros energijos kainas. Pagal 2012 m. EEG įstatymą tiekėjams aiškiai leidžiama sąnaudas perkelti savo vartotojams ir *de facto* jie visi sąnaudas perkelia.

<sup>(75)</sup> OLC 164, 2002 7 10, p. 5.

- (151) Be to, federalinei agentūrai BNetzA, kuri pagal 2000 m. EEG įstatymą neatliko jokio vaidmens, suteikti įgaliojimai stebėti šiuos finansinius srautus ir užtikrinti, kad būtų vykdomas 2012 m. EEG įstatymas, visų pirma siekiant saugoti vartotojus. Federalinė tarnyba BAFA, kuri pagal 2000 m. EEG įstatymą taip pat neatliko jokio vaidmens, remdamasi 2012 m. EEG įstatyme numatytais kriterijais, priima sprendimą dėl EEG papildomo mokesčio sumažinimo tam tikroms įmonėms.

#### 7.2.2. Specialioji taisyklė Besondere Ausgleichsregelung (BesAR)

- (152) Logiškas elektros energijos vartotojų įtraukimo į dalijimosi išlaidomis mechanizmą padarinys yra tas, kad daug energijos vartojančioms įmonėms sumažinamas papildomas mokestis. Pagal 2012 m. EEG įstatymą federalinė tarnyba BAFA, kuri pagal 2000 m. EEG įstatymą neatliko jokio ypatingo vaidmens, priimdama administracinius sprendimus turi patvirtinti, ar daug energijos vartojančios įmonės atitinka specialiosios taisyklės BesAR sąlygas. Kai kurios suinteresuotosios šalys tvirtino, kad vien dėl to, jog kai kuriems elektros energijos vartotojams nustatoma papildomo mokesčio viršutinė riba, negali pasikeisti finansinių išteklių, kuriuos jie sumoka, privatus pobūdis. Tačiau Komisija mano, kad specialioji taisyklė BesAR yra papildomas įrodymas, kad 2012 m. EEG įstatymas nebėra grindžiamas pirkimo naudojant privačius išteklius prievolėmis, šiame įstatyme numatyta kompleksinė sąnaudų paskirstymo sistema, tam tikru laipsniu grindžiama rinkliavomis pagal paskirstymo teisingumo principą; šią sistemą sukūrė valstybė ir stebi valstybės institucijos.
- (153) Taigi, įvairūs 2000 m. EEG įstatymo ir 2012 m. EEG įstatymo skirtumai apibendrinti toliau pateiktoje lentelėje. Iš jų matyti, kad 2012 m. EEG įstatymu sukurta visiškai nauja sistema.

Ypatumas	2000 m. EEG įstatymas	2012 m. EEG įstatymas
Papildomo mokesčio perkėlimas	Veiklos vykdytojų prievolių pirkti EEG elektros energiją seka	Sąnaudų perdavimas atskirtas nuo EEG elektros energijos perdavimo
Finansinio išlyginimo mechanizmas trečiu lygmeniu	Sąnaudų išlyginimas susietas su EEG elektros energijos pirkimu	Sąnaudų išlyginimas EEG elektros energiją parduodant neatidėliotinu sandorių rinkoje
Galutiniai vartotojai turi padengti sąnaudas, tačiau kai kuriems jų taikoma viršutinė riba	Nenumatyta	Specialioji taisyklė BesAR: daug energijos vartojančios įmonės gali prašyti sumažinti jų mokamą papildomą mokestį
BNetzA vaidmuo	Nėra	Prižiūri, kaip nustatomas papildomas mokestis, užtikrina vykdymą
BAFA vaidmuo	Nėra	Leidžia sumažinti papildomą mokestį
Papildomo mokesčio dydis	0,2 ct/kWh (2000 m.)	6,24 ct/kWh (2014 m.)
EEG elektros energijos supirkimas	Mažiau negu 1 mlrd. EUR (2000 m.)	Daugiau negu 20 mlrd. EUR (2013 m.)

- (154) Kadangi 2012 m. EEG įstatymas taikomas tik 2013 ir 2014 m. EEG papildomo mokesčio sumažinimui, valstybės pagalba yra tik tų dvejų metų papildomo mokesčio sumažinimas <sup>(76)</sup>.

### 7.3. Suderinamumas su vidaus rinka

- (155) Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, kad valstybės pagalbą EEG elektros energijos gamintojams būtų galima skelbti suderinama su vidaus rinka. Tačiau ji išreiškė abejones, ar šią teikiamą pagalbą būtų galima vertinti atskirai nuo jos finansavimo mechanizmo, tai yra EEG papildomo mokesčio. Ji taip pat padarė pirminę išvadą, kad EEG papildomu mokesčiu pažeidžiamas Sutarties 30 arba 110 straipsnis.

<sup>(76)</sup> 2012 m. EEG įstatymas įsigaliojo 2012 m. sausio 1 d., taigi pirmieji sumažinimai, dėl kurių pagal tą įstatymą galėjo kreiptis daug energijos vartojančios įmonės, suteikti 2013 m. 2012 m. mokestis mažintas pagal kitą, iki 2012 m. EEG įstatymo galiojusį įstatymą, todėl šia procedūra tie mokesčio sumažinimai nenagrinėjami.

- (156) Sprendime pradėti procedūrą Komisija taip pat išreiškė abejones, ar specialiąją taisyklę BesAR būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį.

7.3.1. Teisinis specialiosios taisyklės BesAR suderinamumo vertinimo pagrindas ir mastas

- (157) Vertinant suderinamumą nagrinėjama tik nauja pagalba, suteikta pagal 2012 m. EEG įstatymą. EEG papildomo mokesčio sumažinimo, kuris nustatytas 2012 m., teisinis pagrindas yra 2011 m. pabaigoje federalinės tarnybos BAFA priimtas administracinis aktas. Todėl jam taikomas Reglamento (EB) Nr. 659/1999<sup>(77)</sup> 1 straipsnio b punkto ii papunktis.
- (158) Šis sprendimas netaikomas sumažintam EEG papildomam mokesčiui, kurį moka geležinkelių įmonės. Komisija pasilieka teisę įvertinti 2012 m. EEG akto 42 straipsnį atskira procedūra.
- (159) Komisija įvertino specialiosios taisyklės BesAR suderinamumą su vidaus rinka, remdamasi 2014 m. gairių 3.7.2 ir 3.7.3 skirsniais.
- (160) Komisija 2014 m. gaires taikė nuo 2014 m. liepos 1 d. Šiose gairėse išdėstytos materialinės teisės normos, taikomos vertinant paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai finansavimo sumažinimus, įskaitant sumažinimus, taikytus iki 2014 m. liepos 1 d. (248 punktas). Todėl nagrinėjamą valstybės pagalbą reikia vertinti remiantis 2014 m. gairėmis.
- (161) Pagal teismų praktiką sprendžiant konkrečius valstybės pagalbos klausimus Komisija privalo laikytis savo pačios nustatytų rekomendacijų ir priimtų pranešimų tiek, kiek jie atitinka Sutarties normas bei kiek valstybės narės su jais sutiko<sup>(78)</sup>. Vokietija sutiko su 2014 m. gairėmis 2014 m. liepos 31 d. Nė viena šalis netvirtino, kad gairės neatitinka Sutarties normų.
- (162) Tačiau suinteresuotosios šalys ginčijo 248 punkto teisėtumą. Jos mano, kad tai, jog 2014 m. gairės taikomos iki 2014 m. liepos 1 d. suteiktai pagalbai, prieštarauja keletui bendrųjų Sąjungos teisės principų, būtent teisinio tikrumo ir žalingų priemonių netaikymo atgaline data principams<sup>(79)</sup>, taip pat principui, kad valstybės pagalba turėtų būti vertinama pagal tas taisykles, kurios galiojo tuo metu, kai pagalbos schema įdiegta.
- (163) Tačiau suinteresuotosios šalys klysta manydamos, kad 248 punkto antroje pastraipoje nurodytas taikymas atgaline data. Remiantis teismų praktika, Sąjungos teisėje yra atskiriamas tiesioginis naujos taisyklės taikymas būsimiems esamos padėties padariniams<sup>(80)</sup> ir naujos taisyklės taikymas atgaline data padėčiai, kuri tapo galutine iki tos taisyklės įsigaliojimo (ši padėtis taip pat vadinama esama padėtimi)<sup>(81)</sup>. Be to, pagal Sąjungos teismų praktiką veiklos vykdytojai negali turėti teisėtų lūkesčių iki tol, kol institucijos priima aktą, kuriuo užbaigia administracinę procedūrą, ir procedūra tampa galutine<sup>(82)</sup>.
- (164) Teismas jau nusprendė, kad neteisėta valstybės pagalba yra esama padėtis. Pagal teisės taikymo laiko taisyklės tiesioginis naujų suderinamumo taisyklių taikymas neteisėtai pagalbai nereikia, kad šios naujos taisyklės yra taikomos atgaline data<sup>(83)</sup>.

<sup>(77)</sup> 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

<sup>(78)</sup> Sprendimo *Vokietija ir kt. prieš Kronofrance*, C-75/05 ir C-80/05, ECLI:ES:C:2008:482, 61 punktas, įskaitant tolesnes nuorodas.

<sup>(79)</sup> Suinteresuotosios šalys rėmėsi šia teismų praktika: Sprendimo *Diversint*, C-260/91, ECLI:ES:C:1993:136, 9 punktu; Sprendimo *Regina prieš Kirk*, C-63/83, ECLI:ES:C:1984:255, 21 ir paskesniais punktais; Sprendimo *Westzucker*, C-1/73, ECLI:ES:C:1973:78, 5 punktu; Sprendimo *Gerken*, C-295/02, ECLI:ES:C:2004:400, 47 ir paskesniais punktais; Sprendimo *Jager*, C-420/06, ECLI:ES:C:2008:152, 59 ir paskesniais punktais; Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. prieš Komisiją*, C-189/02 P, ECLI:ES:C:2005:408, 217 punktu.

<sup>(80)</sup> Sprendimo *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, ECLI:ES:T:2008:709, 43 punktas; Sprendimo *Ferrière Nord prieš Komisiją*, T-176/01, ECLI:ES:T:2004:336, 139 punktas.

<sup>(81)</sup> Sprendimo *Bundesknappschaft prieš Brock*, 68/69, ECLI:ES:C:1970:24, 6 punktas; Sprendimo *Westzucker GmbH prieš Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker*, 1/73, ECLI:ES:C:1973:78, 5 punktas; Sprendimo *SOPAD prieš FORMA ir kt.*, 143/73, ECLI:ES:C:1973:145, 8 punktas; Sprendimo *Bauche*, 96/77, ECLI:ES:C:1978:26, 48 punktas; Sprendimo *Koninklijke Scholten-Honig NV ir kt. prieš Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten*, 125/77, ECLI:ES:C:1978:187, 37 punktas; Sprendimo *P prieš Komisiją*, 40/79, ECLI:ES:C:1981:32, 12 punktas; Sprendimo *Licata prieš ESC*, 270/84, ECLI:ES:C:1986:304, 31 punktas; Sprendimo *Butterfly Music prieš CEDEM*, C-60/98, ECLI:ES:C:1999:333, 24 punktas; Sprendimo *Komisija prieš Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, ECLI:ES:C:2008:709, 53 punktas; Sprendimo *Graikija prieš Komisiją*, T-404/05, ECLI:ES:T:2008:510, 77 punktas.

<sup>(82)</sup> Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-169/95, ECLI:ES:T:1997:10, 51–54 punktai; Sprendimo *P&O European Ferries (Vizcaya) SA prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-116/01 ir T-118/01, ECLI:ES:T:2003:217, 205 punktas.

<sup>(83)</sup> Sprendimo *Diputación Foral de Vizcaya ir kitos šalys prieš Komisiją*, sujungtos bylos C-465/09 P–C-470/09 P, ECLI:ES:C:2011:372, 125 ir 128 punktai.

- (165) Dėl šių priežasčių vertinama specialiąją taisyklę *BesAR* Komisija turi remtis 2014 m. gairėmis. Atlikdama šį vertinimą ji neturi diskrecijos nukrypti nuo šių gairių. Kadangi sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas Oficialiajame leidinyje iki 2014 m. liepos 1 d., Komisija pasiūlė Vokietijai ir suinteresuotosioms šalims pateikti savo pastabas dėl 2014 m. gairių taikymo nagrinėjamai bylai.

#### 7.3.1.1. Vokietijos ir trečiųjų šalių pastabos

- (166) Keletas suinteresuotųjų šalių tvirtino, kad 2014 m. gairių nereikėtų taikyti EEG papildomiems mokesčiams, kuriems nustatyta viršutinė riba, tačiau Komisija turėtų atlikti suderinamumo vertinimą pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą arba 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (167) Pirma, tos šalys paaiškino, kad EEG papildomo mokesčio sumažinimus būtų galima laikyti suderinamais su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą, nes jais skatinama įgyvendinti bendriems Europos interesams svarbų projektą (skatinti atsinaujinančiąją energiją, kaip to reikalaujama Direktyvoje 2009/28/EB) arba, jei ne tai, jais norima pašalinti didelius Vokietijos ekonomikos trukdžius (užkirsti kelią pramonės nykimo dėl AEI sąnaudų grėsmei).
- (168) Suinteresuotosios šalys taip pat nurodė, kad mokesčio sumažinimus būtų galima laikyti suderinamais pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą, nes jais siekiama skatinti atsinaujinančiųjų išteklių energetikos plėtrą, kartu stabdyti anglies dioksido nutekėjimą ir saugoti Sąjungos pramoninę bazę. Šiuo atžvilgiu suinteresuotosios šalys tvirtina, kad specialioji taisyklė *BesAR* yra tinkama įvairių šio daugialypio tikslo aspektų derinimo priemonė. Jos taip pat nurodo, kad ši priemonė yra proporcinga, nes specialiąją taisyklę *BesAR* taikantys subjektai vis tiek prisideda prie finansavimo. Jos taip pat teigia, kad priemonė yra proporcinga dėl to, kad mokesčiai už elektros energiją ir EEG papildomas mokesčiai iš esmės yra panašūs (ir vieni, ir kiti yra mokesčiai už elektros energijos vartojimą) ir kad minimalus Sąjungos nurodytų verslo sektorių, išvardytų Tarybos direktyvos 2003/96/EB<sup>(84)</sup> I priedo C lentelėje, elektros energijos vartojimo apmokestinimo tarifas yra 0,05 ct/kWh, tai yra toks pat kaip minimalus EEG papildomo mokesčio tarifas. Be to, suinteresuotosios šalys tvirtina, kad 2012 m. EEG įstatymu konkurencija arba prekyba nėra iškraipomos, nes juo ne iki galo kompensuojamas iškraipymas, kurį visų pirma kelia didesnis Vokietijos įmonių mokėtinas EEG papildomas mokesčiai, palyginti su lygiaverčiais mokesčiais arba rinkliavomis, kurias moka kitų valstybių narių įmonės.
- (169) Dėl 107 straipsnio 3 dalies b punkto ir 107 straipsnio 3 dalies c punkto taikymo Vokietija savo atsakyme į Komisijos sprendimą pradėti procedūrą pateikė panašius argumentus.
- (170) Antra, suinteresuotosios šalys tvirtina, kad Komisija negali mokesčio sumažinimų nagrinėti atskirai, pagal kitą teisinį suderinamumo pagrindą, negu buvo taikytas nagrinėjant paramą EEG elektros energijai. Sprendime pradėti procedūrą Komisija sumažinimus, kurie yra finansavimo dalis, kaip tik turėjo vertinti (ir patvirtinti) kartu su parama atsinaujinančiųjų išteklių energetikai. Tai paaiškinta remiantis Teisingumo Teismo praktika, kurioje įtvirtinta, kad Komisija būtinai turi atsižvelgti į pagalbos finansavimo būdą, kai jis yra sudedamoji priemonės dalis<sup>(85)</sup>.
- (171) Trečia, net jeigu būtų taikomos 2014 m. gairės, suinteresuotosios šalys tvirtina, kad remiantis 2014 m. gairių 248 ir 250 punktais šias gaires atgaline data būtų galima taikyti tik neteisėtai pagalbai, o ne esamai pagalbai. Tačiau net jeigu EEG papildomi mokesčiai, kuriems nustatyta viršutinė riba, būtų laikomi valstybės pagalba (tai yra ginčijama), juos reikėtų laikyti esama pagalba, nes Komisija jiems byloje NN 27/2000 netiesiogiai pritarė<sup>(86)</sup>.
- (172) Ketvirta, suinteresuotosios šalys teigia, kad aiškinant 2014 m. gaires, ypač 3.7.3 skirsnio taisykles dėl reguliavimo planų, reikėtų paisyti teisėtų pagalbos gavėjų lūkesčių: kitaip tariant, 2013 ir 2014 m. laipsniškas koregavimas turėtų būti pakankamai mažas, kad lėšų nereikėtų susigrąžinti. Šie teisėti lūkesčiai, pasak šalių, kyla iš Komisijos sprendimo byloje NN 27/2000.

<sup>(84)</sup> 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (OL L 283, 2003 10 31, p. 51).

<sup>(85)</sup> Sprendimo *Van Calster*, C-261/01, ECLI:ES:C:2003:571, 49 punktas; Sprendimo *Société Régie Networks*, C-333/07, ECLI:ES:C:2008:764, 89 punktas.

<sup>(86)</sup> Žr. 75 išnašą.

## 7.3.1.2. Įvertinimas

- (173) Šiais argumentais negalima pakeisti šio sprendimo 157–165 konstatuojamosiose dalyse pateikto vertinimo dėl 2014 m. gairių taikymo.
- (174) Pirma, dėl Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkto taikymo, 2014 m. gairių 10 punkte nurodyta, kad šiose konkrečiose gairėse Komisija „išdėsto sąlygas, kuriomis pagalba energetikai ir aplinkos apsaugai gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 10 straipsnio 3 dalies c punktą“. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, „Komisija gali patvirtinti politiką dėl to, kaip ji naudosis savo diskrecija, ir šiuo tikslu priimti gaires, jeigu tokiuose dokumentuose yra taisyklių, kuriomis nurodoma, kokio požiūrio institucija laikysis, ir jeigu jomis nenukrypstama nuo Sutarties taisyklių“<sup>(87)</sup>. Kadangi 2014 m. gairėse *ex ante* bendrai ir skaidriai išdėstytos Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytos išimties suderinamumo sąlygos, Komisija privalo taikyti šias gaires.
- (175) Galimybių pagal analogiją taikyti elektros energijos apmokestinimo taisyklės nėra, nes 2014 m. gairėse pateikiamos išsamios AEI papildomų mokesčių sumažinimo vertinimo taisyklės.
- (176) Kalbant apie Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punkte išdėstytas nukrypti leidžiančias nuostatas, 2014 m. gairėse nėra nustatyta jokių kriterijų, kaip Komisija, taikydama 107 straipsnio 3 dalies b punktą, naudosis savo diskrecija. Komisija iš tikrųjų priėmė komunikatą „Valstybės pagalbos, skirtos bendriems Europos interesams svarbių projektų vykdymui skatinti, suderinamumo su vidaus rinka analizės kriterijai“<sup>(88)</sup>, kuris yra taikomas nuo 2014 m. liepos 1 d. Tačiau šio komunikato 52 punkte nurodoma, kad „Komisija pagalbai, apie kurią nepranešta, taikys šį komunikatą, jeigu pagalba buvo suteikta jam įsigaliojus, o visais kitais atvejais – taisyklės, kurios galiojo tuo metu, kai pagalba buvo suteikta“. Tai reiškia, kad komunikate išdėstytų kriterijų negalima taikyti šiame sprendime nagrinėjamiems papildomo mokesčio sumažinimams. Komisija veikia turi taikyti 2008 m. gairėse<sup>(89)</sup> išdėstytas taisykles.
- (177) Sprendime pradėti procedūrą Komisija taip pat išreiškė abejones, ar specialiąją taisyklę *BesAR* būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą, remiantis 2008 m. gairių 147–150 punktais. Šios abejonės išreikštos visų pirma dėl to, kad neatrodė, jog sumažinimai būtų susiję su projektu ir *a fortiori* projektu, „kurio įgyvendinimo sąlygos būtų konkrečiai ir aiškiai apibrėžtos“. Be to, išliko tam tikra abejonė, ar tokį projektą būtų galima laikyti „svarbiu Europos interesams“, tai yra tokiu, kurio nauda būtų jaučiama visoje Sąjungoje. Pagaliau, buvo abejojama, ar aptariama pagalba, būtent EEG papildomo mokesčio sumažinimai, „paskatintų vykdyti projektą“ (sprendimo pradėti procedūrą 211 ir 212 konstatuojamosios dalys).
- (178) Šios abejonės nepašalintos. Vokietija tvirtina, kad ir AEI tikslų siekimas, ir pramonės konkurencingumo išsaugojimas turi būti laikomi vienu bendriems Europos interesams svarbiu projektu, o gal ir keletu projektų. Vokietija pažymi Komisijos strategiją „Europa 2020“, kurioje kaip vienas prioritetų nurodomas siekis „skatinti išteklius efektyviau naudojančių, ekologiškesnių ir konkurencingesnių ūkių“<sup>(90)</sup>. Tačiau kad ir kokie būtų svarbūs politiniai tikslai, atsinaujinančiosios energetikos plėtros ir konkurencingumo skatinimo negalima laikyti konkrečiais *projektais* tiesiogine šio žodžio prasme. Dar sunkiau šiuos projektus būtų apibrėžti pagal jų įgyvendinimą, įskaitant dalyvius, tikslus ir poveikį, kaip reikalauta pagal 2008 m. gairių 147 punkto a papunktį. Jeigu bendriems Europos interesams svarbūs projektai būtų suprantami tik kaip patys politiniai tikslai, 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymo ribos būtų platesnės, negu suformuluota, ir reikalavimas dėl konkretaus, gerai apibrėžto projekto prarastų prasmę. Tai prieštarautų „būtinybei nuo bendro principo, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su bendrąja rinka, nukrypti leidžiančias nuostatas aiškinti siaurąja prasme“<sup>(91)</sup>.
- (179) Dar svarbiau, Bendrasis Teismas Sprendime *Hotel Cipriani* nustatė, kad „pagalbos priemonei [Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punkte] numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą galima taikyti, tik jeigu ji nesuteikia pranašumo valstybės narės subjektams, o ją taikant gaunama nauda visai Bendrijai“. Šis kriterijus nėra

<sup>(87)</sup> Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-310/99, ECLI:ES:C:2002:143, 52 punktas.

<sup>(88)</sup> OL C 188, 2014 6 20, p. 4.

<sup>(89)</sup> 2008 m. Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai, OL C 82, 2008 4 1, p. 1.

<sup>(90)</sup> KOM(2010) 2020 galutinis, p. 10.

<sup>(91)</sup> Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, C-301/96, ECLI:ES:C:2003:509, 106 punktas.

tenkinamas, jeigu nacionaline pagalbos schema siekiama tik padidinti atitinkamų įmonių konkurencingumą <sup>(92)</sup>. Iš tikrųjų specialiaja taisykle *BesAR* siekiama tik palengvinti daug energijos vartojančių Vokietijos įmonių sąnaudų našta ir taip padidinti jų konkurencingumą.

- (180) Pagaliau atsižvelgiant į tai, kad nuo bendro principo, jog valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, nukrypti leidžiančias nuostatas reikia aiškinti siaurąja prasme, kaip paminėta 178 konstatuojamojoje dalyje, vien to, kad dideliame skaičiu pramonės vartotojų padidėja elektros energijos sąnaudos, negalima laikyti dideliu atitinkamos valstybės narės ekonomikos trukdžiu.
- (181) Todėl Komisija specialiosios taisyklės *BesAR* pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą negalėjo patvirtinti.
- (182) Antra, dėl 170 konstatuojamojoje dalyje apibendrinto argumento, daug energijos vartojančioms įmonėms per sumažintus EEG papildomas mokesčius suteikta pagalba yra akivaizdžiai skirtingas dalykas negu parama atsinaujinančiųjų išteklių energetikai ir šią paramą reikia atskirti. Pirmojo ir antrojo pobūdžio paramos gavėjų grupės skiriasi. Be to, mokesčio sumažinimais tikslas finansuoti paramą atsinaujinančiųjų išteklių energetikai nėra pasiekiamas tiesiogiai, faktiškai kaip tik elgiamasi priešingai šiam tikslui, nes tiesioginis sumažinimų poveikis yra tas, kad sumažėja pajamos, iš kurių galima finansuoti AEI. Tai patvirtinama tuo, kad norint užtikrinti finansavimą, EEG papildomas mokesčiai visiems kitiems vartotojams, kuriems lengvatos netaikomos, turėjo būti padidintas.
- (183) Trečia, dėl 171 konstatuojamojoje dalyje apibendrinto argumento, reikia daryti išvadą, kad specialiaja taisykle *BesAR* yra teikiama neteisėta pagalba, kuriai taikomas 2014 m. gairių 248 punktas. Iš tikrųjų, kaip jau paaiškinta 141 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse, 2012 m. EEG įstatymu pagalbos schema, kuri buvo patvirtinta Komisijos sprendimu NN 27/2000, labai pakeista.
- (184) Ketvirtasis argumentas dėl teisėtų pagalbos gavėjų lūkesčių išsamiau nagrinėjamas 257 konstatuojamojoje dalyje, nes jis yra susijęs tik su lėšų susigrąžinimu.

### 7.3.1.3. Alternatyvus vertinimas pagal 2008 m. gaires

- (185) Bendrasis Teismas keletą kartų, priešingai Teisingumo Teismo praktikai, laikėsi nuomonės, kad neteisėtą pagalbą reikia vertinti pagal pagalbos suteikimo metu galiojusias taisykles. Todėl Komisija, vadovaudamasi Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktu, atliko alternatyvų vertinimą pagal 2008 m. gaires.
- (186) Padaryta išvada, kad dėl 187 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija būtų turėjusi visą veiklos pagalbą, kuri buvo suteikta remiantis specialiaja taisykle *BesAR*, paskelbti nesuderinama.
- (187) Sprendime pradėti procedūrą nurodoma, kad priimant sprendimą nebuvo jokių konkrečių valstybės pagalbos taisyklių, pagal kurias būtų pripažįstama, kad atleidimą nuo mokesčių, iš kurių finansuojama parama AEI, arba tų mokesčių sumažinimą būtų galima laikyti reikalinga priemone bendriems interesams svarbiam tikslui siekti ir būtų galima leisti pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (188) Be to, Komisija uždraudė panašią veiklos pagalbą, apie kurią Austrija pranešė 2011 m. <sup>(93)</sup>. Šis draudimas atitinka Teisingumo Teismo praktiką, pagal kurią yra laikoma, kad pačios veiklos pagalbos poveikis prekybos sąlygoms yra priešingas bendram interesui, todėl veiklos pagalbos negalima skelbti suderinama su vidaus rinka <sup>(94)</sup>. Tame sprendime Komisija taip pat paaiškino, kodėl pagal analogiją negalima taikyti elektros energijos apmokestinimo taisyklių.
- (189) Dėl šių priežasčių Komisija, remdamasi pagalbos suteikimo metu galiojusiomis materialiosiomis teisės normomis, taip pat nebūtų galėjusi leisti teikti aptariamą pagalbą pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

<sup>(92)</sup> Sprendimo *Hotel Cipriani ir kt.*, sujungtos bylos T-254/00, T-270/00 ir T-277/00, ECLI:ES:T:2008:537, 337 punktas.

<sup>(93)</sup> SA.26036 (C24/09) – Austrija, valstybės pagalba dideliems elektros energijos vartotojams pagal Austrijos ekologiškos elektros energijos įstatymą (OL L 235, 2011 9 10, p. 42).

<sup>(94)</sup> Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją* („Jadekost“), C-288/96, ECLI:ES:C:2000:537, 77 punktas, įskaitant tolesnes nuorodas.

### 7.3.2. Paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai sąnaudos

- (190) Pagal 2014 m. gairių 184 punktą, papildomas mokestis gali būti mažinamas tik sąnaudų, kurios patiriamos dėl paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai, atžvilgiu.
- (191) Tačiau, kaip Komisija nurodė savo sprendime byloje SA.38632 (2014/N) dėl 2014 m. EEG įstatymo (toliau – sprendimas dėl 2014 m. EEG įstatymo), EEG papildomas mokestis taip pat naudojamas finansuoti paramai, kuri teikiama elektros energijos gamybai iš kasyklų dujų. Kasyklų dujos nepriskiriamos prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių, apibrėžtų 2014 m. gairių 19 punkto 5 papunktyje. Papildomų mokesčių, skirtų paramai kitiems energijos ištekliams finansuoti, sumažinimams 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnis netaikomas <sup>(95)</sup>.
- (192) Šiuo klausimu Vokietija per pranešimo procedūrą byloje SA.38632 (2014/N) pažymėjo, kad paramos iš kasyklų dujų pagaminti elektros energijai finansavimas nebus mažinamas, nes pagal 2014 m. EEG įstatymą daug energijos vartojančios įmonės už pirmąsias suvartotas GWh kiekvienu atitinkamu vartojimo momentu turės mokėti visą papildomą mokestį. Iš tikrųjų, pajamos iš viso papildomo mokesčio, mokamo už pirmąsias GWh, yra didesnės už subsidiją, kuri sumokama už elektrą, pagamintą iš kasyklų dujų <sup>(96)</sup>.
- (193) 2012 m. parama kasyklų dujoms (41,4 mln. EUR) sudarė 0,25 % visos tais metais pagal 2012 m. EEG įstatymą suteiktos paramos. Iš prognozių matyti, kad kasyklų dujų kiekis ateityje veikiausiai išliks stabilus arba šiek tiek sumažės <sup>(97)</sup>.
- (194) Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad pagal 2014 m. EEG įstatymą pagalbos gavėjų, kuriems taikoma specialioji taisyklė *BesAR*, už pirmąsias suvartotas GWh mokėtinas EEG papildomas mokestis jau bus daug didesnis už paramos kasyklų dujoms sumą <sup>(98)</sup>. Be to, Komisija padarė išvadą, kad padauginus už kasyklų dujas sumokėtos EEG paramos procentinę dalį (0,25 %) iš EEG papildomo mokesčio (6,24 ct/kWh 2014 m.), gautas rezultatas yra 0,016 ct/kWh. Ši suma yra mažesnė už mažiausią papildomą mokestį, kurį pagalbos gavėjai, kuriems taikoma specialioji taisyklė *BesAR*, turėjo mokėti ir už vėlesnes suvartotas GWh (0,05 ct/kWh) <sup>(99)</sup>.
- (195) 2012 m. EEG akte numatytos dvi alternatyvios viršutinės ribos. Pagal pirmąją alternatyvą (41 straipsnio 3 dalies 1 punktą), pagal kurią numatyta laipsniškai žemėjanti viršutinė riba, pagalbos gavėjai už pirmąsias suvartotas GWh vis tiek turi mokėti visą papildomą mokestį, o mažiausias papildomas mokestis, mokėtinas suvartojus daugiau kaip 100 GWh, yra 0,05 ct/kWh. Pagal antrąją alternatyvą (41 straipsnio 3 dalies 2 punktą), kuri taikoma daugiausia energijos vartojančioms įmonėms, papildomo mokesčio viršutinė riba yra 0,05 ct/kWh, toks mokestis taikomas visam pagalbos gavėjo suvartojamam elektros energijos kiekiui. Abiem atvejais pagalbos gavėjų mokamas mokestis vis tiek yra didesnis už papildomo mokesčio dalį, kurią būtų galima skirti kasyklų dujoms remti (0,016 ct/kWh 2014 m. ir, kai EEG papildomas mokestis 2013 m. buvo 5,277 ct/kWh, 0,013 ct/kWh).
- (196) Kadangi 2013 ir 2014 m. mažiausias papildomas mokestis sudarė 0,05 ct/kWh ir kai kurie pagalbos gavėjai privalėjo mokėti papildomą mokestį už pirmąsias suvartotas GWh, mokestis daug energijos vartojančioms įmonėms nebuvo mažinamas iš kasyklų dujų pagamintos elektros energijos finansavimo sąskaita <sup>(100)</sup>.

### 7.3.3. Tinkamumas

- (197) 2014 m. gairių 185 punkte numatyta, kad pagalba turėtų būti teikiama tik tiems sektoriams, kuriuose dėl paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai finansavimo išlaidų, priklausančių nuo elektros energijos vartojimo intensyvumo ir dalyvavimo tarptautinėje prekyboje, kyla rizika konkurencinei padėčiai. Atitinkamai pagalba gali būti teikiama, tik jeigu įmonė priskiriama 2014 m. gairių 3 priede išvardytiems sektoriams.
- (198) Be to, pagal 2014 m. gairių 186 punktą, valstybės narės į nacionalinę schemą, pagal kurią teikiamos su paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai išlaidomis susijusios lengvatos, gali įtraukti įmonę, jeigu tos įmonės elektros energijos vartojimo intensyvumas yra bent 20 % ir ji priklauso sektoriui, kurio ES lygmens prekybos intensyvumas yra bent 4 %, net jei ta įmonė nepriklauso nė vienam iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių.

<sup>(95)</sup> Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 293 konstatuojamoji dalis.

<sup>(96)</sup> Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 294 ir 295 konstatuojamosios dalys.

<sup>(97)</sup> Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 295 konstatuojamoji dalis.

<sup>(98)</sup> 2014 m. tinkamų finansuoti vartojimo taškų buvo 2707, EEG papildomas mokestis sudarė 6,24 ct/kWh, pajamos iš papildomo mokesčio, gautos sumokėjus mokestį už pirmąsias suvartotas GWh, sudaro 168 916 800 EUR. Žr. Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 296 konstatuojamąją dalį.

<sup>(99)</sup> Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 296 konstatuojamoji dalis.

<sup>(100)</sup> Plg. Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 297 konstatuojamąją dalį.

- (199) Pagaliau 2014 m. gairių 187 punkte numatyta, kad valstybės narės gali nustatyti papildomus tinkamumo kriterijus, tik turi užtikrinti, kad tinkamuose finansuoti sektoriuose pagalbos gavėjai būtų atrenkami remiantis objektyviais, nediskriminaciniais ir skaidriais kriterijais, o pagalba teikiama iš esmės tokiu pačiu būdu visiems tame pačiame sektoriuje veikiantiems konkurentams, jeigu jų faktinė padėtis yra panaši.
- (200) Jeigu pagalba naštos, susijusios su paramos atsinaujinančiųjų išteklių elektros energetikai finansavimu, sumažinimo arba atleidimo nuo jos forma prieš šių gairių taikymo pradžios datą buvo teikiama įmonėms, kurios nėra tinkamos finansuoti pagal šio sprendimo 197 ir 198 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus tinkamumo kriterijus, tokia pagalba gali būti skelbiama suderinama, jeigu atitinka reguliavimo planą (2014 m. gairių 197 punktas).
- (201) Vokietija nurodė, kad tik kai kurie pagalbos gavėjai, kuriems taikoma specialioji taisyklė *BesAR*, 2013 ir 2014 m. galėjo gauti valstybės pagalbą jiems sumažinant paramos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintai elektros energijai finansavimo našta pagal 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnį. Todėl Vokietija pateikė pagalbos gavėjams, kurie neatitiko tinkamumo kriterijų, taikytiną reguliavimo planą (žr. II priedą), kuris nagrinėjamas 7.3.5 skirsnyje. Vokietija taip pat paaiškino, kad visi pagalbos gavėjai, kuriuos būtų galima įtraukti į nacionalinę schemą pagal 2014 m. gairių 186 punktą, priklauso 2014 m. gairių 5 priede išvardytiems sektoriams.
- (202) Norint apskaičiuoti bendrąją pridėtinę vertę (BPV), kuri yra reikalinga 2014 m. gairių 185–192 punktams taikyti ir yra apibrėžta šių gairių 4 priede, 2012 m. EEG įstatymo 41 straipsnyje remiamasi paskutinių finansinių metų iki papildomo mokesčio sumažinimo rinkos kainomis. 2014 m. gairių 4 priedo 1 ir 2 punktuose reikalaujama, kad BPV būtų skaičiuojama faktorinėmis kainomis, remiantis aritmetiniu paskutinių trejų metų, kurių duomenys turimi, vidurkiu. Vokietija paaiškino, kad šių duomenų neturima, nes prašymuose dėl 2013 ir 2014 m. papildomo mokesčio sumažinimų buvo pateikta tik BPV, apskaičiuota pagal paskutinių finansinių metų, kurių duomenys turėti (tai yra 2011 ir 2012 m.), rinkos kainas. Vokietija taip pat paaiškino, kad buvo žinomos ne visų įmonių, bent daugiau energijos vartojančių įmonių, mokamos vidutinės mažmeninės elektros energijos kainos, reikalingos elektros energijos sąnaudoms apskaičiuoti; todėl elektros energijos sąnaudos būtų apskaičiuojamos pagal faktines 2011 ir 2012 m. patirtas elektros energijos sąnaudas, nes būtent šiuos skaičius įmonės pateikė savo prašymuose dėl 2013 ir 2014 m. papildomo mokesčio sumažinimų. Pagal 2014 m. gairių 4 priedo 4 punktą, apibrėžiant įmonės elektros energijos sąnaudas visų pirma remiamasi numatomomis elektros energijos kainomis. Remdamasi Vokietijos paaiškinimais Komisija savo sprendime byloje SA.38632 (2014/N) padarė išvadą, kad 2014 m. EEG įstatymo pereinamojo laikotarpio taisyklės, pagal kurias yra leidžiama BPV duomenis skaičiuoti faktorinėmis praėjusių finansinių metų arba praėjusių dvejų finansinių metų kainomis, taip pat naudoti duomenis apie realias paskutinių finansinių metų elektros energijos sąnaudas, atitinka 2014 m. gaires, visų pirma 195 punktą (to sprendimo 311–314 konstatuojamosios dalys). Taip yra dėl to, kad duomenys, tai yra BPV faktorinėmis praėjusių metų kainomis ir realios praėjusių metų elektros energijos sąnaudos, būtų taikomi tik pereinamuoju laikotarpiu, kol bus surinkti 2014 m. gairių 4 priede reikalaujami duomenys. Šie argumentai *a fortiori* taikomi EEG papildomo mokesčio sumažinimams 2013 ir 2014 m.; remiantis šiais argumentais, vertinant valstybės pagalbos, suteiktos 2013 ir 2014 m. pagal specialiąją taisyklę *BesAR*, sumažinant paramos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintai elektros energijai finansavimą, suderinamumą, pagal 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnį taip pat galima leisti naudoti BPV duomenis rinkos kainomis.
- (203) Komisija daro išvadą, kad 2012 m. EEG įstatymas tik iš dalies atitinka 2014 m. gairių 185 ir 186 punktuose nustatytas tinkamumo taisykles. Todėl iš pagalbos gavėjų, kurie neatitinka šių kriterijų, lėšas reikėtų susigrąžinti; šis aspektas nagrinėjamas 7.3.5 skirsnyje, kuriame aptariamas Vokietijos reguliavimo planas.

#### 7.3.4. Proporcingumas

- (204) 2014 m. gairių 188 punkte numatyta, kad pagalba laikoma proporcinga, jeigu pagalbos gavėjai moka bent 15 % papildomų sąnaudų netaikant lengvatų.
- (205) Tačiau valstybės narės gali dar labiau apriboti įmonės lygmeniu mokamą pagalbos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai finansavimo išlaidų sumą iki 4 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės. Įmonėms, kurių elektros energijos vartojimo intensyvumas yra bent 20 %, valstybės narės gali bendrą mokėtiną sumą apriboti iki 0,5 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės. Pagaliau jei valstybės narės nusprendžia priimti atitinkamai 4 % ir 0,5 % bendrosios pridėtinės vertės apribojimus, jie turi būti taikomi visoms tinkamoms finansuoti įmonėms (2014 m. gairių 189 ir 190 punktai).



- (206) Vokietija nurodė, kad kai kuriais atvejais EEG papildomas mokestis, kuriam nustatyta viršutinė riba ir kurį kai kurie pagalbos gavėjai mokėjo 2013 ir 2014 m., vertinant pagal 2014 m. gairėse nustatytus kriterijus buvo neproporcingas <sup>(101)</sup>. Todėl Vokietija pateikė reguliavimo planą (II priedas); jis nagrinėjamas 7.3.5 skirsnyje.
- (207) Komisija daro išvadą, kad EEG papildomi mokesčiai, kuriems nustatyta viršutinė riba, tik iš dalies atitinka 2014 m. gairių 188 ir 189 punktuose nustatytus proporcingumo kriterijus. Todėl iš pagalbos gavėjų, kurie neatitinka šių kriterijų, lėšas reikėtų susigrąžinti; šis aspektas nagrinėjamas 7.3.5 skirsnyje, kuriame aptariamas Vokietijos reguliavimo planas.

#### 7.3.5. Reguliavimo planas

- (208) Pagal 2014 m. gairių 193 ir paskesnius punktus valstybės narės turi pradėti taikyti 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnyje išdėstytus ir šio sprendimo 7.3.3 ir 7.3.4 skirsniuose aptartus tinkamumo ir proporcingumo kriterijus ne vėliau kaip 2019 m. sausio 1 d. Pagalba, teikiama laikotarpiu iki tos dienos, bus laikoma suderinama, jeigu ji tenkina tuos pačius kriterijus. Be to, Komisija mano, kad už metus iki 2019 m. visa pagalba, teikiama siekiant sumažinti su paramos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintai elektros energijai finansavimu susijusią našta, gali būti skelbiama suderinama su vidaus rinka, jeigu ji atitinka reguliavimo planą.
- (209) Šiame reguliavimo plane privalo būti numatytas laipsniškas pagalbos dydžio koregavimas iki tokio lygio, kuris atitiktų 2014 m. gairių 3.7.2 skirsnyje išdėstytus ir šio sprendimo 7.3.3 ir 7.3.4 skirsniuose aptartus tinkamumo ir proporcingumo kriterijus.
- (210) Jeigu pagalba buvo teikiama už laikotarpį iki šių gairių taikymo pradžios, plane taip pat turi būti numatyta laipsniškai taikyti kriterijus tam laikotarpiui.
- (211) Jeigu, kaip nurodyta 200 konstatuojamojoje dalyje, pagalba buvo suteikta iki 2014 m. gairių taikymo pradžios, įmonėms, kurios pagal šio sprendimo 7.3.3 skirsnyje aprašytus kriterijus nėra tinkamos finansuoti, tokią pagalbą galima skelbti suderinama, jeigu reguliavimo plane numatyta laipsniškai ne vėliau kaip 2019 m. sausio 1 d. nustatyti minimalų nuosavą įnašą, kuris sudarytų 20 % papildomų papildomo mokesčio išlaidų netaikant lengvatos (2014 m. gairių 197 punktą).
- (212) Vokietija pateikė 27 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse aptartą reguliavimo planą (II priedas), jame numatyta laipsniškai didinti EEG papildomą mokesčių visiems pagalbos gavėjams, iš kurių reikia susigrąžinti lėšas. Atskaitos taškas yra EEG papildomas mokestis, faktiškai mokėtas 2013 m.; jis apskaičiuojamas 2013 m. pagalbos gavėjų mokėtą sumažintą EEG papildomą mokesčių padauginus iš faktinio pagalbos gavėjo tais pačiais metais suvartoto elektros energijos kiekio (toliau – bazinis papildomas mokestis). Remiantis reguliavimo planu 2013 ir 2014 m. papildomi mokesčiai bus perskaičiuoti taip, kad sudarytų ne daugiau kaip 125 ir 150 % bazinio papildomo mokesčio. Nuo 2015 m. papildomas mokestis veikiausiai bus didinamas daugiau, nes viršutinė riba pakeliamą iki 200 % bazinio papildomo mokesčio. Vėlesniais metais iki 2018 m.  $x$  metų papildomo mokesčio viršutinė riba bus nustatyta tokiu pačiu būdu ir bus 200 %  $x - 2$  metų bazinio mokesčio.
- (213) Kalbant apie šiame sprendime nagrinėjamus metus, tai yra 2013 ir 2014 m., reguliavimo plane numatyta EEG papildomą mokesčių laipsniškai didinti visiems pagalbos gavėjams, kurie neatitinka 2014 m. gairėse nustatytų tinkamumo ir proporcingumo kriterijų. Numatyta, kad papildomas mokestis bus didinamas po 2014 m. taip, kad būtų galima daryti prielaidą, jog iki 2019 m. sausio 1 d. bus pasiektas 2014 m. gairėse reikalaujamas mokesčio dydis įmonėms, kurios iš esmės yra tinkamos finansuoti, tačiau mokėjo nepakankamai didelį papildomą mokesčių, ir įmonėms, kurios nėra tinkamos finansuoti, todėl turi vykdyti reikalavimą bent 20 % papildomų papildomo mokesčio sąnaudų, nurodytų 2014 m. gairių 197 punkte, dengti iš nuosavo įnašo. Dar Komisija pažymi, kad reguliavimo plane atsižvelgta į visus svarbius ekonominius veiksnius, susijusius su atsinaujinančiųjų išteklių politika, ir kad Vokietija apie šį planą pranešė iki 2014 m. gairių 200 punkte nustatyto termino.
- (214) Todėl, kalbant apie 2013 ir 2014 m., reguliavimo planas atitinka 2014 m. gairių 3.7.3 skirsnio reikalavimus. Remiantis 2014 m. gairių 194 punktu, pagal reguliavimo planą pakoreguotus papildomo mokesčio sumažinimus galima laikyti suderinamais su vidaus rinka.

<sup>(101)</sup> Dėl BPV duomenų ir elektros energijos vartojimo intensyvumo duomenų naudojimo žr. šio sprendimo 202 konstatuojamąją dalį.

## 7.3.6. Išvada dėl suderinamumo

- (215) Sumažinti 2013 ir 2014 m. EEG papildomi mokesčiai, taikomi daug energijos vartojančioms įmonėms, yra suderinami su vidaus rinka, tik jei tenkinamos šios sąlygos:
- a) papildomas mokestis mažinamas tik sąnaudų, kurios patiriamos dėl paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai, atžvilgiu;
  - b) pagalbos gavėjai atitinka 2014 m. gairių 185, 186 ir 187 punktuose nustatytus tinkamumo kriterijus, kaip išnagrinėta šio sprendimo 7.3.3 skirsnyje, ir
  - c) EEG papildomo mokesčio sumažinimas yra proporcingas, vertinant pagal 2014 m. gairių 188 ir 189 punktuose išdėstytus kriterijus, kaip išnagrinėta šio sprendimo 7.3.4 skirsnyje.
- (216) Dėl pagalbos gavėjų, kurie neatitinka vienos arba kelių 215 konstatuojamojoje dalyje aprašytų sąlygų, Komisija išimtinai mano, kad valstybės pagalbą, suteiktą 2013 ir 2014 m. remiantis specialiąja taisykle *BesAR*, galima skelbti suderinama su vidaus rinka, jeigu užtikrinama, kad pagalbos gavėjų 2013 m. mokėtas papildomas mokestis sudarytų ne mažiau kaip 125 %, o 2014 m. – ne mažiau kaip 150 % bazinio papildomo mokesčio, kaip aprašyta 212 konstatuojamojoje dalyje. Norint tai užtikrinti, lėšos turėtų būti susigrąžinamos šia tvarka:
- a) 2013 m. taikyto sumažinimo atžvilgiu reikėtų susigrąžinti sumą, atitinkančią skirtumą tarp papildomo mokesčio, kurį būtų reikėję sumokėti, jeigu būtų buvę įvykdytos visos 215 konstatuojamojoje dalyje nustatytos sąlygos, ir EEG papildomo mokesčio, kuris buvo faktiškai sumokėtas 2013 m.; tačiau visas EEG papildomas mokestis, įskaitant susigrąžintą dalį, kurį turi mokėti įmonė, iš kurios lėšos susigrąžinamos, negali būti didesnis negu 125 % 2013 m. faktiškai sumokėto EEG papildomo mokesčio;
  - b) 2014 m. taikyto sumažinimo atžvilgiu reikėtų susigrąžinti sumą, atitinkančią skirtumą tarp papildomo mokesčio, kurį būtų reikėję sumokėti, jeigu būtų buvę tenkinami visi 215 konstatuojamojoje dalyje nustatyti kriterijai, ir EEG papildomo mokesčio, kuris buvo faktiškai sumokėtas 2014 m.; tačiau visas EEG papildomas mokestis, įskaitant susigrąžintą dalį, kurį turi mokėti įmonė, iš kurios lėšos susigrąžinamos, negali būti didesnis negu 150 % 2013 m. faktiškai sumokėto EEG papildomo mokesčio.

## 7.4. Atitiktis Sutarties nuostatomis

- (217) Vadovaudamasi 2014 m. gairių 29 punktu ir atsižvelgdama į tai, kad EEG papildomo mokesčio paskirtis yra finansuoti paramą EEG elektros energijai, Komisija išnagrinėjo, kaip EEG papildomas mokestis atitinka Sutarties 30 ir 110 straipsnius.
- (218) Remiantis teismų praktika, mokestis, kuriuo, remiantis tokiais pačiais kriterijais, apmokestinamos nacionalinės ir importuotos prekės, pagal Sutartį vis tiek gali būti draudžiamas, jei iš šio mokesčio gautos pajamos yra skiriamos specialiai veiklai, kuria teikiama nauda apmokestintoms nacionalinėms prekėms, finansuoti.
- (219) Jei pranašumais, kurių suteikiama šiems produktams, šiems produktams nustatytas mokestis visiškai atsveriamas, šiuo mokesčiu paveikiami tik importuoti produktai ir šis mokestis laikomas lygiavėrcio poveikio mokesčiu, neatitinkančiu Sutarties 30 straipsnio. Kita vertus, jeigu šiais pranašumais vidaus produktams tenkanti našta yra atsveriamas tik iš dalies, atitinkamas mokestis pagal Sutarties 110 straipsnį yra diskriminacinis ir jo dalis, kuria atsveriamas vidaus produktams tenkanti našta, neatitiks šios nuostatos <sup>(102)</sup>.
- (220) Per ilgą savo sprendimų praktiką <sup>(103)</sup> Komisija laikėsi nuomonės, kad nacionalinės paramos AEI schemoms finansavimu iš parafiskalinės rinkliavos už elektros suvartojimą gali būti diskriminuojami importuojami AEI; tai atitinka ir Teisingumo Teismo praktiką <sup>(104)</sup>. Iš tikrųjų, jeigu vidaus elektros energijos gamyba yra remiama teikiant pagalbą, kuri yra finansuojama iš mokesčių už visą elektros energijos vartojimą (įskaitant importuojamos elektros

<sup>(102)</sup> Sprendimo AEM, sujungtos bylos C-128/03 ir C-129/03, ECLI:ES:C:2005:224, 44–47 punktai; Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413, 42 punktas.

<sup>(103)</sup> Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 34/90; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 416/99; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 490/00; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 550/00; Sprendimai dėl valstybės pagalbos N 317/A/2006 ir NN 162/A/2003; Sprendimai dėl valstybės pagalbos N 707 ir 708/2002; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 789/02; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 6/A/2001; Komisijos sprendimas 2007/580/EB; Komisijos sprendimas 2009/476/EB; Sprendimas dėl valstybės pagalbos N 437/09.

<sup>(104)</sup> Sprendimo AEM, sujungtos bylos C-128/03 ir C-129/03, ECLI:ES:C:2005:224, 44–47 punktai; Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413, 58 ir 59 punktai.

energijos vartojimą), tada kyla rizikos, kad pagal finansavimo metodą, pagal kurį užkraunama našta importuojamai elektros energijai, kuriai toks finansavimas neskiriamas, importuojamai iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintai elektros energijai bus daromas diskriminacinis poveikis ir taip pažeidžiami Sutarties 30 ir (arba) 110 straipsniai <sup>(105)</sup>.

- (221) Be to, sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad 2012 m. EEG įstatymu *prima facie* gali būti daromas diskriminacinis poveikis, nes 2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnyje numatyta, jog vadinamosios tiesioginės rinkodaros atveju EEG papildomo mokesčio tarifas mažinamas. Sumažintas tarifas taikomas tik tada, kai tiekėjas 50 % savo elektros energijos portfelio įsigyja iš nacionalinių EEG elektros energijos gamintojų, todėl panašu, kad šis mokestis pagal Sutarties 110 straipsnį yra diskriminacinis.
- (222) Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad tais atvejais, kai papildomas mokestis padidintas importuotai energijai, kuriai pagal 2012 m. EEG įstatymą parama nebūtų teikiama, jei ši energija būtų gaminama Vokietijoje (pavyzdžiui, elektros energijai, pagamintai daugiau kaip 20 metų naudotais įrenginiais), papildomas mokestis atitiktų 30 ir 110 straipsnius, nes šiuo konkrečiu atveju nacionaliniams ir importuojamiems produktams taikomos sąlygos nesiskirtų.
- (223) Vokietija ginčija, kad 2012 m. EEG įstatymas galėtų būti diskriminacinis pagal Sutarties 30 ir 110 straipsnius, dėl šių priežasčių: pirma, ji nurodo, kad importuoti produktai, kurie apmokestinami EEG papildomu mokesčiu, ir iš šio mokesčio finansuojami vidaus produktai nėra panašūs. Taip yra dėl to, kad iš EEG papildomo mokesčio finansuojami AEI *įrenginiai*, o juo apmokestinamas AEI *elektros energijos* vartojimas.
- (224) NET jeigu būtų laikoma, kad iš papildomo mokesčio finansuojama AEI elektros energija, elektros energija, kuri yra apmokestinama papildomu mokesčiu, ir elektros energija, kuri šiuo papildomu mokesčiu yra skatinama, vis tiek skiriasi. Taip yra dėl to, kad Vokietija savo AEI planinį rodiklį, nustatytą Direktyvos 2009/28/EB 3 straipsnio 3 dalyje ir I priedo A dalyje, gali pasiekti, tik jei AEI elektros energija bus gaminama šalies viduje arba importuojama pagal bendradarbiavimo su valstybėmis narėmis, kuriose elektros energija pagaminta, mechanizmą (direktyvos 5 straipsnio 3 dalis) Todėl jei nėra bendradarbiavimo mechanizmo, jokios importuojamos AEI elektros energijos siekiant planinio rodiklio negalima įskaičiuoti. Todėl vartotojų požiūriu tokios energijos negalima prilyginti vidaus AEI elektros energijai.
- (225) Kalbant apie *žaliajai elektros energijai taikomą lengvatą* (2012 m. EEG įstatymo 39 straipsnis), Vokietija teigia, kad ši lengvata negali būti laikoma diskriminacine, nes ja faktiškai įgyvendinama Direktyva 2009/28/EB. Direktyvoje 2009/28/EB nustatyti valstybių planiniai atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalies rodikliai ir valstybėms narėms leidžiama įdiegti paramos schemas ir bendradarbiavimo priemonės (3 straipsnio 3 dalis). Pagal šios direktyvos 5 straipsnio 3 dalį šalies viduje iš AEI pagaminta elektros energija siekiant šio rodiklio yra įskaičiuojama. Kitose valstybėse narėse iš AEI pagaminta elektros energija iš esmės siekiant šio rodiklio įskaičiuojama, jeigu yra teikiama pagal bendradarbiavimo sutartis, sudarytas su atitinkamomis valstybėmis narėmis. Tokias sutartis sudaryti nėra privaloma, tai paliekama spręsti pačioms valstybėms narėms. Vadinas, pasak Vokietijos, remdamasi šiomis direktyvos nuostatomis Vokietija turi teisę remti tik šalies viduje vykdomą AEI elektros energijos gamybą. Be to, remdamasi tomis nuostatomis Vokietija neprivalo nei suteikti galimybę kitų valstybių narių AEI elektros energijos gamintojams naudotis paramos schema, nei leisti tokiems gamintojams naudotis *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata*.
- (226) Be to, Vokietija teigia, kad jeigu *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata* būtų leista naudotis kitose valstybėse narėse išikūrusiems gamintojams, kiltų rizika, kad šie gamintojai gautų per dideles kompensacijas ir galėtų pradėti tendencingai rinktis nacionalines paramos sistemas. Tai keltų grėsmę ir 2012 m. EEG įstatyme numatytam finansavimo mechanizmui, nes vis daugiau kitų šalių gamintojų norėtų pasinaudoti *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata*, o elektros energijos kiekis, kuris būtų faktiškai apmokestinamas EEG papildomu mokesčiu, vis mažėtų, dėl to mažėtų finansavimo bazė. Praktiškai tai prieštarautų Direktyvos 2009/28/EB tikslams, nes pagal tą direktyvą leidžiama diegti nacionalines paramos sistemas, kad būtų didinama atsinaujinančiosios energijos gamyba.
- (227) Toks aiškinimas, pasak Vokietijos, patvirtintas ir neseniai priimtame Sprendime *Ålands Vindkraft* <sup>(106)</sup>. Toje byloje svarstyta nacionalinė sistema, kurioje numatyta sertifikatus, kuriais galima prekiauti, išduoti žaliosios elektros energijos gamintojams tik toje valstybėje narėje pagamintos žaliosios elektros energijos atžvilgiu, ir Teisingumo Teismas konstatavo, kad tokia sistema yra kiekybiniam importo apribojimui lygiavertio poveikio priemonė, iš principo nesusiderinama su Sąjungos teisės įpareigojimais, kylančiais iš SESV 34 straipsnio. Tačiau tokią sistemą būtų galima pateisinti viršesniais su aplinkos apsauga susijusiais privalomais reikalavimais <sup>(107)</sup>.

<sup>(105)</sup> Sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, 47/69, ECLI:ES:C:1970:60, 20 punktą; Sprendimo dėl 2014 m. EEG įstatymo 329 ir paskesnės konstatuojamosios dalys.

<sup>(106)</sup> Sprendimas *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:ES:C:2014:2037.

<sup>(107)</sup> Sprendimo *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:ES:C:2014:2037, 75, 119 punktai.

- (228) Be to, pasak Vokietijos, EEG papildomas mokestis nėra mokestis, nurodomas Sutarties 30 arba 110 straipsnyje. Veikiau tai yra vien perdavimo sistemos operatorių reikalavimas elektros energijos tiekėjams atlyginti išlaidas, nes laikoma, kad perdavimo sistemos operatoriai teikia paslaugas tiekėjams. Vokietija remiasi Teisingumo Teismo praktika, pagal kurią „mokestis, kuris yra nustatomas prekėms dėl to, kad jos kerta sieną, gali nebūti laikomas Sutartimi draudžiamam poveikiui lygiaverčio poveikio mokesčiu, jeigu jis yra susijęs su bendra vidaus rinkliavų sistema, taikoma sistemai ir pagal tuos pačius kriterijus ir vidaus produktams, ir importuojamiems arba eksportuojamiems produktams, jeigu tai atlygis už konkrečią paslaugą, faktiškai ir asmeniškai suteiktą prekybininkui už tai paslaugai proporcingą atlygį, arba, tam tikromis aplinkybėmis, jeigu jis yra renkamas per patikras, atliekamas siekiant įgyvendinti Bendrijos teisės normomis nustatytus įpareigojimus“<sup>(108)</sup>.
- (229) Vokietija mano, kad antrasis ir trečiasis Teisingumo Teismo sprendime paminėti alternatyvūs kriterijai buvo patenkinti. Pirma, Vokietija teigia, kad EEG papildomas mokestis yra tinkamas užmokestis už konkrečią suteiktą paslaugą, būtent už tai, kad perdavimo sistemos operatoriai atsisako perduotos AEI elektros energijos, kurią išsijyja elektros energijos tiekėjai, buvimo atsinaujančioje energija ypatybė, kaip paašškinta 144 konstatuojamojoje dalyje<sup>(109)</sup>. Vokietijos požiūriu, sumokėdami EEG papildomą mokestį perdavimo sistemos operatoriams, elektros energijos tiekėjai mainais kai ką gauna, tai yra tai, kad dalis elektros energijos yra pagaminta iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių. Todėl Vokietija tvirtina, kad priešingai byloje *Essent*<sup>(110)</sup> nagrinėtam atvejui, kai už sumokėtas lėšas nebuvo gaunama jokia paslauga, EEG papildomas mokestis atitinka suteiktą paslaugą. Antra, EEG papildomas mokestis esą nustatytas tam, kad būtų galima įvykdyti Sąjungos teisėje, būtent Direktyvoje 2009/28/EB, nustatytus įpareigojimus.
- (230) Komisija negali sutikti su Vokietijos pateiktais argumentais.
- (231) Pirma, nors iš EEG papildomo mokesčio iš tikrųjų finansuojamas atsinaujinančiosios energijos įrenginių diegimas, iš jo remiama elektros energijos gamyba šiais įrenginiais. Tai liudija faktas, kad EEG papildomas mokestis skaičiuojamas už kiekvieną suvartotos elektros energijos kilovatvalandę. Antra, panašumo tarp šalies viduje pagamintos EEG elektros energijos ir importuotos EEG elektros energijos neįmanoma nuneigti vien tuo, kad importuotos EEG elektros energija neiškaičiuojama siekiant Direktyvoje 2009/28/EB nustatyto tikslo. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, panašumą reikia vertinti „ne pagal tai, ar produktų pobūdis yra visiškai identiškas, bet pagal jų paskirties vienodumą ir panašumą“<sup>(111)</sup>. Panašumo klausimą reikia atskirti nuo taikomų sąlygų skirtingumo. Skirtingos sąlygos taikomos tik importuotai elektros energijai, kuri, jei būtų gaminama Vokietijoje, nebūtų tinkama remti pagal 2012 m. EEG įstatymą. Šiuo atžvilgiu klausimas, ar importuota AEI elektros energija išskaičiuojama siekiant Direktyvoje 2009/28/EB nustatyto tikslo, neturi reikšmės.
- (232) Be to, Komisija nesutinka su Vokietijos teiginiu, kad EEG papildomas mokestis nėra mokestis, nurodomas Sutarties 30 arba 110 straipsniuose. Pirma, Sprendime *Essent* Teisingumo Teismas konstatavo, kad taikant Sutarties 30 ir 110 straipsnius tai, kad mokestį renka ne tiesiogiai valstybė, bet perdavimo sistemos operatoriai, neturi reikšmės<sup>(112)</sup>. Antra, panašu, kad nėra jokios paslaugos arba turto, už kurį elektros energijos tiekėjų sumokėtą EEG papildomą mokestį būtų galima laikyti tinkamu užmokesčiu. Pati buvimo atsinaujančioje energija ypatybė elektros energijos tiekėjams naudos neduoda, nes ši ypatybė perleidžiama atskirai nuo faktinės EEG elektros energijos. Tiekėjų įvykdyti mokėjimai taip pat nėra proporcingi suteiktai paslaugai, nes mokėjimai skiriasi ir priklauso nuo to, kiek vartotojų, kuriems netaikoma lengvata, jie turi, o tariamai teikiama paslauga, būtent tai, kad elektros energija yra atsinaujančioji, yra neskaidoma ir tokia pati visiems. Trečia, EEG papildomas mokestis nėra nustatomas per patikras, jis nėra tiesiogiai nustatomas dėl įpareigojimų, kylančių iš Sąjungos teisės. Direktyvoje 2009/28/EB Vokietija įpareigojama įdiegti priemones, kuriomis užtikrintų pastovų iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos dalies didėjimą (direktyvos 3 straipsnio 2 dalis); kaip įgyvendinti įpareigojimą – ir konkrečias priemones, ir tai, kaip jos finansuojamos, Vokietijai leidžiama nuspręsti pačiai (direktyvos 3 straipsnio 3 dalis).
- (233) Komisija sprendime pradėti procedūrą konstatavo, kad 30 ir 110 straipsniais tik draudžiama finansuoti paramos nacionalinei gamybai schemą importuojamus produktus apmokestinant diskriminaciniu mokesčiu. Pagal šiuos straipsnius valstybė narė nėra įpareigojama pagal paramos schemą remti importuojamus produktus. Šiame

<sup>(108)</sup> Sprendimo *Lamaire*, C-130/93, ECLI:ES:C:1994:281, 14 punktas.

<sup>(109)</sup> Tačiau Vokietija pripažino, kad EEG papildomas mokestis nėra atlygis už pačią tiekiamą AEI elektros energiją, kuri yra parduodama neatidėliotųjų sandorių rinkoje.

<sup>(110)</sup> Sprendimas *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413.

<sup>(111)</sup> Sprendimo *Komisija prieš Daniją*, 171/78, ECLI:ES:C:1980:54, 5 punktas.

<sup>(112)</sup> Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:ES:C:2008:413, 46 punktas.

sprendime, kaip ir ankstesniuose sprendimuose dėl nacionalinių paramos atsinaujinančiųjų išteklių energetikai schemų<sup>(113)</sup>, klausimas dėl to, kad parama pagal 2012 m. EEG įstatymą teikiama tik nacionalinei gamybai, nekliamas. Tačiau planuodamos paramos schemas valstybės narės negali įvesti diskriminacinių mokesčių, kaip apibrėžta Sutarties 30 ir 110 straipsniuose.

- (234) Sprendimu *Ålands Vindkraft* Sutarties 30 ir 110 straipsnių vertinimas nepakeistas. Pirma, vienintelis klausimas toje byloje buvo keliamas dėl to, ar nacionaline paramos atsinaujinančiosios energijos gamintojams schema reikia leisti naudotis ir kitų valstybių narių gamintojams (Teismas konstatavo, kad ne). Sprendime nėra nagrinėjama, ar, be kitų dalykų, tokią nacionalinę paramos schemą galima finansuoti iš diskriminacinio mokesčio, kuriuo apmokestinami ir kiti kitose valstybėse narėse esantys ekonominės veiklos vykdytojai. Antra, Švedijos teismo prašymu Teisingumo Teismas išaiškino 34 straipsnio nuostatas dėl laisvo prekių judėjimo kiekybinio apribojimo; prašyme priimti prejudicinį sprendimą nebuvo prašoma nagrinėti 30 ir 110 straipsnių dėl diskriminacinių rinkliavų ir mokesčių, todėl šiuo klausimu Teisingumo Teismas nedarė jokių išvadų. Trečia, Teisingumo Teismas konstatavo, kad nors Švedijos atsisakymas suteikti ieškovui prieigą prie savo sertifikatų sistemos ir yra kiekybiniam apribojimui lygiaverčio poveikio priemonė, ją buvo galima pateisinti aplinkos apsaugos politikos tikslais; ši priemonė buvo proporcinga aplinkos apsaugos politikos tikslui siekti<sup>(114)</sup>. Tačiau diskriminacinės priemonės, kuriomis pažeidžiami 30 ir 110 straipsniai, nėra pateisinamos net ir aplinkos apsaugos tikslais: Komisija nemato, kaip būtų galima padėti įgyvendinti aplinkos apsaugos tikslus (arba kokius nors viršesnius bendriems interesams svarbius reikalavimus) nustatčius piniginių įpareigojimą, dėl kurio kitų valstybių narių ekonominės veiklos vykdytojams tektų mokėti daugiau negu vidaus konkurentams.
- (235) Tačiau Vokietija, nors ir laikėsi savo pozicijos, kad EEG papildomu mokesčiu Sutarties 30 ir 110 straipsniai nėra pažeidžiami, įsipareigojo investuoti į jungiamąsias linijas ir panašius Europos energetikos projektus (žr. 19 konstatuojamojoje dalyje pateiktą aprašymą). Šių investicijų suma būtų lygi apskaičiuotajam įtariamoms diskriminacijos dydžiui.
- (236) Įprasta 30 ir 110 straipsnių pažeidimų ištaisymo priemonė yra nustatytų mokesčių sugražinimas. Tačiau Komisija pripažino, kad dalies pajamų, surinktų iš parafiskalinio mokesčio, taikomo importui, reinvestavimas į projektus ir infrastruktūrą, kuria duodama tiesioginė nauda importui, yra tinkama priemonė galimai ankstesnei diskriminacijai pagal Sutarties 30 ir 110 straipsnius kompensuoti<sup>(115)</sup>.
- (237) Norint nustatyti, kokią ankstesnių pajamų iš EEG papildomo mokesčio dalį reikia skirti šioms investicijoms, pirmiausia reikia įvertinti, kiek tinkamos finansuoti EEG elektros energijos importuojama į Vokietiją. Vokietija nurodė, kad per 2012 m. EEG įstatymo taikymo laikotarpį, nuo 2012 m. sausio mėn. iki 2014 m. liepos mėn., kilmės garantijų, atitinkančių AEI elektros energiją, kurią būtų galima remti pagal 2012 m. EEG įstatymą, dalis sudarė apie 1 349 GWh: 519 GWh 2012 m., 283 GWh 2013 m. ir 547 GWh 2014 m. Daug didesnė kilmės garantijų dalis, neįtraukta į šią sumą, atitinka elektros energiją, pagamintą didelėse, senose hidroelektrinėse, kuri nebūtų tinkama finansuoti pagal 2012 m. EEG įstatymą. Tačiau kadangi kilmės garantijomis galima prekiauti atskirai, vien jų nepakanka nustatyti, kokia dalis EEG elektros energijos faktiškai importuota. Vokietija nurodė, kad faktinis importas būtų mažesnis, bet negalėjo pateikti informacijos apie tai, kokia dalis importuotos žaliosios elektros energijos būtų importuota pagal fizines importo sutartis.
- (238) Antrasis etapas – įvertinti diskriminacijos importuojamos žaliosios elektros energijos atžvilgiu mastą. Diskriminuojama tuo, kad nors EEG papildomu mokesčiu apmokestinama ir šalies viduje pagaminta, ir importuojama EEG elektros energija, iš papildomo mokesčio surinktos lėšos panaudojamos tik vidaus EEG elektros energijos gamybai (laikantis tinkamumo finansuoti sąlygų).
- (239) Pačią diskriminaciją galima įvertinti pagal tai, kokio dydžio EEG papildomu mokesčiu apmokestinama importuojama EEG elektros energija. Tačiau reikia pabrėžti, kad jokia kompensacija nebūtų padengiamas visas papildomas mokeskis, kaip toks; ji būtų skaičiuojama tik pagal hipotetinę gautos paramos formą (supirkimo tarifus, prekybos išmokas arba *žaliajai elektros energijai taikomą lengvatą*). Iš tikrųjų, turint galvoje, kad vidaus EEG elektros gamintojai taip pat moka papildomą mokesį, bet kartu gauna EEG paramą, taikomos sąlygos taptų skirtingos tada, jeigu importuojama elektros energija būtų apmokestinama papildomu mokesčiu, bet jokia parama už šią elektros energiją nebūtų teikiama. Iš esmės diskriminacija priylgsta nesuteiktos paramos už importuotą EEG elektros energiją kiekiui.

<sup>(113)</sup> Pavyzdžiui, žr. Sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.33384 (2011/N) – Austrija, *Ökostromgesetz* 2012, C(2012) 565 final.

<sup>(114)</sup> Žr. 107 išnašą.

<sup>(115)</sup> Sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.15876/N490/200 – Italija, per didelės elektros energijos sektoriaus išlaidos (OL C 250, 2005 10 8, p. 10).

- (240) Dėl supirkimo tarifų ir prekybos išmokų Komisija pažymi, kad jie skiriasi ir priklauso nuo EEG technologijų pobūdžio, todėl reikia išskirti faktiškai importuotos EEG elektros energijos rūšis ir kiekį ir šias paramos formas pritaikyti importuotai elektros energijai. Tačiau kadangi Vokietija paaiškino, kad neturi duomenų apie faktiškai importuotą EEG elektros energiją, nėra įmanoma nustatyti diskriminacijos įvertinant konkretų supirkimo tarifą arba prekybos išmoką pritaikant importuotam elektros energijos kiekiui.
- (241) Naudą, gautą iš *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos*, priešingai, galima nustatyti lengviau. Vokietija nurodė, kad nauda, gauta iš *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos*, praktiškai sudarė mažiau negu 4 ct/kWh. Taip yra dėl to, kad elektros energijos tiekėjams, kurie prašo taikyti lengvatą, papildomas mokestis sumažinamas tik 2 ct/kWh už visą jų portfelį ir tik tada, jeigu bent 50 % jo dalies sudaro EEG elektros energija. Norėdami išvengti rizikos, kad 50 % riba gali būti nepasiekta labai nedidele dalimi (tada visam portfeliui būtų taikomas visas EEG papildomas mokestis), elektros energijos tiekėjai EEG elektros energijos perka su saugia marža, tai yra daugiau negu reikalingi 50 %, kartais iki 60 %. Šiuo atveju, norint apskaičiuoti sąnaudomis išreikštą naudą, kurią būtų galima perduoti AEI elektros energijos gamintojams, tą dalį, kuria EEG papildomas mokestis sumažintas visam portfeliui, tai yra 2 ct/kWh, reikia padalyti iš didesnės EEG elektros energijos dalies. Pavyzdžiui, jeigu ši dalis yra 60 %, faktinė sąnaudomis išreikšta nauda, kurią galima perduoti, bus ne 4 ct/kWh, bet tik 3,3 ct/kWh. Didžiausia *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos* teikiama nauda 2012 m. vidutiniškai sudarė 3,8 ct/kWh, 2013 m. – 3,2 ct/kWh, 2014 m. – 3,9 ct/kWh.
- (242) Paaiškėjo, kad *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata* 2012 m. buvo šiek tiek didesnė už EEG papildomą mokestį, o 2013 ir 2014 m. mažesnė už papildomą mokestį. Taip pat paaiškėjo, kad *žaliajai elektros energijai taikoma lengvata* buvo mažesnė už naudą, kuri gauta iš kai kurių supirkimo tarifų (atėmus rinkos kainą), pavyzdžiui, saulės energijos, bet didesnė už naudą, kuri gautą iš kitų supirkimo tarifų, pavyzdžiui, vėjo energijos. Tačiau net jeigu remiantis *lengvata* tam tikra dalimi gali būti apskaičiuotas per mažas faktinis diskriminacijos mastas, reikia atminti, kad remiantis kilmės garantijomis būna apskaičiuojamas per didelis importuojamos energijos kiekis. Todėl Komisija mano, kad Vokietijos taikytas metodas (aprašytas 238 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse) yra tinkamas. Naudos, kuri gaunama dėl *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos*, duomenys, juos vertinant kartu su duomenimis apie importuotos energijos kilmės garantijas, gali būti laikomi pagrįstu pakaitiniu importuotos EEG elektros energijos diskriminavimo pagal 2012 EEG įstatymą rodikliu.
- (243) Remiantis tinkamos finansuoti importuotos EEG elektros energijos verte, nurodyta 237 konstatuojamojoje dalyje, ir *žaliajai elektros energijai taikomos lengvatos* verte, nurodyta 241 konstatuojamojoje dalyje, suma, kurią reikia reinvestuoti, yra 50 mln. EUR <sup>(16)</sup>. Taigi, Komisija mano, kad Vokietijos įsipareigojimas investuoti 50 mln. EUR (žr. 19 konstatuojamąją dalį) į jungiamąsias linijas ir Europos energetikos projektus yra priemonė, kuria ištaisoma ankstesnė diskriminacija pagal Sutarties 30 ir 110 straipsnius.

## 8. AUTENTIŠKA KALBA

- (244) Kaip minėta šio sprendimo 1 skirsnyje, Vokietija sutiko nereikalauti, kad sprendimas būtų priimtas vokiečių kalba. Todėl tekstas bus autentiškas anglų kalba.

## 9. IŠVADA IR LĖŠŲ SUSIGRĄŽINIMAS

- (245) Kadangi ankstesnis Sutarties 30 ir 110 straipsnių pažeidimas EEG papildomu mokesčiu ištaisytas, Komisija daro išvadą, kad parama EEG elektros energijos gamintojams, kuri įvertinta kaip suderinama sprendimo pradėti procedūrą 187 ir 200 konstatuojamosiose dalyje, pagal savo finansavimo mechanizmą taip pat atitinka vidaus rinką.
- (246) Komisija daro išvadą, kad Vokietija neteisėtai suteikė pagalbą, kuria remta EEG elektros energijos gamyba, ir pagalbą daug energijos vartojančioms įmonėms, pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį.
- (247) Tą pagalbą, kuri nesuderinama su vidaus rinka, reikėtų susigrąžinti.
- (248) Susigrąžinti reikėtų tik sumažintą 2013 ir 2014 m. (toliau – atitinkami metai) EEG papildomo mokesčio dalį.

<sup>(16)</sup> 19,7 (2012 m.) + 9,1 (2013 m.) + 21,3 (2014 m.) = 50,1 mln. EUR.

- (249) Už kiekvienus atitinkamus metus susigrąžintina suma turi būti lygi skirtumui tarp suderinamos tų metų sumos, kuri apskaičiuojama pagal 251, 252 ir 253 konstatuojamąsias dalis, ir EEG papildomo mokesčio sumos, kurią pagalbos gavėjas atitinkamais metais faktiškai sumokėjo.
- (250) EEG papildomo mokesčio suma, kurią pagalbos gavėjas atitinkamais metais faktiškai sumokėjo, iš esmės yra apskaičiuojama sumažintą tų metų papildomą mokesčių pritaikius tais pačiais metais pagalbos gavėjo suvartotai elektros energijai. Tačiau norėdama paspartinti lėšų susigrąžinimą ir atsižvelgdama į tai, kad atitinkamų metų elektros energijos suvartojimo duomenys turimi ne apie visas įmones, iš kurių reikia susigrąžinti lėšas, Vokietija pirmiausia remsis prašymuose nurodytais suvartojimo duomenimis ir apskaičiuos preliminarią grąžintiną sumą, kurią reikės grąžinti nedelsiant. Antru etapu remdamasi faktiniais atitinkamų metų elektros energijos suvartojimo duomenimis, Vokietija apskaičiuos galutines grąžintinas sumas ir ims reikiamų priemonių užtikrindama, kad šios galutinės sumos būtų grąžintos arba sumokėtos (šis antrasis lėšų susigrąžinimo proceso etapas vadinamas koregavimo mechanizmu).
- (251) Pirmuoju etapu, nustatant suderinamą sumą, remiamasi 2014 m. gairių 3.7.2 skirsniu. Įmonė, kuri pasinaudojo sumažinimu, turi priklausyti kuriam nors iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių (2014 m. gairių 185 punktas), jeigu nepriklauso, įmonės elektros energijos suvartojimo intensyvumas turi būti bent 20 % ir įmonė turi priklausyti sektoriui, kurio ES lygmens prekybos intensyvumas yra bent 4 %, net jei ta įmonė nepriklauso nė vienam iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių (2014 m. gairių 186 punktas). Taikant 2014 m. gairių 186 punktą, kaip paaiškinta 202 konstatuojamojoje dalyje, galima naudotis prašymuose dėl atitinkamų metų pateiktais duomenimis.
- (252) Be to, jeigu įmonė yra tinkama finansuoti pagal 251 konstatuojamąją dalį, ji privalo dengti bent 15 % papildomų sąnaudų netaikant lengvatos (2014 m. gairių 188 punktas). Tačiau mokėtina suma įmonės lygmeniu gali būti apribota iki 4 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės. Be to, įmonėms, kurių elektros energijos vartojimo intensyvumas yra bent 20 %, mokėtina suma gali būti apribota iki 0,5 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės (2014 m. gairių 189 punktas). Taikant 2014 m. gairių 189 punktą, kaip paaiškinta 202 konstatuojamojoje dalyje, galima naudotis prašymuose dėl atitinkamų metų pateiktais duomenimis. Jeigu įmonė nėra tinkama finansuoti pagal 251 konstatuojamąją dalį, remiantis 2014 m. gairių 3.7.2 skirsniu, mokėtina suma iš esmės yra lygi nesumažintam EEG papildomam mokesčiui, laikantis 2014 m. 197 punkte nustatytos laipsniškumo taisyklės.
- (253) Jeigu kuriais nors atitinkamais metais mokėtina suma, apskaičiuota pagal 252 konstatuojamąją dalį, yra didesnė už pagalbos gavėjo tais metais faktiškai sumokėtą sumą, reguliavimo plano nuostatos bus taikomos taip, kaip nurodyta 212 konstatuojamojoje dalyje. 2013 m. suderinama suma neturėtų viršyti 125 % pagalbos gavėjo 2013 m. (tai yra tais pačiais metais) faktiškai sumokėto papildomo mokesčio. 2014 m. suderinama suma neturėtų viršyti 150 % pagalbos gavėjo 2013 m. (tai yra ankstesniais metais) faktiškai sumokėto papildomo mokesčio. Kaip paaiškinta 250 konstatuojamojoje dalyje, jei reikia nustatyti preliminarią grąžinamą sumą, 2013 ir 2014 m. faktiškai sumokėtą papildomą mokesčių galima apskaičiuoti pagal elektros suvartojimo duomenis, kurie pateikti įmonės prašyme dėl 2013 ir 2014 m. papildomo mokesčio sumažinimo. Taikant koregavimo mechanizmą bus naudojami faktiniai 2013 ir 2014 m. elektros suvartojimo duomenys, kai tik šie duomenys bus surinkti.
- (254) Jeigu mokėtina suma, apskaičiuota pagal 251, 252 ir 253 konstatuojamąsias dalis nėra didesnė už pagalbos gavėjo kuriais nors atitinkamais metais faktiškai sumokėtą sumą, lėšų grąžinti nereikės.
- (255) Jeigu bendra pagalbos gavėjo gautos pagalbos suma yra mažesnė už 200 000 EUR ir pagalba atitinka kitus Komisijos reglamente (ES) Nr. 1407/2013<sup>(117)</sup> arba Komisijos reglamente (EB) Nr. 1998/2006<sup>(118)</sup> nustatytus kriterijus, reikėtų laikyti, kad ši pagalba nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje, todėl šiai pagalbai nuostatos dėl sugrąžinimo neturėtų būti taikomos.
- (256) Jeigu bendra pagalbos gavėjo gautos pagalbos suma yra didesnė už 200 000 EUR ir iš jos turi būti susigrąžinta mažesnė negu 200 000 EUR suma, Reglamentas (EB) Nr. 1998/2006 ir Reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 netaikomas, nes pagalba susijusi su tomis pačioms tinkamoms finansuoti sąnaudoms, todėl nesumuojama (Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 5 straipsnio 2 dalis ir Reglamento (EB) Nr. 1998/2006 2 straipsnio 5 dalis). Todėl tokias sumas reikėtų susigrąžinti.

<sup>(117)</sup> 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).

<sup>(118)</sup> 2006 m. gruodžio 15 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1998/2006 dėl Sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 379, 2006 12 28, p. 5).

(257) Komisija taip pat išnagrinėjo, ar būtų kokių nors kliūčių susigrąžinti lėšas pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 14 straipsnį. Kaip paaiškinta 172 konstatuojamojoje dalyje, kai kurios suinteresuotosios šalys tvirtino, kad 2013 ir 2014 m. papildomas mokestis turėtų būti tikslinamas kuo mažiau, siekiant paisyti pagalbos gavėjų teisėtų lūkesčių, ir kad jokių lėšų susigrąžinti nereikėtų. Tačiau dėl 146 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių Komisijos sprendimas NN 27/00 negali kelti teisėtų lūkesčių pagalbos gavėjams, nes 2012 m. EEG įstatymas skiriasi nuo 2000 m. EEG įstatymo ir buvo priimtas daugiau kaip po dešimties metų, be to, 2000 m. EEG įstatyme nėra specialiosios taisyklės *BesAR*,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

Valstybės pagalba, kuria remiama elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir iš kasyklų dujų, kuri suteikta remiantis įstatymu *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (toliau – 2012 m. EEG įstatymas) ir kurią Vokietija įgyvendino pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį, įskaitant šios paramos finansavimo mechanizmą, bus suderinama su vidaus rinka, jeigu Vokietija įvykdys I priede išdėstytą įsipareigojimą.

### 2 straipsnis

Komisija pritaria Vokietijos pateiktam II priede išdėstytam 2013 ir 2014 m. reguliavimo planui.

### 3 straipsnis

1. Valstybės pagalba, kurią sudaro papildomo mokesčio, iš kurio 2013 ir 2014 m. finansuota iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminta elektros energija (toliau – EEG papildomas mokestis), sumažinimas daug energijos vartojančioms įmonėms (specialioji taisyklė *Besondere Ausgleichsregelung*, *BesAR*), ir kurią Vokietija neteisėtai įgyvendino pažeisdama Sutarties 108 straipsnio 3 dalį, bus suderinama su vidaus rinka, jeigu atitiks vieną iš keturių šioje dalyje išdėstytų kategorijų.

Jeigu valstybės pagalba buvo suteikta įmonei, kuri priklauso kuriam nors iš 2014–2020 m. valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai gairių (toliau – 2014 m. gairės) 3 priede išvardytų sektorių, ši valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka, jeigu įmonė padengė bent 15 % papildomų sąnaudų, kurias elektros energijos tiekėjai patiria dėl įpareigojimo pirkti atsinaujinančiąją energiją ir kurias vėliau perkelia savo vartotojams. Jeigu įmonė padengė mažiau negu 15 % šių papildomų sąnaudų, valstybės pagalba vis tiek yra suderinama, jeigu įmonė sumokėjo sumą, kuri atitinka bent 4 % įmonės bendrosios pridėtinės vertės, arba, kai įmonės elektros energijos suvartojimo intensyvumas yra bent 20 %, – bent 0,5 % įmonės bendrosios pridėtinės vertės.

Jeigu valstybės pagalba buvo suteikta įmonei, kuri nepriklauso nė vienam iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių, bet jos elektros energijos suvartojimo intensyvumas 2012 m. sudarė bent 20 % ir ji tais metais priklausė sektoriui, kurio ES lygmens prekybos intensyvumas buvo bent 4 %, ši valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka, jeigu įmonė padengė bent 15 % papildomų sąnaudų, kurias elektros energijos tiekėjai patiria dėl įpareigojimo pirkti atsinaujinančiąją energiją ir kurias vėliau perkelia savo vartotojams. Jeigu įmonė padengė mažiau negu 15 % šių papildomų sąnaudų, valstybės pagalba vis tiek yra suderinama, jeigu įmonė sumokėjo sumą, kuri atitinka bent 4 % įmonės bendrosios pridėtinės vertės, arba, kai įmonės elektros energijos suvartojimo intensyvumas yra bent 20 %, – bent 0,5 % įmonės bendrosios pridėtinės vertės.

Jeigu valstybės pagalba buvo suteikta įmonei, kuri gali gauti suderinamą valstybės pagalbą pagal antrą arba trečią pastraipą, bet tos įmonės sumokėtas EEG papildomas mokestis yra mažesnis už tose pastraipose nurodytą ribą, suderinamos yra šios pagalbos dalys:

- už 2013 m. – pagalbos dalis, kuri viršija 125 % papildomo mokesčio, kurį įmonė faktiškai sumokėjo 2013 m., ribą;
- už 2014 m. – pagalbos dalis, kuri viršija 150 % papildomo mokesčio, kurį įmonė faktiškai sumokėjo 2013 m., ribą.



Jeigu valstybės pagalba buvo suteikta įmonei, kuri negali gauti suderinamos valstybės pagalbos pagal antrą arba trečią pastraipą, ir ta įmonė padengė mažiau negu 20 % papildomų nesumažinto papildomo mokesčio sąnaudų, suderinamos yra šios pagalbos dalys:

- a) 2013 m. – pagalbos dalis, kuri viršija 125 % papildomo mokesčio, kurį įmonė faktiškai sumokėjo 2013 m., ribą;
  - b) 2014 m. – pagalbos dalis, kuri viršija 150 % papildomo mokesčio, kurį įmonė faktiškai sumokėjo 2013 m., ribą.
2. Visa pagalba, kuri neatitinka 1 dalies sąlygų, yra nesuderinama su vidaus rinka.

#### 4 straipsnis

Individuali pagalba, suteikta remiantis 1 ir 3 straipsniuose nurodytomis schemomis, nėra pagalba, jei teikiant atitiko reglamento, priimto pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 994/98 <sup>(119)</sup> 2 straipsnį ir taikyto teikiant šią pagalbą, sąlygas.

#### 5 straipsnis

Individuali pagalba, suteikta pagal 1 straipsnio 3 dalyje nurodytas schemas, kuri teikiant atitiko sąlygas, nustatytas pagal reglamentą, priimtą pagal Reglamento (EB) Nr. 994/98 1 straipsnį, arba pagal kitą patvirtintą pagalbos schemą, yra suderinama su vidaus rinka, jeigu neviršija didžiausio tos rūšies pagalbai taikytino pagalbos intensyvumo lygio.

#### 6 straipsnis

1. Vokietija susigrąžina iš pagalbos gavėjų 3 straipsnio 2 dalyje nurodytą nesuderinamą valstybės pagalbą, laikydamasi III priede aprašyto metodo.
2. Į gražintinas sumas įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjai pradėjo naudotis pagalba, iki tos pagalbos susigrąžinimo dienos.
3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 <sup>(120)</sup> V skyrių.
4. Vokietija nutraukia visų dar neišmokėtų pagalbos sumų mokėjimą pagal 3 straipsnio 2 dalyje nurodytą schemą šio sprendimo priėmimo dieną.

#### 7 straipsnis

1. 3 straipsnio 2 dalyje nurodyta nesuderinama pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.
2. Vokietija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos, ir susigrąžina suteiktą nesuderinamą pagalbą.
3. Jeigu Vokietija susigrąžino tik preliminarines susigrąžintinas sumas, nurodytas III priedo 4 punkte, Vokietija užtikrina, kad III priedo 4 punkte nurodytas koregavimo mechanizmas būtų įgyvendintas per vienus metus nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

#### 8 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Vokietija pateikia šią informaciją:
  - a) visų pagalbos gavėjų, kurie gavo pagalbą, nurodytą 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse, sąrašą ir bendrą kiekvieno pagalbos gavėjo pagal schemą gautos pagalbos sumą;

<sup>(119)</sup> 1998 m. gegužės 7 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 994/98 dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 92 ir 93 straipsnių taikymo kai kurioms horizontalios valstybės pagalbos rūšims (OL L 142, 1998 5 14, p. 1).

<sup>(120)</sup> 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).

- b) visą preliminarią iš kiekvieno pagalbos gavėjo susigrąžintina sumą (pagrindinę dalį ir susigrąžinimo palūkanas);
- c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti, įskaitant I priede išdėstytą įsipareigojimą, aprašymą;
- d) dokumentus, iš kurių būtų matyti, kad pagalbos gavėjams buvo nurodyta sugrąžinti pagalbą ir kad yra laikomasi I priede išdėstyto įsipareigojimo.

2. Vokietija nuolat informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, vykdymo eigą, kol susigrąžina 3 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą ir iki galo įvykdo I priede išdėstytą įsipareigojimą. Paprastu Komisijos prašymu Vokietija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurias jau įgyvendino ir kurių ketina imtis vykdydama šį sprendimą. Vokietija taip pat pateikia išsamius duomenis apie pagalbos sumas ir susigrąžinimo palūkanas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjų.

#### 9 straipsnis

Vokietija įsipareigojo reinvestuoti 50 mln. EUR į jungiamąsias linijas ir Europos energetikos projektus. Vokietija nuolat informuoja Komisiją apie šio įsipareigojimo įgyvendinimą.

#### 10 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. lapkričio 25 d.

Komisijos vardu  
Margrethe VESTAGER  
Komisijos narė

## I PRIEDAS

**2014 M. LIEPOS 7 D. VOKIETIJOS PASIŪLYTAS PRISIIMTI ĮSIPAREIGOJIMAS**

„110 ir 30 str. taikymas esamiems įrenginiams ir *Grünstromprivileg* (2012 m. EEG)

Kalbant apie 2012 m. EEG įstatymą būtų galima parengti bendrą *Grünstromprivileg* ir 30 bei 110 straipsnio keliamų klausimų sprendimą. Šį sprendimą sudarytų apskaičiuotajai įtariamoms diskriminacijos sumai prilygstančio dydžio reinvesticijos į jungiamąsias linijas arba panašius Europos energetikos projektus. Reinvesticija galėtų būti atliekama kartu įgyvendinant atitinkamą projektą. Remiantis Vokietijos nurodytais skaičiais, 2012–2014 m. liepos mėn. reinvesticija turėtų siekti 50 mln. EUR. Vėlgi, Vokietija siūlo prisiimti šį įsipareigojimą apsaugodama savo teisinę poziciją (nediskriminuodama).“

—

## II PRIEDAS

## 2014 M. LIEPOS 4 D. VOKIETIJOS PASIŪLYTAS PRISIIMTI ĮSIPAREIGOJIMAS

„Die Rückforderung bezogen auf ein Unternehmen ergibt sich aus der Differenz der entsprechenden EEG-Kosten nach Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (EEAG) und der nach EEG 2012 bemessenen EEG-Kosten. Dabei begrenzt der Anpassungsplan die nach EEAG zu leistende Zahlung auf max. 125 % (für 2013) bzw. max. 150 % (für 2014) der nach EEG 2012 für 2013 geleisteten EEG-Zahlung (vgl. folgende schematische Darstellung). Negative Rückforderungsbeträge werden nicht berücksichtigt.

Schematische Darstellung der Berechnung

$$\text{Rückforderung}_{2013} = Z(\text{Anpassplan})_{2013} - Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$\text{Mit: } Z(\text{Anpassplan})_{2013} = \text{Minimum von } Z(\text{EEAG}) \text{ und } 125 \% \times Z(\text{EEG2012})_{2013}$$

Rückforderung<sub>2013</sub>: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)<sub>2013</sub>: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen. (\*) Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet („Bescheidaten“), die sich auf das entsprechende Nachweisjahr beziehen (maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2011 (Voraussetzungsjahr) für Begrenzung in 2013 (Begrenzungsjahr); maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2012 für Begrenzung in 2014). Demzufolge wird für die Berechnung u. a. jeweils die spezifische Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen verwendet, da die Daten für die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten nicht vorliegen. Weiterhin erfordert diese Vorgehensweise, dass der gesamte Berechnungsvergleich auf der angemeldeten Strombezugsmenge im Voraussetzungsjahr beruht, die von der in dem betreffenden Begrenzungsjahr tatsächlich verbrauchten Strommenge abweicht.

#### Jahresbezug der verwendeten Werte:

	Bescheid für 2013	Bescheid für 2014
Bruttowertschöpfung (zu Marktpreisen)	2011	2012
Strommenge	2011	2012
Stromkosten	2011	2012“

(\*) Originali išnaša: „Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.“

## Vertimas

„Lėšas iš tam tikros įmonės reikia susigrąžinti [susigrąžintina suma susidaro] dėl skirtumo tarp EEG sąnaudų, nustatytų pagal 2014–2020 m. gaires dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai (toliau – 2014 m. gairės), ir EEG sąnaudų, nustatytų pagal 2012 m. EEG įstatymą. Šiuo atžvilgiu reguliavimo plane suma, kurią reikia sumokėti pagal 2014 m. gaires, apribojama ir gali sudaryti ne daugiau kaip 125 % (už 2013 m.) ir ne daugiau kaip 150 % (už 2014 m.) sumos, sumokėtos už 2013 m. pagal 2012 m. EEG įstatymą (žr. diagramą). Neigiamos susigrąžintinos sumos neįskaičiuojamos.

Diagrama: susigrąžintinos sumos apskaičiavimo metodas

$$\text{Susigrąžintina suma}_{2013} = P(\text{reguliavimo planas})_{2013} - P(\text{EEG2012})_{2013}$$

$$P(\text{reguliavimo planas})_{2013} = P(\text{minimumas (EEAG) ir } 125\% * P(\text{EEG2012})_{2013}$$

Susigrąžintina suma<sub>2013</sub>: už 2013 m. susigrąžintina suma

P (reguliavimo planas)<sub>2013</sub>: suma, pagal reguliavimo planą mokėtina už 2013 m.

P (EEAG)<sub>2013</sub>: suma, pagal 2014 m. gaires mokėtina už 2013 m.

P (EEG2012)<sub>2013</sub>: suma, pagal 2012 m. EEG įstatymą faktiškai sumokėta už 2013 m.

Atsižvelgiant į skubumą ir siekiant sumažinti administracinio darbo krūvį, kuris įvertintas kaip labai didelis, iš įmonių susigrąžintiną sumą reikia skaičiuoti tik remiantis federalinės tarnybos BAFA jau turimais duomenimis (\*). Taigi, bus naudojami duomenys apie konkrečias įmones (bendrąją pridėtinę vertę rinkos kainomis, elektros suvartojimą ir elektros energijos sąnaudas), kurie buvo pateikti įmonių prašymuose dėl 2013 ir 2014 m., bet atitinka metus, kuriais duomenys turėjo būti pateikti (pavyzdžiui, 2011 finansinius metus, kai sumažinimas suteiktas 2013 m., ir 2012 m., kai sumažinimas suteiktas 2014 m.). Taigi, skaičiuojama remiantis bendrąja pridėtine verte rinkos kainomis, nes duomenų apie bendrąją pridėtinę vertę faktoriškais kainomis neturima. Be to, palyginti skaičiavimai turi būti grindžiami duomenimis apie elektros suvartojimą, kurie pateikti prašymuose ir atitinka metus, už kuriuos duomenys turėjo būti pateikti. Šie elektros suvartojimo duomenys skiriasi nuo duomenų apie faktiškai tais metais, kurių papildomas mokestis sumažinamas, suvartotą elektros energiją.

## Naudotų verčių orientaciniai metai

	BAFA sprendimas dėl 2013 m.	BAFA sprendimas dėl 2014 m.
Bendroji pridėtinė vertė rinkos kainomis	2011 m.	2012 m.
Suvaltuota elektros energija	2011 m.	2012 m.
Elektros energijos sąnaudos	2011 m.	2012 m.“

(\*) Originali išnaša: „2013 m. duomenų apie kiekvieną bendrovę BAFA neturi. 2014 m. duomenys apie kiekvieną bendrovę dar nesurinkti.“

## III PRIEDAS

## SUSIGRAŽINIMO METODAS

1. Susigražinti reikėtų sumažintą 2013 ir 2014 m. (toliau – atitinkami metai) EEG papildomo mokesčio dalį.
2. Už kiekvienus metus susigražintina suma turi būti lygi skirtumui tarp suderinamos tų metų sumos, kuri apskaičiuojama pagal 5–8 punktus, ir EEG papildomo mokesčio sumos, kurią pagalbos gavėjas atitinkamais metais faktiškai sumokėjo, apskaičiuotos pagal 3 ir 4 punktus.

*EEG papildomo mokesčio suma, kurią pagalbos gavėjas atitinkamais metais faktiškai sumokėjo*

3. EEG papildomo mokesčio suma, kurią pagalbos gavėjais atitinkamais metais faktiškai sumokėjo, apskaičiuojama sumažintą tų metų papildomą mokestį pritaikius tais pačiais metais suvartotai elektros energijai.
4. Nukrypstant nuo 3 punkto, Vokietija pirmiausia gali pasinaudoti duomenimis apie elektros energijos suvartojimą, kurie pateikti pagalbos gavėjo prašyme dėl atitinkamų metų, ir apskaičiuoti preliminarią susigražintina sumą. Tokiu atveju preliminari susigražintina suma susigražinama nedelsiant; antru etapu Vokietija, remdamasi faktiniais suvartojimo duomenimis, gali apskaičiuoti galutinę susigražintina sumą ir imtis reikiamų priemonių, kad užtikrintų, jog ši galutinė suma būtų susigražinta arba sumokėta (toliau – koregavimo mechanizmas).

*Suderinama suma*

5. Jeigu pagalbos gavėjas priklauso kuriam nors iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių (2014 m. gairių 185 punktas) arba jeigu pagalbos gavėjo elektros energijos suvartojimo intensyvumas yra bent 20 % ir pagalbos gavėjas priklauso sektoriui, kurio Sąjungos lygmens prekybos intensyvumas yra bent 4 %, net jei pagalbos gavėjas nepriklauso nė vienam iš 2014 m. gairių 3 priede išvardytų sektorių (2014 m. gairių 186 punktas), pagalbos gavėjas gali gauti pagalbą jam sumažinus prievolę finansuoti paramą iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintai elektros energijai. Taikant 2014 m. 186 punktą galima naudotis prašyme dėl atitinkamų metų pateiktais duomenimis.
6. Jeigu pagalbos gavėjas pagal 5 punktą yra tinkamas finansuoti, suderinama suma sudaro 15 % nesumažinto EEG papildomo mokesčio (2014 m. gairių 188 punktas). Tačiau suderinama suma įmonės lygmeniu turi sudaryti ne daugiau kaip 4 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės. Be to, įmonėms, kurių elektros energijos vartojimo intensyvumas yra bent 20 %, suderinama suma gali būti apribota iki 0,5 % atitinkamos įmonės bendrosios pridėtinės vertės (2014 m. gairių 189 punktas). Taikant 2014 m. 189 punktą galima naudotis prašyme dėl atitinkamų metų pateiktais duomenimis.
7. Jeigu pagalbos gavėjas pagal 5 punktą yra tinkamas finansuoti, suderinama suma sudaro 20 % nesumažinto EEG papildomo mokesčio (2014 m. gairių 197 punktas).
8. Jeigu kuriais nors atitinkamais metais suderinama suma, apskaičiuota pagal 6 ir 7 punktus, yra didesnė už EEG papildomą mokestį, kurį pagalbos gavėjas atitinkamais metais faktiškai sumokėjo, suderinamos sumos riba yra tokia:
  - a) už 2013 m. – suderinama suma negali viršyti 125 % pagalbos gavėjo 2013 m. (tai yra tais pačiais metais) faktiškai sumokėto papildomo mokesčio;
  - a) už 2014 m. – suderinama suma negali viršyti 150 % pagalbos gavėjo 2013 m. (tai yra ankstesniais metais) faktiškai sumokėto papildomo mokesčio.

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1586****2015 m. vasario 26 d.****dėl priemonės SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ir ex 12/N) – Lenkija – Gdynės-Kosakovo oro uosto steigimas***(pranešta dokumentu Nr. C(2015) 1281)***(Tekstas autentiškas tik lenkų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas <sup>(1)</sup>,

kadangi:

**1. PROCEDŪRA****1.1. Komisijoje vykdoma procedūra**

- (1) 2012 m. rugsėjo 7 d. raštu Lenkija dėl teisinio tikrumo pranešė Komisijai apie planus finansuoti netoli Gdynės, šiaurės Lenkijoje, esančio karinio aerodromo pertvarkymą į civilinį oro uostą. Priemonė užregistruota numeriu SA.35388.
- (2) 2012 m. lapkričio 7 d. ir 2013 m. vasario 6 d. raštais Komisija paprašė pateikti išsamesnę informaciją apie praneštą priemonę. 2012 m. gruodžio 7 d. ir 2013 m. kovo 15 d. Lenkija pateikė papildomą informaciją. Komisijos ir Lenkijos susitikimas įvyko 2013 m. balandžio 17 d. Šiame susitikime Lenkija patvirtino, kad finansavimas, apie kurį buvo pranešta, jau neatšaukiamai suteiktas.
- (3) 2013 m. gegužės 15 d. raštu Komisija pranešė Lenkijai, kad bylą perkelia į pagalbos, apie kurią nepranešta, registrą, nes visas finansavimas, apie kurį Komisijai pranešta, jau neatšaukiamai suteiktas. 2013 m. gegužės 16 d. raštu Lenkija pateikė išsamesnę informaciją.
- (4) 2013 m. liepos 2 d. raštu Komisija pranešė Lenkijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje <sup>(2)</sup> nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) dėl Gdynės miesto (toliau – Gdynė) ir Kosakovo savivaldybės (toliau – Kosakovas) suteikto finansavimo „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o.“ (toliau – ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas arba oro uosto veiklos vykdytojas). Lenkija pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą 2013 m. rugpjūčio 6 d.
- (5) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(3)</sup>. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl aptariamą priemonės per vieną mėnesį nuo paskelbimo dienos.

<sup>(1)</sup> OL C 243, 2013 8 23, p. 25.

<sup>(2)</sup> Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai atitinkamai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Naujųjų straipsnių nuostatos iš esmės atitinka senųjų straipsnių nuostatas. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir į 108 straipsnius prireikus turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į EB Sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat padaryta keletas terminologinių pakeitimų, pavyzdžiui, „Bendrija“ tampa „Sąjunga“, o „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“. Šiame sprendime bus vartojami SESV terminai.

<sup>(3)</sup> Sprendimas, apie kurį pranešta Lenkijai, pažymėtas bylos numeriu C(2013) 4045 *final*, paskelbtas su santrauka OL C 243, 2013 8 23, p. 25.

- (6) Komisija iš suinteresuotųjų šalių negavo jokių pastabų. Apie tai Lenkija buvo informuota 2013 m. spalio 9 d. raštu.
- (7) 2013 m. spalio 30 d. raštu Komisija paprašė pateikti išsamesnę informaciją. Lenkija pateikė išsamesnę informaciją 2013 m. lapkričio 4 ir 15 d. raštais. Komisijos ir Lenkijos susitikimas įvyko 2013 m. lapkričio 26 d. Lenkija pateikė išsamesnę informaciją 2013 m. gruodžio 3 d. ir 2014 m. sausio 2 d. raštais.
- (8) 2014 m. vasario 11 d. Komisija priėmė Sprendimą 2014/883/ES <sup>(4)</sup>, kuriame nurodė, kad valstybės pagalba, kurią Lenkija neteisėtai suteikė ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui, ir valstybės pagalba, kurią Lenkija ketino suteikti šiam oro uosto veiklos vykdytojui, yra nesuderinama su vidaus rinka. Sprendime Lenkijai nurodyta susigrąžinti jau suteiktą pagalbą iš ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto.

### 1.2. Procedūra Bendrajame Teisme ir susigrąžinimo procesas

- (9) 2014 m. balandžio 9 d. Kosakovas, 2014 m. balandžio 16 d. Gdynė ir oro uosto veiklos vykdytojas Bendrajame Teisme užginčijo sprendimą 2014/883/ES ir paprašė jį anuliuoti <sup>(5)</sup>. Ieškovai, *inter alia*, teigė, kad Komisija į susigrąžintiną sumą neteisėtai įskaiciavo viešosios politikos sektoriui priklausančios veiklos išlaidas.
- (10) 2014 m. balandžio 8 ir 9 d. atitinkamai Gdynė kartu su oro uosto veiklos vykdytoju ir Kosakovas kreipėsi dėl laikinųjų apsaugos priemonių šiose bylose.
- (11) 2014 m. gegužės 7 d. Gdansk-Polnoco apygardos teismas priėmė sprendimą, kuriame paskelbė apie ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto bankrotą ir nurodė jį likviduoti. Visi kreditoriai paraginti per tris mėnesius pateikti savo ieškinius. 2014 m. birželio 5 d. Kosakovas pateikė ieškinį dėl 6,28 mln. Lenkijos zlotų (PLN) (apie 1,57 mln. EUR) ir palūkanų. 2014 m. rugpjūčio 22 d. Gdynė pateikė ieškinį dėl 85,44 mln. PLN (apie 21,36 mln. EUR) ir palūkanų.
- (12) Ieškiniai dėl laikinųjų apsaugos priemonių atmesti Bendrojo Teismo pirmininko 2014 m. rugpjūčio 20 d. nutartimis <sup>(6)</sup>. Tiksliau, Bendrojo Teismo pirmininkas nurodė, kad Sprendimo 2014/883/ES negalima laikyti lemiama žalos dėl ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto bankroto priežastimi, nes bendrovė pati kreipėsi dėl bankroto daug anksčiau, negu Lenkijos valdžios institucijos ėmėsi privalomųjų Komisijos sprendimo vykdymo užtikrinimo priemonių.
- (13) 2014 m. spalio 15 d. Lenkija įstojo į abi pagrindines bylas su prašymu anuliuoti Sprendimo 2014/883/ES nuostatas dėl finansinių išteklių, skirtų oro uosto veiklos vykdytojui ir panaudotų viešosios politikos sričiai priklausančiai veiklai finansuoti, kaip aprašyta sprendimo pradėti procedūrą 3.1.1 punkte, susigrąžinimo.
- (14) Remiantis Lenkijos pateikta informacija, kol vyksta bankroto procedūra, per kurią likviduojamas bendrovės turtas, Gdynės-Kosakovo oro uostą valdo patikėtinis <sup>(7)</sup>.

### 1.3. Atšaukimas

- (15) Per Bendrajame Teisme vykusį procesą tapo akivaizdu, kad į pagalbą, kuri Sprendime 2014/883/ES paskelbta nesuderinama su vidaus rinka, įeina tam tikros investicijos, kurios, remiantis sprendimu pradėti procedūrą, nėra valstybės pagalba.

<sup>(4)</sup> 2014 m. vasario 11 d. Komisijos sprendimas 2014/883/ES dėl priemonės SA.35388 (13/C) (ex 13/NN ir ex 12/N) – Lenkija – Gdynės-Kosakovo oro uosto steigimas (OL L 357, 2014 12 12, p. 51).

<sup>(5)</sup> Šie ieškiniai atitinkamai užregistruoti kaip byla T-215/14 ir byla T-214/14.

<sup>(6)</sup> Bendrojo Teismo pirmininko nutartis byloje T-2015/14 R *Gmina Miasto Gdynia ir Port Lotniczy Gdynia Kosakowo prieš Komisiją*, EU:T:2014:733; Bendrojo Teismo pirmininko nutartis byloje T-217/14 R *Gmina Kosakowo prieš Komisiją*, nepaskelbtas.

<sup>(7)</sup> Konkurencijos ir vartotojų apsaugos tarnybos pirmininko 2014 m. birželio 30 d. ir 2015 m. sausio 8 d. raštai.



- (16) Iš tikrųjų, sprendimo pradėti procedūrą 25 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad investicija į gaisrinės, muitinės, oro uosto apsaugos, policijos ir pasienio apsaugos pastatus ir įrangą priklauso viešosios politikos sričiai, taigi, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nėra valstybės pagalba. Todėl oficiali tyrimo procedūra dėl šios investicijos nevykdyta.
- (17) Tačiau Sprendime 2014/883/ES Komisija nustatė, kad pagal Lenkijos teisę oro uosto veiklos vykdytojai įpareigoti tokias investicijas finansuoti iš savo pačių išteklių. Todėl privatus rinkos dalyvis, sprendžiamas, ar investuoti į oro uostą, atsižvelgtų į šias sąnaudas (kaip buvo padaryta Lenkijos pateiktuose tyrimuose), o šiai investicijai skirtas viešasis finansavimas galėtų būti valstybės pagalba.
- (18) Kadangi sprendime pradėti procedūrą padaryta išvada, kad investicija į gaisrinės, muitinės, oro uosto apsaugos, policijos ir pasienio apsaugos pastatus ir įrangą nėra valstybės pagalba, Komisija mano, kad neturėtų kilti klausimų dėl šios galutiniam sprendime dėl priemonės padarytos išvados. Todėl Sprendimas 2014/883/ES turėtų būti atšauktas ir pakeistas šiuo sprendimu. Kadangi visi priemonei įvertinti reikalingi elementai pateikti bylos medžiagoje, nebūtina dar kartą pradėti oficialios tyrimo procedūros.

## 2. PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS IR PAGRINDAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

### 2.1. Tyrimo aplinkybės

- (19) Ši byla susijusi su naujo civilinio oro uosto, įsikūrusio Pamaryje (Pamario vaivadijoje), tarp Gdynės miesto ir Kosakovo savivaldybės, už 25 km nuo Gdansko oro uosto, finansavimu<sup>(8)</sup>. Naują oro uostą valdo ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas. Oro uosto veiklos vykdytojas visiškai priklauso Gdynės ir Kosakovo savivaldybėms.
- (20) Investicinio projekto tikslas – panaudojant Kosakove esančio karinio aerodromo infrastruktūrą<sup>(9)</sup> Pamaryje įkurti antrą oro uostą. Naujasis oro uostas daugiausia būtų skirtas bendrosios aviacijos eismui (pavyzdžiui, privatiems lėktuvams, sklandytuvams, lengviesiems ir (arba) sportiniams orlaiviams), pigių skrydžių vežėjams ir užsakoviesiems skrydžiams. Tuo metu, kai buvo pateiktas pranešimas, buvo tikimasi, kad oro uostas pradės veikti 2014 m. pradžioje. 2012 m. „PricewaterhouseCoopers“ (toliau – PWC) ataskaitoje pateiktos tokios keleivių srauto pirmaisiais veiklos metais prognozės: 2014 m. – apie [...], 2017 m. – [...], 2020 m. – [...] ir 2028 m. – apie [...].
- (21) Projektas buvo sumanytas dar 2005 m. balandžio mėn., kai įvairios regionų valdžios institucijos, Nacionalinės gynybos ministerija ir Gdansko oro uosto atstovai<sup>(10)</sup> pasirašė ketinimų protokolą dėl naujo Pamario oro uosto įsteigimo panaudojant Kosakovo karinio aerodromo infrastruktūrą.
- (22) Pagal tą protokolą ateityje valdyti Gdynės-Kosakovo oro uostą turėjo būti patikėta Gdansko oro uostui. Sprendimą 2006 m. rugpjūčio mėn. patvirtino transporto ministras ir nacionalinės gynybos ministras.

<sup>(8)</sup> Atsižvelgiant į pasirinktą maršrutą, atstumas automobiliu tarp Gdynės ir Gdansko oro uostų sudaro 26–29 km.; šaltinis: „Google“ žemėlapiai, „Bing“ žemėlapiai. Gdansko oro uostas priklauso viešųjų subjektų įsteigtai bendrovei „Gdańsk Lech Wałęsa Airport Ltd“ ir yra jos valdomas. Bendrovės akcinis kapitalas priklauso: Gdansko miestui (32 %), Pamario vaivadijai (32 %), valstybės įmonei „Lenkijos oro uostai“ (31 %), Sopoto miestui (3 %) ir Gdynės miestui (2 %). Gdansko Lecho Valensos oro uostas (toliau – Gdansko oro uostas) yra trečias pagal dydį Lenkijos oro uostas. 2012 m. jis aptarnavo 2,9 mln. keleivių (2,7 mln. reguliarių oro susisiekimo paslaugų vartotojų, 0,2 mln. užsakovųjų skrydžių keleivių).

Reguliaris oro susisiekimo iš Gdansko oro uosto paslaugas siūlo šios aštuonios oro transporto bendrovės (2014 m. sausio mėn.): „Wizzair“ (22 kryptys), „Ryanair“ (7 kryptys), „EuroLOT“ (4 kryptys), LOT (2 kryptys), „Lufthansa“ (2 kryptys), SAS (2 kryptys), „Air Berlin“ (1 kryptis), „Norwegian“ (1 kryptis). Nuo 2012 m. gegužės mėn., kai buvo atidarytas naujas terminalas, Gdansko oro uostas gali per metus aptarnauti 5 mln. keleivių. Remiantis Lenkijos pateikta informacija, po terminalo išplėtimo (suplanuoto 2013–2015 m.) oro uostas galės aptarnauti iki 7 mln. keleivių. Investicijos į Gdansko oro uostą taip pat finansuotos iš valstybės pagalbos (žr. 2008 m. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos bylos N 153/08 – 1,7 mln. EUR (OL C 46, 2009 2 25, p. 7), 2009 m. Komisijos sprendimą byloje dėl valstybės pagalbos Nr. 472/08, kuriuo remdamasi Lenkija suteikė Gdansko oro uostui apie 33 mln. EUR (OL C 79, 2009 4 2, p. 2)).

<sup>(9)</sup> Dabartinis Gdynės-Oksivijos karinis aerodromas yra įsikūręs tarp Gdynės miesto ir Kosakovo savivaldybės.

<sup>(10)</sup> Raštą pasirašė Pamario vaivadijos valdžios institucijos, Gdansko, Gdynės, Sopoto miestai, Kosakovo savivaldybė, Lenkijos vyriausybės atstovai (Pamario vaivada, Nacionalinės gynybos ministerija ir Transporto ministerija) ir Gdansko oro uostas.

- (23) 2007 m. liepos mėn. Gdynės ir Kosakovo vietos valdžios institucijos įsteigė bendrovę „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o“ (ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas). 2009 m. gruodžio mėn. Gdynė ir Kosakovas gavo Transporto ministerijos sutikimą, kad nuo tada ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas būtų atsakinga už naująjį oro uostą.
- (24) 2008 m. liepos 10 d. Lenkijos parlamentas priėmė 1996 m. gegužės 30 d. Įstatymo dėl tam tikro Valstybės išdo ir Karinio turto agentūros turto valdymo pakeitimą <sup>(1)</sup> (toliau – 1996 m. gegužės 30 d. įstatymas su pakeitimais), pagal kurį karinius aerodromus leista pertvarkyti į civilinius oro uostus.
- (25) 2008 m. gruodžio 24 d. Lenkijos vyriausybė priėmė 1996 m. gegužės 30 d. įstatymo su pakeitimais įgyvendinimo aktą (toliau – įgyvendinimo aktas), kuriame pateiktas karinių aerodromų arba jų dalių, kuriuos galima panaudoti civiliniams oro uostams steigti arba plėsti, sąrašas. Pagal įgyvendinimo aktą Gdynės-Kosakovo karinis aerodromas (tiksliau, jo dalys) įtrauktos į karinių aerodromų, kuriuos pagal 1996 m. gegužės 30 d. įstatymą su pakeitimais galima išnuomoti vietos valdžios institucijoms ne trumpesniam kaip 30 metų laikotarpiui vienam tikslui – steigti arba plėsti civilinį oro uostą, sąrašą. 1996 m. gegužės 30 d. įstatyme su pakeitimais patikslinta, kad vietos valdžios institucija, jeigu nusprendžia pati nesteigti oro uosto, gali išnuomoti išsinuomotą nekiliojamąjį turtą ne trumpesniam kaip 30 metų laikotarpiui civilinį oro uostą steigiančiam arba valdančiam subjektui.
- (26) Pagal 1996 m. gegužės 30 d. įstatymą su pakeitimais ir įgyvendinimo aktą 2010 m. rugsėjo 9 d. Pamaro vaivada, atstovaujantis Valstybės išdui, su Kosakovu sudarė 253 hektarų sklypo, kuriame įkurtas karinis aerodromas, nuomos susitarimą 30 metų laikotarpiui (galiojantį nuo 2010 m. rugsėjo 9 d. iki 2040 m. rugsėjo 9 d.). Pagal nuomos susitarimą Kosakovas išpareigojo 30 proc. nuomos mokesčio pervesti į Ginkluotųjų pajėgų modernizavimo fondą <sup>(2)</sup>.
- (27) 2011 m. kovo 11 d. Kosakovas 30 metų laikotarpiui (iki 2040 m. rugsėjo 9 d.) išnuomojo žemę oro uosto veiklos vykdytojais – ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui. Nuomos susitarime nustatytos šalių teisės ir išpareigojimai bei nuomos, kurią oro uosto veiklos vykdytojas turi mokėti Kosakovui, suma.
- (28) Kitu 2011 m. kovo 11 d. pasirašytu susitarimu akcininkai (Gdynė ir Kosakovas) nustatė investicijos civiliniam oro uostui steigti finansavimo sąlygas. Šiuo susitarimu Gdynė išpareigojo 2011–2013 m. iš viso skirti 59 mln. PLN injekciją. Savo ruožtu Kosakovas išpareigojo 2011–2040 m. skirti nepiniginį įnašą – konvertuoti skolą į nuosavybę.
- (29) Be to, 2011 m. kovo 7 d. su oro uosto kariniu naudotoju pasirašytas veiklos susitarimas, kuriame nustatytos bendro naudojimosi oro uostu ir jo infrastruktūra ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto ir karinio naudotojo reikmėms taisyklės <sup>(3)</sup>.

*Investicinis projektas* <sup>(4)</sup>

- (30) Kadangi Gdynės-Kosakovo (Gdynės-Oksivijos) aerodromas iš pradžių buvo naudojamas vien kariniams tikslams, naujojo oro uosto veiklos vykdytojas gali panaudoti esamą infrastruktūrą (pavyzdžiui, 2 500 m ilgio kilimo ir tūpimo taką, riedėjimo takus, peroną, navigacijos įrangą, ir t. t.). Įvertinta, kad bendros investicinės pertvarkymo projekto sąnaudos nominaliąja verte sudarys 164,9 mln. PLN (41,2 mln. EUR <sup>(5)</sup>), realiąja verte – 148,4 mln. PLN (37,1 mln. EUR). 1 lentelėje pateikta laipsniškos keturių etapų oro uosto plėtros apžvalga. Lenkijos nuomone, bendros investicinės sąnaudos taip pat apima investicijas, susijusias su viešosios politikos sričiai priskirtų funkcijų vykdymu <sup>(6)</sup>; iš viso (per visus keturis etapus) jos sudaro apie [...] mln. PLN ([...] mln. EUR).

<sup>(1)</sup> 2008 m. Įstatymų leidinys Nr. 144, 901 punktas (lenk. Dz. U. Nr 144, poz. 901).

<sup>(2)</sup> Šia nuostata įgyvendinama 1996 m. gegužės 30 d. akto su pakeitimais 4h straipsnio 2 dalis.

<sup>(3)</sup> Veiklos susitarime nurodyta, kad veiklos sąnaudomis bus dalijamasi pagal atskirą susitarimą (5 dalies 5 punktas), o investicijų ir renovacijos sąnaudomis bus dalijamasi pagal atskirus susitarimus, kuriuos abi šalys turės pasirašyti prieš kiekvieną naują investiciją arba renovaciją (9 dalies 7 punktas).

<sup>(4)</sup> Šioje dalyje pateiktos investicijų sąnaudos priklauso investiciniam projektui, kuris nurodytas Lenkijos 2012 m. rugsėjo 7 d. pranešime ir kartu su pranešimu pateiktame 2012 m. REIP tyrime.

<sup>(5)</sup> Šiame sprendime taikytas valiutos kursas yra 1 EUR = 4 PLN, atitinkantis 2010 m. vidutinį savaitės valiutos kursą. Šaltinis: Eurostatas.

<sup>(6)</sup> Lenkijos nuomone, viešosios politikos sričiai priskirtinos šios investicijos: gairinės pastatai ir įranga, muitinės pareigūnai, oro uosto apsauga, policijos pareigūnai, pasienio apsauga, oro uosto perimetrą juosianti tvora, vaizdo stebėjimo sistema ir t. t.

## 1 lentelė

## Visos Gdynės-Kosakovo oro uosto 2007–2030 m. investicinės sąnaudos nominaliaja verte

Ine sticinis projektas	Sąnaudos PLN	Sąnaudos EUR
I etapas: 2007-2011 m.	[...]	[...]
Parengiamieji darbai (pavyzdžiui, sklypo sutvarkymas, senų pastatų nugriovimas, medžių pašalinimas) ir galimybių studijos, planavimas		
II etapas: 2012-2013 m.	[...]	[...]
— Terminalas (turi būti paruoštas iki 2013 m., iš pradžių numatoma naudoti bendrosios aviacijos tikslams) — Oro uosto administracijos ir gaisrinės pastato statyba — Perono renovacija — Energetikos infrastruktūra, navigacinis apšvietimas ir oro uosto aptvėrimas — Oro uosto priežiūros ir apsaugos įranga — Navigacijos įrangos sureguliuojimas — Privažiuojamieji keliai degalinė ir automobiliu stovėjimo aikštelė		
III etapas: 2014-2019 m.	[...]	[...]
— Didesniems orlaiviams (pavyzdžiui, „Boeing 737“ arba „Airbus A320“) aptarnauti reikalingos investicijos, pavyzdžiui, riedėjimo takų, perono ir oro uosto įrangos išplėtimas — Kitos investicijos į keleivių aptarnavimo įrangą (pavyzdžiui, automobilių stovėjimo aikštelės išplėtimas)		
IV etapas: 2020-2030 m.	[...]	[...]
— Terminalo išplėtimas — Oro uosto administracijos ir gaisrinės pastato išplėtimas — Peronų riedėjimo takų, automobilių stovėjimo aikštelių išplėtimas		
Visos investicinės sąnaudos	164,90	41,02
Šaltinis: Lenkijos pateikta informacija.		

## Investicinio projekto finansavimas

- (31) Investicinis projektas finansuojamas viešųjų akcininkų (t. y. Gdynės ir Kosakovo) kapitalo injekcijomis. Kapitalo injekcijos yra skirtos padengti ir investicinėms, ir oro uosto veiklos sąnaudoms pradinio veiklos etapu (t. y. iki 2019 m. pabaigos). Viešieji akcininkai tikisi, kad oro uosto veiklos vykdytojas pelningai veikti pradės ir visą savo veiklą finansuoti iš nuosavų pajamų galės 2020 m.
- (32) Dar prieš pranešant apie projektą Komisijai (t. y. iki 2012 m. rugsėjo 7 d.), ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto viešieji akcininkai sutiko skirti iš viso apie 207,48 mln. PLN<sup>(17)</sup> (apie 51,87 mln. EUR) investiciniam projektui įgyvendinti ir pirmųjų oro uosto veiklos metų nuostoliams padengti. Gdynė per 2007–2019 m. laikotarpį turėjo skirti 142,48 mln. PLN (apie 35,62 mln. EUR) piniginių lėšų. Įsteigus

<sup>(17)</sup> Nominaliaja verte.

bendrovę, Kosakovas skyrė 0,1 mln. PLN (25 000 EUR) piniginių įnašą. 2011–2040 m. Kosakovas taip pat turėjo skirti 64,9 mln. PLN (apie 16,2 mln. EUR) vertės nepiniginį įnašą, panaikindamas dalį metinio Gdynės oro uosto mokėtino nuomos mokesčio mainais už oro uosto akcijas (žr. 2 lentelę).

2 lentelė

**Investicinio projekto finansavimas didinant kapitalą**

	mln. PLN	mln. EUR
Iki 2012 m. birželio 18 d.		
Gdynės pinigine kapitalo injekcija	60,73	15,18
Kosakovo pinigine kapitalo injekcija	0,10	0,03
Kosakovo skolos – kapitalo mainai	3,98	1,00
Visi įnašai iki 2012 m. birželio 18 d.	64,81	16,20
Numatyta po 2012 m. birželio 18 d.		
Gdynės pinigines kapitalo injekcijas:	81,75	20,44
iš jų:		
2013 m.	29,90	7,48
2014 m.	[...]	[...]
2015 m.	[...]	[...]
2016 m.	[...]	[...]
2017 m.	[...]	[...]
2018 m.	[...]	[...]
2019 m.	[...]	[...]
Kosakovo skolos-kapitalo mainai	60,92	15,23
iš jų:		
2013-2039 m. (27*[...] PLN)	[...]	[...]
2040 m.	[...]	[...]
Visi įnašai, numatyti po 2012 m. birželio 18 d.	142,67	35,67
Visas numatomas ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto kapitalas	207,48	51,87
<i>Šaltinis:</i> remiantis Lenkijos pateikta informacija.		

**2.2. Pagrindas pradėti oficialią tyrimo procedūrą ir pradinis vertinimas**2.2.1. *Išvada*

(33) Sprendime pradėti procedūrą buvo iškelti šie klausimai:

— pirma, ar viešasis investicinio projekto finansavimas atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą (toliau – REIP), visų pirma atsižvelgiant į tai, i) ar REIP taikytas laiku, ir REIP taikymo metodiką ir ii) ar Lenkijos valdžios institucijoms atliekant REIP analizę gauta teigiama grynoji dabartinė vertė (toliau – GDV) <sup>(18)</sup> apskaičiuota remiantis realiomis ir pagrįstomis prielaidomis;

<sup>(18)</sup> Grynoji dabartinė vertė (GDV) parodo, ar tam tikro projekto grąža yra didesnė už (alternatyvias) kapitalo sąnaudas. Projektas laikomas ekonomiškai gyvybinga investicija, jeigu jo GDV yra teigiama. Investicijos, kurių grąža yra mažesnė už (alternatyvias) kapitalo sąnaudas, nėra ekonomiškai gyvybingos. (Alternatyvias) kapitalo sąnaudas atspindi diskonto norma.

— antra, ar veiklos ir investicinę pagalbą Gdynės oro uostui galima laikyti suderinama su vidaus rinka.

### 2.2.2. REIP taikymas

- (34) Nagrinėdama pirmą klausimą Komisija išreiškė abejones, ar 2012 m., t. y. po to, kai viešieji akcininkai priėmė neatšaukiamą sprendimą finansuoti oro uosto pertvarkymą, atliktu REIP tyrimu galima remtis vertinant, ar valstybės pagalba buvo teikiama. Todėl Komisijai kilo abejonių, ar priešingos padėties scenarijus, pagal kurį daryta prielaida, kad investicijos pabaiga yra 2012 m., buvo tinkamas.
- (35) Kadangi numatyta, kad Gdynės oro uostas veiks pagal panašų verslo modelį (daugiausia bus orientuotas į pigių skrydžių vežėjus, užsakomuosius skrydžius ir bendrąją aviaciją) kaip esamas Gdanskio oro uostas, kuris dar turi neišnaudotų pajėgumų, ketina plėstis ir yra įsikūręs vos už 25 km, Komisija išreiškė abejones, ar Gdynės oro uosto pajamų prognozė yra pagrįsta realiomis prielaidomis, ypač dėl oro uosto mokesčių dydžio ir dėl numatomo keleivių srauto. Pirmiausia Komisija pažymėjo, kad Gdynės oro uosto verslo plane numatytas keleivių mokėstis yra didesnis už taikomą Gdanskio oro uoste (pritaikius į nuolaidas ir (arba) sumažintus įkainius) ir kituose panašiuose regioniniuose Lenkijos oro uostuose.
- (36) Komisija taip pat išreiškė abejones dėl to, ar verslo plane atsižvelgta į visas planuojamas skatinamąsias priemones (pavyzdžiui, rinkodaros paramą, įkainių sumažinimus arba kitas maršrutų plėtros skatinamąsias priemones ir t. t.), kurias Gdynės oro uostas, jo akcininkai arba kitos regionų valdžios institucijos ketina tiesiogiai taikyti, kad paskatintų oro transporto bendroves vykdyti skrydžius iš oro uosto naujais maršrutais.
- (37) Kadangi įmonės augimo tempas paprastai nebūna didesnis už ūkio sektoriaus, kuriame ji veikia, augimą (t. y. vertinant pagal BVP augimą), Komisija išreiškė abejones, ar [...] apyvartos augimo tempas, kuriuo remtasi apskaičiuojant galutinę vertę, yra teisingas <sup>(19)</sup>. Ši abejonė yra tiesiogiai susijusi su investicinio projekto pelningumo įvertinimu, nes naujojo oro uosto nuosavo kapitalo vertė tampa teigiama tik paėmus projekto galutinę vertę nuo 2040 m. (kaupiamuoju principu apskaičiuoti 2010–2040 m. prognozės laikotarpio diskontuoti pinigų srautai yra neigiami).
- (38) Todėl, Komisijos nuomone, investicinio projekto viešuoju finansavimu Gdynės oro uosto veiklos vykdytojui suteikiama atrankiojo ekonominio pranašumo. Be to, viešasis finansavimas suteiktas iš valstybinių išteklių ir yra priskirtinas prie valstybės finansavimo. Be to, jis iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją ir valstybių narių tarpusavio prekybą. Kadangi viešasis finansavimas atitiko visus drauge taikomus pagalbos kriterijus, Komisijos nuomone, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį tai buvo valstybės pagalba.

### 2.2.3. Pagalbos suderinamumas

- (39) Nagrinėdama antrąjį klausimą, Komisija suabejojo, ar investicinę ir veiklos pagalbą oro uosto veiklos vykdytojui galima laikyti suderinama su vidaus rinka.
- (40) Dėl investicinės pagalbos Komisija suabejojo, ar įvykdyti visi 2005 m. Aviacijos gairėse nustatyti investicinei pagalbai oro uostams <sup>(20)</sup> taikomi suderinamumo kriterijai. Komisija ypač suabejojo, ar aptariama investicija atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą, ar infrastruktūra yra būtina ir proporcinga ir ar infrastruktūra suteikia pakankamas naudojimo galimybes per vidutinės trukmės laikotarpį. Komisija taip pat suabejojo, ar poveikis prekybos raidai yra suderinamas su bendrais interesais.

<sup>(19)</sup> Galutinė vertė yra visų sukurtų pinigų srautų dabartinė vertė pasibaigus projekto laikotarpiui. Daroma prielaida, kad projektas truks amžinai ir augs iš anksto nustatyto augimo tempu (šiuo atveju, remiantis oro uosto veiklos vykdytojo nuosavo kapitalo verte paskutiniaisiais pateikto verslo plano metais).

<sup>(20)</sup> Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“ (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).

- (41) Dėl veiklos pagalbos finansuojant ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto pirmųjų veiklos metų veiklos nuostolius Komisija išreiškė abejones, ar tokia pagalba galima taikyti SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkto nukrypti leidžiančią nuostatą. Komisija ypač suabejojo, ar veiklos pagalbą galima laikyti suderinama pagal 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gaires <sup>(21)</sup> (toliau – RPG).

### 3. LENKIJOSPASTABOS

#### 3.1. REIP taikymas ir pagalbos buvimas

- (42) Lenkija laikosi savo pozicijos, kad viešasis investicijos į Gdynės oro uostą finansavimas atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą (REIP), todėl nėra valstybės pagalba. Tuo tikslu Lenkija remiasi 2010–2012 m. dėl investicijos atliktais REIP tyrimais. Lenkija nurodo, kad per visus REIP tyrimus gauta teigiama grynoji dabartinė vertė ir vidinė grąžos norma <sup>(22)</sup> (toliau – VGN) yra didesnė už kapitalo sąnaudas.

##### 3.1.1. Sprendimų priėmimo procesas ir metodologinis REIP tyrimo pagrindumas

- (43) Lenkija paaiškina, kad diskusijos dėl Gdynės-Kosakovo karinio aerodromo pertvarkymo į civilinį oro uostą ir pertvarkymo darbai prasidėjo dar 2005 m. Tuo metu dalyvavo kiti partneriai (pavyzdžiui, Gdanskio oro uostas). Lenkija taip pat paaiškina, kad 2007 m. Gdynė ir Kosakovas įsteigė ribotos atsakomybės bendrovę Gdynės-Kosakovo oro uostą, kuri nuo to laiko buvo atsakinga už investicijas.
- (44) Per šią procedūrą Lenkija pateikė tris PWC parengtus REIP tyrimus. Pirmas REIP tyrimas atliktas 2010 m. liepos mėn. (2010 m. liepos 16 d., toliau – 2010 m. REIP tyrimas). PWC vėliau du kartus atnaujino REIP tyrimą: pirmą kartą 2011 m. gegužės mėn. (2011 m. gegužės 13 d., toliau – 2011 m. REIP tyrimas), antrą kartą – 2012 m. liepos mėn. (2012 m. liepos 13 d., toliau – 2012 m. REIP tyrimas). Šiuose atnaujintuose tyrimuose pateiktos naujos keleivių srauto prognozės, pakeistas projekto mastas, pakeisti investicijų skaičiai, metodika ir baziniai GDV apskaičiuoti naudoti rodikliai (tokie kaip beta koeficientas ir diskonto norma). 2013 m. lapkričio mėn. Lenkija pateikė išsamesnę informaciją, kad dėl naujų pajamų šaltinių (t. y. kuro pardavimo ir navigacijos paslaugų teikimo) projekto GDV padidėtų. Tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas pradėti procedūrą, Lenkija buvo pateikusi tik 2012 m. REIP tyrimą.
- (45) Lenkija taip pat paaiškina Gdynės ir Kosakovo investicijų į Gdynės oro uostą projekto grafiką. Dėl šio aspekto Lenkija pabrėžia, kad investicijų procesą galima suskaidyti į du projekto įgyvendinimo etapus:
- i. *Pirmąjį etapą (2007–2009 m.) sudaro parengiamieji darbai ir naujo oro uosto steigimo galimybių studijos (tai susiję su 1 lentelėje nurodytu I etapu):*
- (46) Lenkija paaiškina, kad per pirmą etapą Gdynės ir Kosakovo įsteigta bendrovė vykdė parengiamuosius darbus (t. y. rengė generalinį investicijų planą, oro uosto veiklos vykdytojo statusui gauti reikalingus dokumentus, investicijos poveikio aplinkai ataskaitą, projekto dokumentus ir t. t.).
- (47) Lenkija tvirtina, kad per pirmą etapą nebuvo padaryta jokių reikšmingų kapitalo investicijų ir kad oro uosto veiklos vykdytojui suteiktas viešasis finansavimas atitiko *de minimis* pagalbos taisyklės <sup>(23)</sup>. Lenkija teigia, kad kapitalo injekcijos į bendrovę iki 2009 m. birželio 26 d. iš viso sudarė 1,691 mln. PLN (apie 423 000 EUR).

<sup>(21)</sup> 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės (OL C 54, 2006 3 4, p. 13).

<sup>(22)</sup> Vidinė investicijos grąžos norma yra diskonto norma, kurią pritaikius grynoji dabartinė vertė lygi nuliui. VGN dažniausiai lyginama su kapitalo sąnaudomis.

<sup>(23)</sup> Tuo metu taikytos taisyklės, nustatytos 2006 m. gruodžio 15 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 1998/2006 dėl Sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 379, 2006 12 28, p. 5).

ii. *Antrasis etapas (nuo 2010 m.) buvo skirtas oro uostui faktiškai pertvarkyti (tai susiję su 1 lentelėje nurodytais II–IV etapais):*

- (48) Lenkija toliau paaiškina, kad pirmasis, parengiamasis, etapas baigėsi 2010 m., kai buvo užbaigtas Gdynės oro uosto generalinis planas <sup>(24)</sup> ir pirmas 2010 m. REIP tyrimas. Lenkija pažymi, kad 2010 m. REIP tyrimas parodė, jog dviejų vietos valdžios institucijų investicija būtų vykdoma rinkos sąlygomis (t. y. tai nebūtų valstybės pagalba), dėl jos bendrovės akcinis kapitalas padidėtų iki 6,05 mln. PLN (apie 1,5 mln. EUR).
- (49) 2010 m. REIP tyrime investicinio projekto GDV apskaičiuota taikant įmonei tenkančio laisvųjų pinigų srauto metodą <sup>(25)</sup> (angl. *free cash flow to the firm*, FCF). Ši GDV apskaičiuota remiantis prielaida, kad visos investiciniame plane numatytos kapitalo injekcijos būtų skirtos investiciniam projektui įgyvendinti. Šis vertinimo metodas taikomas visų įmonės kapitalo (ir nuosavo kapitalo priemonių, ir obligacijų) turėtojų pinigų srautams per prognozės laikotarpį apskaičiuoti. Prognozuojami pinigų srautai tada diskontuojami taikant vidutinę svertinę kapitalo kainą <sup>(26)</sup> (VSKK), taip apskaičiuojami įmonės prognozės laikotarpio diskontuoti pinigų srautai (DPS). Galutinė vertė apskaičiuojama taikant nuolatinio augimo metodą (pagal kurį daroma prielaida, kad augimas, paremtas paskiausio prognozuoto laikotarpio FCF, bus stabilus). GDV apskaičiuota sudėjus prognozės laikotarpio DPS ir galutinę vertę. Šiuo atveju 2010 m. REIP tyrime pateiktos 2010–2040 m. pinigų srauto prognozės, naudojant [...] % VSKK <sup>(27)</sup>. Tyrime panaudojus šiuos rodiklius gauti tokie rezultatai: 2010–2040 m. DPS – [...] mln. PLN (– [...] mln. EUR), (diskontuota) galutinė vertė – apie [...] mln. PLN ([...] mln. EUR). Taigi, apskaičiuota, kad viso projekto GDV yra [...] mln. PLN (arba [...] mln. EUR), remiantis prielaida, kad oro uostas visada, nuo 2040 m., gaus stabilų pelną, o augimo tempas sudarys [...] proc. per metus.
- (50) Lenkija kartu priduria, kad nepaisydami REIP tyrimo, iš kurio matyti, kad investicija nėra valstybės pagalba, investuotojai pradėjo rengti pranešimą Komisijai – šį pranešimą norėta pateikti tik dėl teisinio tikrumo.
- (51) Lenkija dar paaiškina, kad 2011 m. gegužės mėn. atliktas naujas REIP tyrimas. Lenkija nurodo, kad šiuo REIP tyrimu, atsižvelgiant į pasirengimo eigą, tikslesnius duomenis apie investicinį planą, jo įgyvendinimo grafiką ir finansavimą, atnaujintas 2010 m. REIP tyrimas. Lenkija paaiškina, kad per laikotarpį nuo 2010 m. REIP tyrimo iki 2011 m. REIP tyrimo:
- 2011 m. kovo 11 d. akcininkai pasirašė susitarimą, kuriame buvo nustatytos investicijos civiliniam oro uostui steigti finansavimo sąlygos. Šiuo susitarimu Gdynė išpareigojo 2011–2013 m. iš viso skirti 59 mln. PLN injekciją. Kosakovas, savo ruožtu, išpareigojo 2011–2040 m. skirti nepiniginį įnašą – konvertuoti skolą į nuosavybę (kaip nurodyta 2 lentelėje),
  - tą pačią dieną, 2011 m. kovo 11 d., už Gdynės-Kosakovo oro uosto įkūrimą atsakinga bendrovė su Kosakovu sudarė žemės nuomos susitarimą (jame nurodytas išnuomojamos žemės plotas, nuomos mokėjimo sąlygos, mokestiniai klausimai, t. t.),
  - investiciniame plane nurodytos investicinės sąnaudos patikslintos ir atnaujintos.
- (52) Lenkija paaiškina, kad 2011 m. REIP tyrime taip pat gauta teigiama GDV. Lenkija dar nurodo, kad tai buvo pagrindas oro uosto veiklos vykdytojo viešiesiems akcininkams skirti tolesnes kapitalo injekcijas. Lenkija pažymi, kad bendrovės nuosavas kapitalas 2011 m. liepos mėn. padidintas iki 33,801 mln. PLN (8,45 mln. EUR), o 2013 m. balandžio mėn. – iki 64,810 mln. PLN (16,20 mln. EUR).

<sup>(24)</sup> Investicinio projekto generaliniame plane nustatytos įvairios oro uostui pertvarkyti reikalingos priemonės.

<sup>(25)</sup> FCF yra naudojamas apskaičiuoti įmonės kasmetiniam pelnui prieš sumokant palūkanas ir mokesčius (angl. EBIT), pridėjus nusidėvėjimą ir amortizaciją (nes tai nepiniginės išlaidos) ir atėmus investicinius poreikius, apyvartinio kapitalo pokyčius ir mokesčius (žr. 2010 m. REIP tyrimo 5 lentelę).

<sup>(26)</sup> Vidutinė svertinė kapitalo kaina – tai numatoma kaina, kurią įmonė mokės savo vertybinių popierių turėtojams savo turtui finansuoti.

<sup>(27)</sup> Ji grindžiama šiomis prielaidomis: nerizikinga norma – [...] %, kredito rizikos priedas – [...] %, įmonės pelno mokestis – 19 %, beta koeficientas – [...], rinkos rizikos priedas – [...] %, kapitalo struktūra: skola – [...] %, nuosavas kapitalas – [...] % (žr. 2010 m. REIP tyrimo 4.4 skyriaus p. 21). Komisija pažymi, kad iš Lenkijos pateiktų skaičiavimų matyti, kad REIP tyrime naudota mažėjančio termino struktūros VSKK.

- (53) 2011 m. REIP tyrime DPS apskaičiuoti pagal 2011–2040 m. prognozės laikotarpio DPS. Perskaičiuoti DPS sudarė – [...] mln. PLN (– [...] mln. EUR); jie atspindėjo didesnius nuostolius, galutinė vertė sumažėjo iki [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR). Todėl GDV sumažinta iki [...] mln. PLN (arba mažiau kaip [...] mln. EUR). VSKK sumažinta iki [...] % <sup>(28)</sup>, stabilaus augimo tempas galutinei vertei apskaičiuoti sumažintas nuo [...] iki [...] %. Į šiuos skaičiavimus neįtrauktos viešosios politikos sričiai priklausančios išlaidos; vadinasi, investicijos pelningumo prognozėje neatsižvelgta į kapitalą, reikalingą daliai infrastruktūros, kuri, kaip tvirtinama, priklauso viešosios politikos sričiai, finansuoti.
- (54) Lenkija nurodo, kad dėl makroekonominės padėties (finansų krizės ir sulėtėjusio ekonomikos augimo) 2012 m. projektą teko vertinti iš naujo, todėl atliktas naujas REIP tyrimas (būtent 2012 m. REIP tyrimas). Lenkija nurodo, kad rengiant 2012 m. REIP tyrimą ankstesniuose REIP tyrimuose naudotos prielaidos buvo pakeistos taip:
- sumažintas prognozuojamas Gdynės oro uosto keleivių srautas,
  - investicijos mastas sumažintas, investicines sąnaudas sumažinant [...] mln. PLN (arba [...] mln. EUR),
  - atsisakyta idėjos statyti pagrindinį terminalą (ir kartu plėsti su juo susijusių kelių bei automobilių stovėjimo aikštelių infrastruktūrą). Vietoj to nuspręsta per antrą investicijos etapą [...] % išplėsti bendrosios aviacijos terminalo pajėgumus,
  - patikrinus padėtį rinkoje, su saugumu susijusias investicines sąnaudas teko padidinti [...] mln. PLN ([...] mln. EUR),
  - sumažinus investicijas, sutrumpėjo investicijų atsipirkimo laikotarpis (nominaliaja verte [...] metais nuo [...] metų ir [...] mėnesio (-ių) iki [...] metų ir [...] mėnesio (-ių)).
- (55) Lenkija taip pat nurodo, kad rengiant 2012 m. REIP tyrimą pakeista per ankstesnius REIP tyrimus taikyta metodika:
- siekiant geriau atspindėti finansavimo struktūrą ir skolos tvarkymo sąnaudas, vietoj įmonei tenkančio laisvųjų pinigų srauto metodo taikytas nuosavam kapitalui tenkančio laisvųjų pinigų srauto (angl. *free cash flow to equity*, toliau – FCFE) metodas <sup>(29)</sup>,
  - dėl pokyčių finansų (vertybinių popierių) rinkoje atnaujinta nerizikinga palūkanų norma ir beta koeficientas. Be to, iš lyginamosios analizės eliminuotos ne Europos įmonės. Dėl to gauta nauja diskonto norma,
  - diskonto norma GDV apskaičiuoti nustatyta remiantis panašių bendrovių, tarp kurių buvo ir oro uostų bendrovių, ir oro uostams paslaugas teikiančių bendrovių (kurių finansiniai rezultatai yra glaudžiai susiję su oro uostų bendrovių veiklos rezultatais), analize <sup>(30)</sup>,
  - daryta prielaida, kad projektas pirmiausia būtų finansuojamas iš akcininkų išteklių ir tik tada iš išorės šaltinių (paskolų apyvartiniam kapitalui finansuoti) ir veiklos pajamų.
- (56) 2012 m. REIP tyrime DPS apskaičiuoti pagal 2012–2030 m. prognozės laikotarpio (t. y. ankstesniame tyrime naudoto laikotarpio trukmė sumažinta 10 metų) DPS. Perskaičiuoti DPS sudarė – [...] mln. PLN (apie

<sup>(28)</sup> Nerizikinga norma padidinta iki [...] %, beta koeficientas – iki [...]. Kapitalo struktūra pakeista padidinant skolos dalį ([...] %) ir sumažinant nuosavo kapitalo dalį ([...] %).

<sup>(29)</sup> FCFE = FCFF + paimti kreditai ir paskolos – grąžinti kreditai ir paskolos – kreditų ir paskolų palūkanos. Kitaip negu FCFF, FCFE yra diskontuojamas taikant nuosavo kapitalo grąžos normą, kuri visada yra didesnė už VSKK. Dėl to iš GDV matyti, kokia investicijos grąžos dalis tenka akcininkams (nuosavo kapitalo investuotojams). Todėl pagal FCFE apskaičiuota GDV neatspindi visos investicijos grąžos, t. y. grąžos akcininkams ir grąžos kreditoriams.

<sup>(30)</sup> Siekiant parodyti tipiškos oro uostų bendrovių ir oro uostams paslaugas teikiančių bendrovių finansavimo struktūros skirtumus, prieš apskaičiuojant vidurkį antrosios grupės bendrovių vidutinė kapitalo grąža padidinta.



– [...] mln. EUR), o galutinė vertė labai padidėjo, iki [...] mln. PLN ([...] mln. EUR). Tada atimta kapitalizuota jau padarytų investicijų vertė ([...] mln. PLN). Remiantis 2012 m. atnaujintais duomenimis GDV sudarė [...] mln. PLN (arba [...] mln. EUR). GDV apskaičiuoti imtos [...] % nuosavo kapitalo sąnaudos <sup>(31)</sup>, stabilaus augimo tempas galutinei vertei apskaičiuoti dar labiau sumažintas nuo [...] iki [...] %.

- (57) Lenkija pažymi, kad 2012 m. REIP tyrimo rezultatai vis tiek buvo teigiami, todėl akcininkai skyrė tolesnes kapitalo injekcijas. Lenkija nurodė, kad bendrovės kapitalas iki 2013 m. balandžio mėn. padidintas iki 91,310 mln. PLN (22,8 mln. EUR), 2013 m. jis daugiau nesikeitė, kaip apibendrinta 3 lentelėje.

3 lentelė

**Gdynės oro uosto veiklos vykdytojo kapitalo padidinimas Gdynės ir Kosakovo įnašais**

Sprendimo dėl įregistravimo Nacionalinio teismo registre data	Sprendimo dėl kapitalo padidinimo data	Akcininko pavadinimas	Sprendimo dalykas	Akcijų vertė	Akcinis kapitalas	Bendra visų kapitalo padidinių iki 2013 m. dalis
				(mln. PLN)	(mln. PLN)	
28.8.2007	23.7.2007	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007	23.7.2007	Kosakovas	naujų akcijų sukūrimas	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008	6.12.2007	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008	6.12.2007	Kosakovas	naujų akcijų sukūrimas	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008	21.7.2008	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynė	404 Gdynės savivaldybės akcijos anuliuotos be atlygio akcininkui	– 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009	26.6.2009	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010	29.7.2010	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011	7.6.2011	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011	26.7.2011	Kosakovas	naujų akcijų sukūrimas	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012	5.4.2012	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012	5.4.2012	Kosakovas	naujų akcijų sukūrimas	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013	8.4.2013	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013	8.4.2013	Kosakovas	naujų akcijų sukūrimas	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013	25.4.2013	Gdynė	naujų akcijų sukūrimas	20,031	91,310	100,00 %

Šaltinis: Lenkijos pateikta informacija.

<sup>(31)</sup> Nerizikinga norma sumažinta iki [...] %, beta koeficientas sumažintas iki [...].

- (58) Apibendrinama Lenkija nurodo, kad, nors vietos valdžios institucijos ėmėsi parengiamųjų priemonių Gdynės oro uostui įsteigti dar 2005 m., projektas finansiniu požiūriu suformuotas tik parengus generalinį planą ir atlikus pirmąjį REIP tyrimą, t. y. 2010 m. Lenkija paaiškina, kad pradinės projekto prielaidos pasikeitus išorės aplinkybėms iš esmės patikslintos. Lenkija tvirtina, kad galutinis viešųjų investuotojų sprendimas dėl projekto įgyvendinimo ir galutinės jo formos priimtas 2012 m. Lenkija taip pat pabrėžia, kad visose trijose REIP tyrimo versijose patvirtintas projekto gyvybingumas ir parodyta, kad rinkos ekonomikos investuotojas projektą būtų vykdęs.
- (59) Dėl priešingos padėties scenarijaus Lenkija tvirtina, kad pagal nacionalinę teisę Kosakovas turėjo teisę naudoti žemės sklypą, kuriame yra Gdynės oro uostas, tik naujam civiliniam oro uostui steigti. Dėl šio aspekto Lenkija paaiškina, kad oro uosto sklypas Kosakovui buvo išnuomotas 30 metų laikotarpiui. Lenkija nurodo, kad pagal nuomos susitarimą Kosakovas yra įpareigotas nuomoti žemę tik subjektui, kuris yra atsakingas už civilinio oro uosto steigimą ir (arba) valdymą. Pasak Lenkijos, valstybė galėjo atsiimti žemę, jeigu Kosakovas per 6 mėnesius nebūtų jos išnuomojęs civiliniam oro uostui steigti, jeigu žemė būtų buvusi naudojama kitiems tikslams arba jeigu oro uostas nebūtų pradėjęs savo veiklos per 3 metus. Kadangi toks scenarijus, pagal kurį Gdynės oro uosto žemė būtų naudojama ir (arba) išnuomojama kitiems tikslams, ne aviacijai, nebuvo galimas, juo nebuvo galima remtis kaip priešingos padėties scenarijumi.

### 3.1.2. Pagrindinių 2012 m. REIP tyrimo prielaidų patikimumas

#### Eismo ir pajamų prognozė

- (60) Lenkija paaiškina, kad oro uosto mokesčiai buvo planuojami remiantis viešai prieinama informacija apie kitų oro uostų taikomus tarifus, siekiant nesutrikdyti esamos rinkos ir kartu užtikrinti tinkamą projekto pelningumo lygį pagal prognozuojamą keleivių srautą. Pasak Lenkijos, mokesčiai labai nesiskiria nuo standartinių mažų oro uostų renkamų mokesčių. Būtent, dviejų naujai atidarytų regioninių Varšuvos–Modlino ir Liublino oro uostų taikomi standartiniai mokesčiai yra panašūs į Gdynės oro uosto REIP tyrime prognozuojamus mokesčius.
- (61) Atsakydama į Komisijos pastabą, kad Gdynės oro uostui planuojami mokesčiai už kiekvieną išvykstantį keleivį (25 PLN (6,25 EUR) pirmus dvejus metus, vėliau 40 PLN (10 EUR) už kiekvieną išvykstantį keleivį), yra didesni už Gdanską oro uosto mokesčius su nuolaidomis (24 PLN (6 EUR) už kiekvieną pigių skrydžių vežėjo orlaiviu tarptautiniu maršrutu, kuriuo skrydžiai vykdomi bent dukart per savaitę, išvykstantį keleivį ir 12,5 PLN (3,1 EUR) už kiekvieną vidaus maršrutais išvykstantį keleivį), Lenkija pažymi, kad verslo plane nurodytas mokesčių dydis atspindi viso prognozės laikotarpio (2014–2030 m.) vidurkį, atsižvelgiant į tai, kad gerėjant Gdanską oro uosto paslaugų lygiui šio oro uosto mokesčiai ilgainiui didės.
- (62) Be to, Lenkija pažymi, kad projekto pelno marža, patikslinta (šiek tiek didesnė) oro eismo prognozė ir kai kurių veiklos sąnaudų dalijimasis su kariniu naudotoju rodo, kad Gdynės oro uostas turėtų gebėti ilgiau išlaikyti mažesnius keleivių mokesčius (mažesni mokesčiai galėtų būti taikomi iki 2021 m. pabaigos), kartu išsaugodamas teigiamą GDV viešiesiems akcininkams.
- (63) Lenkija taip pat tvirtina, kad atnaujintoje (2013 m. kovo mėn.) Pamario eismo prognozėje daroma prielaida, jog eismas bus intensyvesnis, negu buvo manyta 2012 m. REIP tyrime. Remiantis paskutiniais skaičiavimais, Gdynės oro uostas 2030 m. aptarnautų 1 149 978, ne 1 083 746 keleivius. Imant visą Pamarį, prognozuojama, kad keleivių skaičius 2030 m. išaugs nuo 7,8 iki 9 mln.
- (64) Lenkijos nuomone, šie skaičiai patvirtina, jog yra tikėtina, kad Gdanską oro uostas ir Gdynės oro uostas gali kartu veikti Pamario rinkoje. Lenkija mano, kad net jei Gdanską oro uostas išsiplėstų ir pasiektų planuotus pajėgumus aptarnauti 7 mln. keleivių, besivystančioje Pamario aviacijos rinkoje liktų vietos dar vienam smulkiam regioniniam oro uostui (kurio pajėgumai sudarytų 1 mln. keleivių), kuris papildytų Gdanską oro uosto teikiamas paslaugas.

## 4 lentelė

**2012 m. REIP tyrime numatytų eismo prognozių ir atnaujintų (2013 m. kovo mėn.) eismo prognozių Gdynės oro uostui palyginimas**

Metai	Komeracinis eismas		Komeracinis eismas		Bendroji aviacija	
	Keleivių skaičius ( tūkst.)		Orlaivių naudojimas		Orlaivių naudojimas	
	Pagal 2012 m. REIP tyrimą	Atnaujinta prognozė	Pagal 2012 m. REIP tyrimą	Atnaujinta prognozė	Pagal 2012 m. REIP tyrimą	Atnaujinta prognozė
	Iš viso	Iš viso	Iš viso	Iš viso	Iš viso	Iš viso
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Šaltinis: remiantis Lenkijos pateikta informacija.

Veiklos sąnaudos (oro transporto bendrovėms skirtos skatinamosios priemonės, su oro uosto naudojimu kariniams tikslams susijusios sąnaudos)

- (65) Lenkija paaiškina, kad REIP tyrime į oro uosto rinkodarą ir reklamines priemones atsižvelgiama apskaičiuojant:
- i. veiklos sąnaudas; šios sąnaudos apskaičiuotos pagal visų pagrindinių Lenkijos oro uostų finansines ataskaitas,
  - ii. kitas sąnaudas pagal jų tipus; Gdynės oro uostui laikantis konservatyvaus požiūrio, taip pat atsižvelgiant į atitinkamas kitų oro uostų sąnaudas jos prognozuojamos didelės.
- (66) Lenkija taip pat nurodo, kad REIP tyrime daryta prielaida, jog visas veiklos sąnaudas padengs investuotojas, todėl neatsižvelgta į jokią veiklos sąnaudų dalį, kuria bus dalijamasi su oro uosto kariniu naudotoju. Lenkija tvirtina, kad daryta prielaida, jog infrastruktūros, kuria dalijamasi civiliniams ir kariniams skrydžiams, veiklos sąnaudos bus pasidalytos taip: [...]. Dar Lenkija paaiškina, kad renovacijos ir remonto sąnaudos bus [...]. Lenkija pabrėžia, kad priėmus taisyklės dėl bendro oro uosto naudojimo (su oro uosto kariniu naudotoju oficialiai dėl to dar nesusitarta) sąnaudos, susijusios su trečiųjų šalių paslaugomis ir darbo užmokesčiu, sumažės bent [...]. Pasak Lenkijos, jei REIP tyrimuose į tai būtų buvę atsižvelgta, būtų buvęs prognozuotas dar didesnis projekto pelningumas.

Ilgalaikio augimo tempas

- (67) Lenkija paaiškina, kad REIP tyrime taikytas [...] % augimo tempas paremtas galutine nominaliąja verte.
- (68) Lenkija taip pat nurodo, kad [...] % augimo tempas atitinka Pinigų politikos tarybos (Lenkijos nacionalinio banko sprendimų priėmimo organas) Lenkijai nustatytą siektiną infliacijos lygį. Lenkija pažymi, kad, remiantis paskutine, 2013 m. liepos mėn., Tarptautinio valiutos fondo prognoze, Lenkijos BVP 2014 m. augs 2,2 %, 2015 m. – 3 %, 2017 m. – 3,3 %, o 2018 m. – 3,8 %.

2013 m. lapkričio mėn. atnaujinti duomenys

- (69) 2013 m. lapkričio mėn. Lenkija pranešė, kad oro uosto veiklos vykdytojas gavo Muitinės tarnybos ir Energetikos reguliavimo tarnybos administracinius sprendimus, pagal kuriuos jam leista tiesiogiai parduoti kurą orlaiviams. Kuro pardavimas oro uosto veiklos vykdytojui būtų papildomas pajamų šaltinis, dėl kurio pagerėtų finansiniai verslo plano rezultatai.
- (70) Pasak Lenkijos, visuose iki šiol atliktuose REIP tyrimuose buvo numatyta, kad kuras bus parduodamas per išorės veiklos vykdytoją. Jeigu oro uosto veiklos vykdytojas pardavinėtų kurą, bendrovės pelno marža iš šios veiklos padidėtų nuo [...] PLN ([...] EUR) už litrą (kai kurą parduoda išorės veiklos vykdytojas) iki [...] PLN ([...] EUR) (kai kurą tiesiogiai parduoda oro uosto veiklos vykdytojas).
- (71) Lenkijos nuomone, dėl šių papildomų pajamų pagerėtų 2012 m. atnaujinto REIP tyrimo rezultatai. Lenkija pažymi, kad dėl to yra tikimasi, jog projekto GDV padidės nuo [...] mln. PLN ([...] mln. EUR) iki [...] mln. PLN ([...] mln. EUR). Lenkija taip pat paaiškina, kad VGN padidėtų nuo [...] % iki [...] %.
- (72) Lenkija tvirtina, kad papildomos pajamos taip pat leistų oro uostui ilgą laiką palaikyti žemus oro uosto mokesčius oro transporto bendrovėms.
- (73) Lenkija patvirtina, kad laikantis rizikos ribojimo principo, REIP tyrimuose nebuvo daroma prielaidos, kad kuras bus tiesiogiai parduodamas orlaivių naudotojams. Tuo metu, kai šie tyrimai buvo atliekami, oro uosto veiklos vykdytojas neturėjo reikiamų leidimų ir jokių garantijų, kad galės juos gauti.

- (74) Be to, Lenkija nurodė, kad bendrovė ketina teikti navigacijos paslaugas oro transporto bendrovėms (vietoj Lenkijos oro navigacijos paslaugų agentūros). Lenkija pažymi, kad taip būtų galima sumažinti galutinį oro transporto bendrovių mokamą mokestį (šiuo metu mokamą Agentūrai) ir taip Gdynės oro uostą padaryti patrauklesnį oro transporto bendrovėms. Todėl oro uosto veiklos vykdytojas galėtų pasiūlyti oro transporto bendrovėms konkurencingesnius oro uosto mokesčius už kaimyninius oro uostus.

### 3.2. Suderinamumo vertinimas

#### 3.2.1. Investicinė pagalba

- (75) Pasak Lenkijos, įvykdyti visi 2005 m. Aviacijos gairėse nustatyti investicinės pagalbos oro uostams suderinamumo kriterijai.

Atitikimas aiškiai apibrėžtam bendros svarbos tikslui

- (76) Lenkija tvirtina, kad įsteigus Gdynės oro uostą, kuris yra Pamario transporto sistemos dalis, bus optimaliai panaudota esama infrastruktūra ir tai turės teigiamos įtakos regiono plėtrai, ypač dėl to, kad oro uoste išaugs darbo vietų skaičius, padidės pajamos iš aviacijos rinkai siūlomų paslaugų, bus plėtojamas turizmas.
- (77) Lenkija mini 2007–2020 m. Pamario regioninę transporto plėtros strategiją, kuri parengta remiantis regiono oro eismo prognozėmis ir kurioje pripažįstamas poreikis įkurti oro uostų grupę, kurioje oro uostai glaudžiai bendradarbiautų, kad patenkintų Trimiesčio gyventojų poreikius <sup>(32)</sup>.
- (78) Pasak Lenkijos, pagrindiniai argumentai už oro uostų grupės sukūrimą Trimiesčio teritorijoje yra šie: intensyvėjantis eismas Lenkijoje, nepakankamos Gdanskio oro uosto pajėgumų plėtros galimybės, aglomeracijos išsiplėtimas per beveik 60 km (arba daugiau negu per 100 km, jei įskaičiuojami Tčevo ir Veiherovo miestai). Lenkija tvirtina, kad nors Gdanskio oro uostas šiuo metu gali aptarnauti apie 5 mln. keleivių, kai kuriose oro eismo prognozėse numatoma, kad 2035 m. keleivių srautas tame oro uoste gali viršyti 6 mln. Viena vertus, savo pastabose Lenkija teigia, kad aplinkosauginiai apribojimai ir gyvenamųjų zonų plėtra netoli Gdanskio oro uosto riboja tolesnes jo plėtros galimybes. Kita vertus, 2012 m. gruodžio 6 d. pastabose remdamasi Gdanskio oro uosto generaliniu planu, tvirtina, kad apribojimų Gdanskio oro uosto plėtrai nėra.
- (79) Lenkija tvirtina, kad oro uostų grupę Trimiesčio teritorijoje reikia statyti ir dėl oro saugos; Gdynės oro uostas būtų atsarginis, avarinis oro uostas (80 % atvejų, kai dėl debesų pado ir matomumo Gdanskio oro uoste nusileisti negalima, būna galima leisti Gdynės oro uoste).
- (80) Galiausiai Lenkija tvirtina, kad Gdynės oro uosto plėtra atitinka nacionalinių ir regioninių strateginių dokumentų tikslus dėl Lenkijos aviacijos infrastruktūros plėtros. Lenkija paaiškina, jog yra tikimasi, kad Gdynės oro uosto plėtra teigiamai paveiks Pamario vystymąsi ir esamos karinės infrastruktūros panaudojimą ir kad jis papildys Gdanskio oro uosto veiklą.

Infrastruktūros būtinumas ir proporcingumas

- (81) Lenkija tvirtina, kad infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui dėl nedidelio oro uosto veiklos masto (1,55 % Lenkijos aviacijos rinkos 2030 m.), prognozių, kad keleivių srautas viršys Gdanskio oro uosto plėtros galimybes, regiono patrauklumo turizmui ir Pamariui prognozuojamo didelio plėtros tempo.

<sup>(32)</sup> Trimiestis – tai urbanistinė teritorija, kurią sudaro trys didieji Pamario miestai (Gdanskas, Gdynė ir Sopotas). Šiuo metu Trimiesčio teritorijoje veikia trys oro uostai: Lecho Valensos oro uostas Gdanske, karinis aerodromas Gdanskio Prusče ir karinis aerodromas tarp Gdynės ir Kosakovo (Gdynės–Oksivijos).

- (82) Lenkija pabrėžia strateginį Gdynės karinio aerodromo vaidmenį regione ir pažymi, kad dėl to, jog panaudojama esama infrastruktūra, investicinės sąnaudos yra kiek galima sumažinamos, daromas kuo didesnis teigiamas poveikis regiono plėtrai.
- (83) Lenkija taip pat pažymi, kad sąnaudos kiek galima sumažintos, investicijų efektyvumas padidintas įgyvendinant techninius sprendimus, pavyzdžiui, pastatytas bendrosios aviacijos terminalas, skirtas ir bendrosios aviacijos paslaugoms, ir keleivių srautui, viename pastate įkurta dauguma oro uosto tarnybų (pasienio apsauga, muitinės tarnyba, policija, gaisrinė, vadovybė), kiti esami pastatai pritaikyti optimaliam naudojimui. Be to, infrastruktūros eksploatavimo sąnaudomis bus dalijamasi su kariuomene.

#### Pakankamos naudojimo galimybės per vidutinį laikotarpį

- (84) Lenkija pažymi, kad vidutinio laikotarpio Gdynės-Kosakovo oro uosto naudojimo galimybės yra pakankamos, turint omenyje Pamaro BVP augimą – numatoma, kad jis aplenks Lenkijos ir ES vidurkį – regiono patrauklumą turistams, jo kaip užsienio investicijų centro statusą ir prognozuojamą oro eismo intensyvėjimą.
- (85) Lenkija pabrėžia, kad dėl planuojamo bendradarbiavimo su Gdanskio oro uostu ir to, kad abu oro uostai savo paslaugomis papildys vienas kitą (Gdynės oro uostas bus skirtas daugiausia bendrosios aviacijos eismui), Gdynės-Kosakovo oro uosto vidutinės trukmės ir ilgalaikės perspektyvos yra dar tvirtesnės.
- (86) Lenkija taip pat paaiškina, kad oro uostas oro uosto zonoje ketina plėtoti specializuotą su aviacija susijusią veiklą, pavyzdžiui, gaminti paprastas atsargines dalis, remontuoti orlaivių dalis arba gaminti kitus komponentus ir (arba) produktus, kurie būtų tiekiami pagal principą „pačiu laiku“.
- (87) Lenkija mini komercinio banko pasirašytą ketinimų protokolą, kuriame išreiškiamas banko noras pradėti derybas dėl investicijos į Gdynės-Kosakovo oro uostą finansavimo, – tai dar vienas projekto patrauklumo įrodymas.

#### Bendriems interesams prieštaraujantis prekybos raidos poveikis

- (88) Kadangi numatoma, jog Gdynės-Kosakovo oro uostas užims nedidelę rinkos dalį (per metus aptarnaus mažiau negu 1 mln. keleivių), Lenkija nemano, kad projekto poveikis prekybai prieštarautų bendriems interesams. Atsižvelgdama į prognozuojamą oro eismo augimą Lenkija tikisi, kad Gdanskio ir Gdynės oro uostai sudarys aviacinio bendradarbiavimo grupę, aptarnaujančią Pamaro Trimiesčio teritoriją ir teikiančią viena kitą papildančias paslaugas.
- (89) Lenkija pabrėžia, kad Gdynės oro uostas nebus Gdanskio oro uosto konkurentas, nes bus orientuotas į paslaugas bendrosios aviacijos sektoriui (techninės priežiūros, remonto, kapitalinio remonto paslaugas, skrydžių akademijos paslaugas) ir bendradarbiaus su Gdynės jūrų uostu.
- (90) Lenkija taip pat tvirtina, kad užsakovieji ir pigūs skrydžiai Gdynės-Kosakovo oro uoste bus vykdomi ne Gdanskio oro uosto veiklos sąskaita, juos lems bendras gerovės ir judumo augimas. Lenkija pažymi, kad Gdanskio oro uosto augimo tempas ir jo tvarkomų orlaivių operacijų pobūdis rodo, kad anksčiau ar vėliau jo tvarkomų skrydžių skaičių teks apriboti. Lenkija nurodo, kad šios išvados yra pateiktos projekto „Gdanskio Lecho Valensos oro uosto plėtra“ poveikio aplinkai vertinimo ataskaitoje.
- (91) Lenkija paaiškina, kad investicijomis į Gdynės-Kosakovo oro uostą galima apriboti finansinius ir socialinius bet kokio Gdanskio oro uosto veiklos apribojimo padarinius. Lenkija pažymi, kad dalies oro eismo srauto perkėlimas iš Gdanskio oro uosto į Gdynės oro uostą leis geriau išnaudoti abiejų oro uostų pajėgumus.

Pagalbos būtinumas ir skatinamasis poveikis

- (92) Lenkija tvirtina, kad, be viešojo finansavimo, bendrovė projekto nebūtų vykdžiusi. Lenkija pažymi, kad pagalba buvo minimali ir kad naudojant esamą karinę infrastruktūrą projekto sąnaudos buvo sumažintos ir optimizuotos.
- (93) Lenkijos nuomone, kapitalo injekcijos į Gdynės oro uostą yra būtinos ir apsiriboja minimumu, tai matyti iš šių dalykų:
- i. projekto vidinė gražos norma yra [...] %, tik šiek tiek didesnė už diskonto normą (nuosavo kapitalo sąnaudas), kuri yra [...] % (remiantis 2012 m. REIP tyrimu);
  - ii. finansinėse prognozėse nurodytas poreikis pasiskolinti apyvartinio kapitalo oro uosto veiklai finansuoti antraip ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas gali prarasti likvidumą;
  - iii. to, kad bendras finansavimas iš nuosavo kapitalo yra mažesnis už bendras kapitalo išlaidas (finansavimas iš nuosavo kapitalo sudaro mažiau negu [...] bendrų piniginių sąnaudų per prognozės laikotarpį, įskaitant bendras kapitalo išlaidas).
- (94) Lenkija toliau paaiškina pagalbos priemonės proporcingumą, palygindama jos viešąjį finansavimą (apie 148 mln. PLN realiąja verte) su plyno lauko investicija (Liublino-Svidniko oro uostu, kuriame gryniosios statybos sąnaudos sudarė apie 420 mln. PLN) ir investicija, panaudojant karinį aerodromą (Varšuvos-Modlino oro uostu, kurio statyba jau kainavo beveik 454 mln. PLN).

3.2.2. Veiklos pagalba

- (95) Lenkija tvirtina, kad projektas atitinka RPG nustatytą suderinamumo kriterijų dėl veiklos pagalbos regionui, kuriam taikomas SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą. Lenkijos nuomone, veiklos pagalba projektui:
- i. yra skirta iš anksto apibrėžtos rūšies išlaidoms padengti;
  - ii. apsiriboja būtinu minimumu ir yra teikiama laikinai (pagalba veiklos sąnaudoms padengti yra teikiama tik tokia apimtimi ir tik tokį laikotarpį, kiek reikia, kad oro uostas pradėtų veikti, t. y. iki 2018 m. pabaigos);
  - iii. yra mažėjanti, sumažėja nuo [...] % kapitalo išlaidų 2013 m. iki [...] % 2018 m.;
  - iv. yra skirta projekto regioninės plėtros tikslams siekti ir esamiems apribojimams palengvinti. Atsižvelgdama į pagalbos sumą ir jos naudingą poveikį Pamario plėtrai, Lenkija tvirtina, kad ją reikia laikyti proporcinga.
- (96) Lenkija taip pat pabrėžia, kad pagalba skiriama mažam oro uostui, per metus galinčiam aptarnauti ne daugiau kaip 1 mln. keleivių. Tai reiškia, kad konkurencijos iškraipymo rizika ir bendram interesui prieštaraujančio poveikio rizika yra minimali, ypač turint omenyje planuojamą Gdynės ir Gdanskio oro uostų bendradarbiavimą ir bendradarbiavimo papildomąjį pobūdį.
- (97) Lenkija taip pat pažymi, kad šiuo metu yra deramasi dėl bendradarbiavimo su oro uosto kariniu naudotoju, jo dalyvavimas padengiant oro uosto veiklos sąnaudas sumažins bendrovės nuostolius ir veiklos sąnaudas.

4. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (98) Paskelbusi savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui Gdynės ir Kosakovo suteikto finansavimo, Komisija negavo jokių pastabų iš suinteresuotųjų šalių.

## 5. VERTINIMAS

## 5.1. Valstybės pagalbos buvimas

- (99) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „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“.
- (100) SESV 107 straipsnio 1 dalyje išdėstyti kriterijai taikomi kartu. Todėl norint nustatyti, ar aptariama priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti tenkinamos visos toliau išdėstytos sąlygos. Tiksliau finansinė pagalba turi:
- būti suteikta valstybės arba iš valstybinių išteklių,
  - palaikyti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą,
  - iškraipyti konkurenciją arba kelti tokią grėsmę,
  - daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

## 5.1.1. Ekonominė veikla ir įmonės sąvoka

- (101) Pagal įsitvirtinusių teismų praktiką Komisija pirmiausia privalo nustatyti, ar ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Įmone vadinamas bet koks subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo <sup>(33)</sup>. Bet kuri veikla, per kurią tam tikroje rinkoje yra siūlomos prekės arba paslaugos, yra ekonominė veikla <sup>(34)</sup>.
- (102) Sprendime „Leipcigo-Halės oro uostas“ Teisingumo Teismas patvirtino, kad oro uosto eksploatavimas komerciniais tikslais ir oro uosto infrastruktūros statyba yra ekonominė veikla <sup>(35)</sup>. Kai oro uosto veiklos vykdytojas užsiima ekonomine veikla už užmokesčių siūlydamas oro uosto paslaugas, nepaisant jo teisinio statuso arba finansavimo būdo, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį jis yra įmonė, todėl Sutarties taisyklės dėl valstybės pagalbos galima taikyti valstybės arba iš valstybinių išteklių tam oro uosto veiklos vykdytojui teikiamam pranašumui <sup>(36)</sup>.
- (103) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad infrastruktūrą, dėl kurios priimamas šis sprendimas, oro uosto veiklos vykdytojas ribotos atsakomybės bendrovė Gdynės-Kosakovo oro uostas ketina naudoti komerciniais tikslais. Kadangi oro uosto veiklos vykdytojas iš šios infrastruktūros naudotojų ims mokesčius, reikia manyti, kad ši infrastruktūra bus eksploatuojama komerciniais tikslais. Vadinas, šią infrastruktūrą eksploatuojantis subjektas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį yra įmonė.
- (104) Tačiau nebūtinai visa oro uosto veiklos vykdytojo veikla yra ekonominė <sup>(37)</sup>. Teisingumo Teismas nusprendė, kad veikla, už kurią paprastai pagal valstybei tenkančius įgaliojimus yra atsakinga valstybė, yra ne ekonominio pobūdžio ir jai valstybės pagalbos taisyklės netaikomos. Oro uoste vykdoma veikla, tokia kaip oro eismo kontrolė, policijos, muitinės, gaisrinės veikla ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos,

<sup>(33)</sup> Byla C-35/96 *Komisija prieš Italiją* [1998], EU:C:1998:303/[1998], Rink. p. I-3851; byla C-41/90 *Höfner ir Elser* [1991], EU:C:1991:161/[1991], Rink. p. I-1979; byla C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances prieš Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* [1995], EU:C:1995:392/[1995], Rink. p. I-4013; byla C-55/96 *Job Centre*, EU:C:1997:603/[1997], Rink. p. I-7119.

<sup>(34)</sup> Byla C-118/85 *Komisija prieš Italiją* [1987], EU:C:1987:283/[1987], Rink. p. 2599; byla C-35/96 *Komisija prieš Italiją* [1998], EU:C:1998:303/[1998], Rink. p. I-3851.

<sup>(35)</sup> Sąjungtos bylos T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH ir Mitteldeutsche Flughafen AG prieš Komisiją* ir T-443/08 *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją* [2011], Rink. p. II-01311, patvirtinta ETT; byla C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, EU:C:2012:821, taip pat žr. bylą T-128/98 *Aéroports de Paris prieš Komisiją* EU:T:2000:290/[2000], Rink. p. II-3929, patvirtinta ETT; byla C-82/01P, EU:C:2002:617/[2002], Rink. p. I-9297, ir byla T-196/04 *Ryanair prieš Komisiją*, EU:T:2008:585/[2008], Rink. p. II-3643.

<sup>(36)</sup> Bylos C-159/91 ir C-160/91, *Poucet prieš AGV ir Pistre prieš Cancave*, EU:C:1993:63/[1993], Rink. p. I-637.

<sup>(37)</sup> Byla C-364/92 *SAT Fluggesellschaft prieš Eurocontrol*, EU:C:1994:7/[1994], Rink. p. I-43.



ir investicijos į tokiai veiklai vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą paprastai laikoma ne ekonominio pobūdžio<sup>(38)</sup>. Nors tokios neekonominės veiklos viešasis finansavimas nėra valstybės pagalba, šis finansavimas turi būti skiriamas griežtai tik dėl šios veiklos patirtoms sąnaudoms atlyginti, jo negalima naudoti su kito pobūdžio ekonomine veikla susijusioms sąnaudoms dengti<sup>(39)</sup>.

- (105) Iš tiesų, pagal įsitvirtinusią teismų praktiką yra laikoma, jog tuo, kad valdžios institucijos padengia įmonių ekonominei veiklai būdingas sąnaudas, yra suteikiama pranašumo<sup>(40)</sup>. Todėl jeigu teisinėje sistemoje paprastai reikalaujama, kad oro uosto veiklos vykdytojai padengtų tam tikrų paslaugų sąnaudas, gali būti, kad oro uosto veiklos vykdytojai, kuriems tokių sąnaudų dengti nereikia, naudojami pranašumu, net jeigu pačios paslaugos laikomos ne ekonominėmis. Todėl norint įvertinti, ar tam tikroje teisinėje sistemoje iš oro uosto veiklos vykdytojų yra reikalaujama padengti kai kurios veiklos, kuri savaime gali būti ne ekonominė, bet kuri yra susijusi su jų ekonominės veiklos vykdymu, sąnaudas, reikia išanalizuoti oro uosto veiklos vykdytojui taikomą teisinę sistemą.
- (106) Komisija pažymi, kad 2013 m. liepos 2 d. sprendime pradėti procedūrą nevertino, ar pagal Lenkijos teisę iš oro uosto veiklos vykdytojų reikalaujama padengti paslaugų, kurios nurodomos kaip ne ekonominio pobūdžio, sąnaudas. Tame sprendime aiškiai konstatuojama, kad investicija į gaisrinės, muitinės, oro uosto apsaugos, policijos ir pasienio apsaugos tarnybų pastatus ir įrangą priklauso viešosios politikos sričiai, taigi, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nėra valstybės pagalba<sup>(41)</sup>. Kaip paaiškinta 18 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad šiomis konkrečiomis aplinkybėmis ji savo galutiniame sprendime šia išvada neturėtų abejoti.
- (107) Sprendime pradėti procedūrą nurodyta [...] mln. PLN ([...] mln. EUR) investicijų į viešosios politikos sričiai priklausančius pastatus ir įrangą sąnaudų suma paimta iš 2012 m. REIP tyrimo. Pagal 2010 m. REIP tyrimą viešosios politikos sričiai priklausančių sąnaudų suma būtų [...] mln. PLN ([...] mln. EUR)<sup>(42)</sup>, 2011 m. REIP tyrime nurodyta [...] mln. PLN ([...] mln. EUR) suma<sup>(43)</sup>.
- (108) Taigi, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, vertindama 2010 ir 2011 m. REIP tyrimus, Komisija neįtrauks tos investicijų dalies, kuri, kaip tvirtinama, priklauso viešosios politikos sričiai. Kadangi šios investicijų dalies finansavimas nelaikomas valstybės pagalba, Komisija nenurodys jos susigrąžinti.

#### 5.1.2. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybės priemonėms

- (109) Valstybės pagalba vadinamas visas pranašumas, kurį per valstybinius išteklius suteikia pati valstybė arba bet kuri kita tarpinė institucija, veikianti pagal jos suteiktus įgaliojimus<sup>(44)</sup>. Taikant SESV 107 straipsnį vietos valdžios institucijos ištekliai yra laikomi valstybiniais ištekliais<sup>(45)</sup>. Šiuo atveju kapitalo injekcija į ribotos atsakomybės bendrovę Gdynės-Kosakovo oro uostą sudaryta iš dviejų, Gdynės ir Kosakovo, vietos valdžios institucijų biudžetų. Todėl Komisija mano, kad panaudoti dviejų savivaldybių ištekliai yra valstybiniai ištekliai.
- (110) Komisija mano, kad nėra svarbu, ar priemonę sudaro tiesioginė dotacija (piniginis Gdynės ir Kosakovo įnašas), ar tai, kad dalis oro uosto veiklos vykdytojo skolos vienam iš viešųjų akcininkų (Kosakovui mokėtina nuoma) konvertuota į nuosavą kapitalą. Nuomos pajamos sudaro Kosakovo finansinių išteklių dalį, todėl yra valstybiniai ištekliai.

<sup>(38)</sup> Visų pirma žr. bylą C-364/92 *SAT Fluggesellschaft prieš Eurocontrol* / [1994], Rink. p. I-43, 30 punktas, ir bylą C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, EU:C:2009:191/[2009], Rink. p. I-2207, 71 punktas.

<sup>(39)</sup> Byla C-343/95 *Cali & Figli prieš Servizi ecologici porto di Genova*, EU:C:1997:160/[1997] Rink. p. I-1547; 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002; 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/2002 dėl pagalbos valdžios institucijoms užduotims vykdyti Belgijos uostų sektoriuje.

<sup>(40)</sup> Žr., be kitų šaltinių, bylą C-172/03 *Wolfgang Heiser prieš Finanzamt Innsbruck*, EU:C:2005:130/[2005], Rink. p. I-01627, 36 punktas, ir nurodytus teismų sprendimus.

<sup>(41)</sup> Sprendimo pradėti procedūrą 25 konstatuojamoji dalis.

<sup>(42)</sup> 2010 m. REIP nenurodoma, kuri investicijų dalis priklausytų viešosios politikos sričiai. Todėl norėdama nustatyti investicijų, kurios priklausytų viešosios politikos sričiai, sumą, Komisija rėmėsi 2011 m. REIP tyrime taikyta metodika. Žr. 132 konstatuojamąją dalį.

<sup>(43)</sup> Bylą nagrinėjant Bendrajame Teisme, Kosakovas nurodė, kad investicijoms, kurios esą priklauso viešosios politikos sričiai, išleista [...] mln. PLN ([...] mln. EUR).

<sup>(44)</sup> Byla C-482/99 *Prancūzija prieš Komisiją*, EU:C:2002:294/[2002], Rink. p. I-4397.

<sup>(45)</sup> 2011 m. gegužės 12 d. Sprendimas sujungtose bylose T-267/08 ir T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, EU:T:2011:209/[2011], Rink. p. II-01999, 108 punktas.

- (111) Taigi, Komisija mano, kad ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui skirta kapitalo injekcija finansuojama iš valstybinių išteklių ir yra priskirtina valstybės priemonėms.

### 5.1.3. Ekonominis pranašumas

#### 5.1.3.1. Išvada

- (112) Komisija pažymi, kad, viena vertus, Lenkija tvirtina, jog kapitalo injekcijos atitinka REIP, nors, kita vertus, mano, kad pagalba yra suderinama, nes oro uosto veiklos vykdytojas be viešojo finansavimo investicijos nebūtų daręs.
- (113) Norėdama nustatyti, ar šiuo atveju aptariama priemone ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteikiama pranašumo, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis, Komisija turi palyginti oro uosto veiklos vykdytojo viešųjų akcininkų elgesį su rinkos ekonomikos investuotojo, kuris siekia pelningumo ilgesniu laikotarpiu, elgesiu <sup>(46)</sup>.
- (114) Vertinant nereikėtų atsižvelgti į jokią teigiamą poveikį regiono, kuriame yra įkurtas oro uostas, ekonomikai, nes Teismas paaiškino, kad taikant REIP svarbus yra klausimas, „ar panašiomis aplinkybėmis privatus akcininkas, atsižvelgdamas į galimybę gauti grąžą, atmetęs visus socialinius, regioninės politikos ir sektorinius sumetimus, būtų pasirašęs aptariamą kapitalą“ <sup>(47)</sup>.
- (115) Lenkija tvirtina, kad aptariamomis priemonėmis Gdynės oro uostui ekonominio pranašumo nesuteikta, nes jos atitinka REIP. Kaip paaiškinta 3.1 skirsnyje, tam pagrįsti Lenkija pateikė trijų PWC parengtų REIP tyrimų rezultatus <sup>(48)</sup>. 2013 m. lapkričio mėn. Lenkija pateikė papildomą informaciją, kad dėl naujų pajamų šaltinių (t. y. kuro pardavimo ir navigacijos paslaugų) projekto GDV padidėtų. Tuo metu, kai priimtas sprendimas pradėti procedūrą, Lenkija buvo pateikusi tik 2012 m. REIP tyrimą.
- (116) Nepaisydama to, kad pagal 2011 m. akcininkų susitarimą Gdynė ir Kosakovas buvo įpareigoti skirti piniginius ir nepiniguosius įnašus investiciniam projektui finansuoti iki 2040 m., Lenkija tvirtina, kad tik 2012 m. REIP tyrimas ir vėlesnė informacija apie papildomus pajamų srautus yra aktualūs vertinant, ar kapitalo injekcijos suderinamos su vidaus rinka.
- (117) Toliau Komisija pirmiausia išnagrinės Lenkijos valdžios institucijų argumentą, kad klausimas, ar oro uosto veiklos vykdytojas įgijo pranašumą, turėtų būti vertinamas remiantis 2012 m. REIP tyrimu ir vėlesne informacija, taigi, ne 2010 ir 2011 m. REIP tyrimais (5.1.3.2 skirsnis). Tada Komisija įvertins, ar laikomasi REIP principo, remdamasi 2010 m. REIP tyrimu (5.1.3.3 skirsnis), 2011 m. REIP tyrimu ir 2012 m. REIP tyrimu (5.1.3.4 skirsnis).

#### 5.1.3.2. 2010 m. REIP tyrimo aktualumas vertinant ekonominį pranašumą

- (118) Byloje „Stardust Marine“ Teismas konstatavo: „<...> norint iširti, ar valstybė narė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į padėtį tuo laikotarpiu, kai buvo taikomos finansinės pagalbos priemonės, ir įvertinti valstybės elgesio ekonominį pagrįstumą, taigi susilaikyti nuo vertinimo, pagrįsto vėlesnėmis aplinkybėmis“ <sup>(49)</sup>.

<sup>(46)</sup> Byla C-305/89 *Italija prieš Komisiją* („Alfa Romeo“), EU:C:1991:142/[1991], Rink. p. I-1603; Byla T-269/97 *Alitalia prieš Komisiją*, EU:T:2000:289/[2000], Rink. p. I-3871.

<sup>(47)</sup> Byla C-40/85 *Belgija prieš Komisiją*, EU:C:1986:305/[1986], Rink. p. I-2321.

<sup>(48)</sup> Nors Komisija prašė, kad Lenkijos valdžios institucijos pateiktų skaičiavimams naudotas „Excel“ lenteles su formulėmis, Lenkijos valdžios institucijos pateikė „Excel“ lenteles be formulių.

<sup>(49)</sup> Byla C-482/99 *Prancūzija prieš Komisiją*, EU:C:2002:294/[2002], Rink. p. I-4397.

- (119) Be to, EDF byloje Teismas nutarė, kad „<...> ekonominių vertinimų, atliktų 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“<sup>(50)</sup>.
- (120) Kad galėtų taikyti REIP, Komisija turi prisiminti laikotarpio, kuriuo priimti atskiri sprendimai dėl buvusio karinio aerodromo pertvarkymo į civilinį oro uostą, aplinkybes. Komisija taip pat turi grįžti savo vertinimą ta informacija ir prielaidomis, kurią turėjo ir kurias darė viešieji akcininkai tuo metu, kai priimtas sprendimas dėl investicinio projekto finansinių sąlygų.
- (121) Komisija mano, kad norint nustatyti, ar Gdynės ir Kosakovo savivaldybės veikė taip, kaip būtų veikęs privatus investuotojas, aktualiausias yra 2010 m. REIP tyrimas. Iš tiesų, vertinimas, ar valstybės intervencinės priemonės atitinka rinkos sąlygas, turėtų būti atliekamas remiantis *ex ante* analize, atsižvelgiant į tuo metu, kai priimtas sprendimas dėl investicijos, turėtą informaciją ir duomenis.
- (122) Komisija pažymi, kad iki 2010 m. atlikti tik aptariamam investiciniam projektui reikalingi tyrimai ir parengiamieji darbai. Tai – investicinio projekto generalinis planas, aplinkos apsaugos ataskaita, bendrosios aviacijos terminalo projekto dokumentai, administracinio pastato ir gaisrinės pastato projekto dokumentai, specialieji aviacijos dokumentai ir kiti tyrimai. Iki 2010 m. pabaigos šių tyrimų sąnaudos sudarė [...] mln. PLN (arba [...] mln. EUR)<sup>(51)</sup>.
- (123) Be to, kaip nurodo Lenkija, 2010 m. oro uosto veiklos vykdytojo viešieji akcininkai baigė rengtis aptariamam investiciniam projektui. Tais pačiais metais viešieji akcininkai padidino bendrovės akcinį kapitalą iki 6,05 mln. PLN (apie 1,5 mln. EUR), kad galėtų įgyvendinti investicinį projektą. Pagrindines investicijas į ilgalaikį turtą (pavyzdžiui, bendrosios aviacijos terminalo statybą) buvo planuota pradėti 2011 m., bet darbai faktiškai prasidėjo 2012 m. Komisija yra įsitikinusi, kad bet kuris privatus investuotojas tuo metu būtų įvertinęs tikėtiną projekto pelningumą. Jeigu iš investicinio plano nebūtų buvę matyti, kad gražos norma bus pakankama, arba jeigu jis būtų buvęs grindžiamas abejotinomis prielaidomis, privatus investuotojas plano nebūtų pradėjęs įgyvendinti ir daugiau nebūtų jam leidęs pinigų, be to, ką jau išleido 122 konstatuojamojoje dalyje paminėtiems parengiamiesiems darbams. Dėl kapitalo injekcijų Komisija pažymi, kad sprendimas dėl pirmos svarbios 4,4 mln. PLN kapitalo injekcijos priimtas 2010 m. liepos 29 d. (ja esamas 1,7 mln. PLN kapitalas padidintas beveik keturiskart), iškart, kai buvo baigtas 2010 m. liepos 16 d. REIP tyrimas. Be to, akcininkų susitarimas dėl tolesnio bendrovės akcinio kapitalo didinimo iki 2040 m. (paminėtas 28 konstatuojamojoje dalyje) pasirašytas 2011 m. kovo 11 d.<sup>(52)</sup> (t. y. iki antrojo REIP tyrimo pabaigos 2011 m. gegužės 13 d.). Be to, tuo pat metu, atitinkamai 2011 m. kovo 7 ir 11 d., buvo sudarytas susitarimas su oro uosto kariniu naudotoju ir nuomos susitarimas dėl žemės nuomos bendrovei (kaip nurodyta 27 konstatuojamojoje dalyje). 2010 m. rugsėjo 9 d., praėjus keliems mėnesiams nuo 2010 m. REIP tyrimo, Kosakovas taip pat sudarė žemės sklypo, kuriame įkurtas karinis aerodromas, nuomos susitarimą su Valstybės išdu (žr. 26 konstatuojamąją dalį). Tą žemę buvo galima naudoti tik civiliniam oro uostui steigti (žr. 25 ir 59 konstatuojamąsias dalis).
- (124) Komisija taip pat pabrėžia, jog Lenkija patvirtino<sup>(53)</sup>, kad kapitalo injekcija, dėl kurios sprendimas priimtas 2010 m. liepos 29 d., buvo paremta 2010 m. REIP tyrime išdėstytu ekonominiu projekto vertinimu. Todėl aišku, kad šiuo etapu viešieji akcininkai aiškiai įsipareigojo investuoti į aptariamą projektą, kurio įgyvendinimas turėjo trukti 30 metų ir kuriame pagal sutartį numatyta, kad šalims už įsipareigojimų nevykdymą iki projekto pabaigos 2040 m. rugsėjo mėn. bus taikomos baudos, kaip nustatyta akcininkų susitarime (paminėtame 28 konstatuojamojoje dalyje).

<sup>(50)</sup> Byla C-124/10P *Europos Komisija prieš Electricité de France (EDF)*, EU:C:2012:318, 85 punktas.

<sup>(51)</sup> Žr. 2012 m. REIP tyrimo 4.7.5 skirsnį. Remiantis Lenkijos pateiktomis pastabomis, kapitalo injekcija į bendrovę iki 2009 m. birželio 26 d. iš viso sudarė 1,691 mln. PLN (apie 423 000 EUR). Įvairiems tyrimams, kurie buvo atlikti rengiantis projektui, finansuoti panaudoti tik [...] mln. PLN ([...] EUR).

<sup>(52)</sup> Susitarime numatyta, kad 2011–2013 m. Gdynė skirs piniginius įnašus, iš viso 59,048 mln. PLN (14,8 mln. EUR), o Kosakovas 2011–2040 m. skirs nepiniginį įnašus (metinius nuomos mokesčius konvertuos į akcijas).

<sup>(53)</sup> 2013 m. rugpjūčio 6 d. raštas.

- (125) Iki to laiko, kai 2011 m. REIP buvo atnaujintas pirmą kartą, viešųjų akcininkų injekcija į bendrovę jau sudarė 6,05 mln. PLN (žr. 3 lentelę). Iki 2012 m. liepos mėn., kai REIP tyrimas buvo atnaujintas antrą kartą, viešieji akcininkai jau buvo iš viso skyrę 64,810 mln. PLN injekciją (t. y. apie 70 % visos kapitalo injekcijos).
- (126) Be pirmiau aptartų oro uosto veiklos vykdytojui skirtų kapitalo injekcijų, įvairiuose Lenkijos institucijų pateiktuose REIP tyrimuose taip pat aprašomos iki 2030 m. prognozuojamos kapitalo išlaidos (t. y. netenkamas kapitalas). Pirmiausia, kaip nurodyta 1 lentelėje, 2012 m. REIP tyrime investicijos į ilgalaikį turtą yra suskirstytos į 4 etapus. Pažymėtina, jog, remiantis Lenkijos pateikta informacija, 2012 m. kapitalo išlaidos sudarė [...] mln. PLN (pusė jų išleista dar iki 2012 m. tyrimo atnaujinimo pradžios). 1 pav. parodytos metinės (nominaliosios) kapitalo išlaidos, pateiktos 2012 m. REIP tyrime (tačiau į viešosios politikos sritį patenkančios išlaidos neįtrauktos).

1 pav.

**Metinės kapitalo išlaidos (2012 m. REIP tyrimas, viešosios politikos sričiai priklausiančios išlaidos neįtrauktos)**

[...]

- (127) 2011 ir 2012 m. REIP tyrimuose vertinti tik pradinio sprendimo, kuris buvo priimtas 2010 m., remiantis 2010 m. REIP tyrimu, dalyvauti investiciniame projekte pakeitimai. Du vėlesni tyrimai rodo, kad akcininkai vadovavosi rinkos tendencijomis ir atitinkamai koregavo projekto mastą (didino arba mažino, atsižvelgdami į investicijos pobūdį). Tačiau šie pakeitimai buvo nedideli, palyginti su bendru sprendimu karinę bazę pertvarkyti į civilinį oro uostą. 2 pav. parodytos (nominaliosios) kapitalo išlaidos, pateiktos 2010, 2011 ir 2012 m. REIP tyrimuose (į viešosios politikos sritį patenkančios išlaidos neįtrauktos). Matyti, kad nors investicijų laikas ir mastas ir 2011 m., ir 2012 m. buvo atnaujinti, šie pakeitimai nebuvo esminiai, palyginti su visu projekto dydžiu. 2010 m. apskaičiuotos nominaliosios kapitalo išlaidos sudarė apie [...] mln. PLN, o 2011 m. šis skaičius padidintas [...] iki maždaug [...] mln. PLN (daugiausia dėl naujų investicijų į kelių infrastruktūrą).

2 pav.

**Kapitalo išlaidos (tūkst. PLN), prognozuotos 2010, 2011 ir 2012 m. REIP tyrimuose (viešosios politikos sričiai priklausiančios išlaidos neįtrauktos)**

[...]

- (128) Kaip pažymėta 122 ir 127 konstatuojamose dalyse, Komisija mano, kad norėdama įvertinti, ar Gdynė ir Kosakovas elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas, atlikdama vertinimą ji visų pirma turi remtis 2010 m. REIP tyrimu ir neatsižvelgti į jokių kitus pokyčius ir informaciją, kurios tie viešieji akcininkai neturėjo tuo metu, kai priėmė sprendimą įgyvendinti aptariamą investicinį projektą.
- (129) Reikėtų tikėtis, kad privatus investuotojas, atsižvelgdamas į kintančias aplinkybes, investicinį planą jo įgyvendinimo laikotarpiu koreguotų. Tačiau šiuo atveju Komisijai reikia įvertinti, ar privatus investuotojas būtų ėmėsis karinio aerodromo pertvarkymo į civilinį oro uostą projekto. Norint tai padaryti, reikia tiksliai nustatyti, kada būtų priimtas pagrindinis sprendimas vykdyti projektą. Remiantis bylos medžiagos duomenimis (kapitalo injekcijos, nuomos susitarimai), pagrindiniai žingsniai žengti dar iki 2011 m. REIP tyrimo. Atsižvelgiant į tai, kad, prieš išpareigodamas skirti didelių išteklių arba prieš sudarydamas įpareigojančius rangos susitarimus, bet kuris privatus investuotojas *ex ante* įvertintų projekto finansinį pelningumą, 2010 m. REIP tyrime pateikta analizė yra aktualiausia vertinant, ar investicija atitiko rinkos sąlygas.

- (130) 2011 ir 2012 m. REIP tyrimuose patikslintas pradinis investicinis planas, kuriuo remiantis priimtas pradinis sprendimas dalyvauti karinio aerodromo pertvarkymo projekte. Taigi, kapitalo injekcijų, kurios skirtos pagal šiuos vėlesnius REIP tyrimus, negalima vertinti atskirai.

#### 5.1.3.3. REIP taikymas remiantis 2010 m. atnaujintu REIP tyrimu

- (131) 2010 m. REIP tyrimas paremtas verslo planu, kuriame prognozuojami būsimi 2010–2040 m. pinigų srautai. Tuo metu, kai buvo rengiamas REIP tyrimas, Lenkija tikėjosi, kad tam tikras bendrosios aviacijos eismas oro uoste bus pradėtas vykdyti 2011 m., užsakomieji skrydžiai – 2013 m., pigių skrydžių vežėjų skrydžiai – 2015 m. Taip aptarnaujamų keleivių skaičius stabiliai augtų nuo [...] keleivių 2013 m. iki beveik [...] mln. keleivių 2024 m. ir 1,753 mln. keleivių 2040 m. (kaip parodyta toliau, 5 lentelėje).

#### 5 lentelė

#### Eismo Gdynės oro uoste prognozės, kuriomis remtasi 2010 m. REIP tyrime (tūkstančiais)

Numatoma keleivių skaičiaus raida (2010 m. REIP tyrimas)										
Metai	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2028	2032	2036	2040
Keleivių skaičius	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Pasak Lenkijos, 2010 m. REIP tyrime atsižvelgta į tai, kokio kapitalo reikės padengti sąnaudoms, kurios, kaip teigiama, patenka į viešosios politikos sritį, bet sąnaudos kiekybiškai neįvertintos. Kita vertus, į 2011 m. REIP tyrimą šios kapitalo sąnaudos neįtrauktos, bet kiekybiškai įvertintos. 2010 ir 2011 m. REIP tyrimuose investicinio projekto mastas iš esmės toks pat. Be to, kad neįtrauktos viešosios politikos sričiai priklausančios sąnaudos, 2011 m. REIP tyrimas skiriasi nuo 2010 m. REIP tyrimo tik tuo, kad jame atnaujinti sąnaudų duomenys ir diskonto norma, patikrintos kelių infrastruktūros sąnaudos, Kosakovo ir oro uosto veiklos vykdytojo pasirašyto nuomos susitarimo finansinis rezultatas ir kapitalo injekcijų, dėl kurių susitarė Kosakovas ir Gdynė, grafikas. Taigi, norėdama atimti sąnaudas, kurios ešą priklauso viešosios politikos sričiai, iš 2010 m. REIP tyrime atliktų GDV skaičiavimų, Komisija taikė tą pačią metodiką, kuri taikyta 2011 m. REIP tyrime, norint nustatyti, kokią kapitalo investicijos dalį sudaro viešosios politikos sričiai priklausančios sąnaudos. Pirmiausia 2011 m. REIP tyrime nurodoma<sup>(54)</sup>, kad [...] % galutinių sąnaudų (keleivių ir BA terminalų) laikomos priklausančiomis viešosios politikos sričiai; [...] % įvairios paskirties pastato, kuriame įsikūrusi gaisrinė, sąnaudų priklauso viešosios politikos sričiai, kaip ir visos sąnaudos, susijusios su tvora, stebėsenos įranga, bagažo tikrinimo įranga, oro uosto apsaugos tarnybos įranga (iš viso [...] mln. PLN; [...] mln. EUR). Atėmusi tuos pačius kapitalo sąnaudų straipsnius ir tą pačią įvairių pastatų sąnaudų dalį priskyrusi viešosios politikos sričiai (nes šie skaičiai grindžiami tuo, koks šių pastatų plotas skiriamas apsaugos funkcijoms, o tai laikotarpiu tarp dviejų tyrimų nepakito), Komisija apskaičiavo, kokią 2010 m. REIP tyrime nurodytų investicinių sąnaudų dalį priimant šį sprendimą reikėtų atimti iš REIP, kaip priklausančią viešosios politikos sričiai. Šios sąnaudos sudaro [...] mln. PLN (arba [...] mln. EUR).
- (133) Be to, pagal 2010 m. REIP tyrimą bendrovė, vertinant pagal EBITDA rodiklį, imtų veikti pelningai nuo 2018 m. Tačiau skaičiuojant kaupiamuoju principu (t. y. kasmet pridėdant ankstesnių metų pinigų srautus), bendra diskontuoto pinigų srauto (DPS) suma visą 2010–2040 m. laikotarpį būtų neigiama (kaip parodyta 3 pav.). Kitaip tariant, nuo 2018 m. numatomi teigiami pinigų srautai nėra pakankamai dideli, kad padengtų didelius neigiamus ankstesnių investicinių laikotarpių pinigų srautus. Kaip matyti, kaupiamuoju principu apskaičiuotas projekto diskontuotas pinigų srautas iki 2040 m. išliktų neigiamas.

<sup>(54)</sup> Žr. 2011 m. REIP tyrimo p. 35.

3 pav.

**Kaupiamuoju principu apskaičiuotas DPS tūkst. PLN (2010 m. REIP tyrimas)**

[...]

Šaltinis: Remiantis 2010 m. REIP tyrimu, išskyrus viešosios politikos sričiai priklausančias išlaidas.

- (134) Tikimasi, kad po 2040 m. oro uosto veiklos vykdytojo vertė visą laiką augtų, laisvųjų pinigų srautas augtų stabiliu tempu, [...] %. Remdamasi šia prielaida Lenkija apskaičiavo, kokia būtų galutinė oro uosto veiklos vykdytojo vertė 2040 m. Diskontuota galutinė vertė yra [...] mln. PLN. Pradiniame 2010 m. REIP tyrime gauta teigiama nuosavo kapitalo vertė<sup>(55)</sup>, ji sudarė [...] mln. PLN (t. y. apie [...] mln. EUR). Ši teigiama nuosavo kapitalo vertė susidaro dėl skirtumo, palyginti su galutine verte, kuri pagal absoliučiąją vertę yra [...] mln. PLN didesnė už įmonei tenkančių laisvųjų pinigų srauto (FCFF) GDV, kuri, remiantis skaičiavimais, 2010–2040 m. būtų [...] PLN. Be to, apskaičiuota, kad investicinio projekto [...] % VGN yra didesnė už prognozuojamas oro uosto veiklos vykdytojo kapitalo sąnaudas [...] %. Jeigu viešosios politikos sričiai priklausančios išlaidos atmetamos, įmonei tenkančių laisvųjų pinigų srauto (FCFF) GDV išlieka neigiama ir sudaro [...] mln. PLN, o projektas tampa pelningas tik dėl to, kad apskaičiuota galutinė vertė yra [...] mln. PLN. Todėl teigiama projekto nuosavo kapitalo vertė (neskaičiuojant viešosios politikos sričiai priklausančių išlaidų) yra [...] mln. PLN (t. y. apie [...] mln. EUR).
- (135) Taigi, projektas tampa pelningas tik tada, jei daroma prielaida, kad pasibaigus 30 metų nuomos laikotarpiui, oro uosto veiklos vykdytojas toliau visą laiką eksploatuos oro uostą, jo augimo tempas bus pastovus ir sudarys [...] % per metus (t. y. galutinė vertė)<sup>(56)</sup>. Tačiau, kaip minima 25–27 konstatuojamosiose dalyje, žemės sklypas, ant kurio pastatytas oro uostas, priklauso Lenkijos valstybei, valstybė jį išnuomojo Kosakovui 30 metų laikotarpiui iki 2040 m. rugsėjo mėn. Tada Kosakovas žemę 30 metų išnuomojo ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui. Todėl pagal taikytiną Lenkijos teisę (Civilinio kodekso 48 ir 191 straipsnius), visi pastatai ir infrastruktūra, pastatyti ant išnuomotos žemės ir neatsiejamai susiję su žeme, priklauso žemės savininkui (Valstybės išdui), o ne ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui arba Kosakovui. Nuomos susitarime nustatyta, kad išnuomotą turtą reikės grąžinti savininkui per [...] nuo nuomos susitarimo galiojimo pabaigos (4 straipsnio 16 dalis). Nuomos susitarime nenumatyta vienašalė teisė pratęsti nuomą pasibaigus šiam laikotarpiui arba teisė gauti kokią nors investicijų į oro uosto infrastruktūrą kompensaciją. Taip pat labai neaišku, ar tokių teisių galima reikalauti pagal bendrąsias Lenkijos civilinės teisės normas. Be to, pirmame nuomos susitarime (4 straipsnio 11 dalis) ir antrame nuomos susitarime (5 straipsnio 4 dalis) nurodyta, kad tuo atveju, jeigu oro uosto veiklos vykdytojas nutrauktų ekonominę veiklą, infrastruktūrą neatlygintinai reikėtų perduoti valstybei. Todėl griežtai remtis tyrime nurodyta suma neatrodo pagrįsta, nes pagal 2010 m. rugsėjo 9 d. susitarimą nei oro uosto veiklos vykdytojas, nei akcininkai nėra oro uosto infrastruktūros savininkai. Taigi, galutinė investicijos vertė, remiantis REIP tyrimais, yra nepatikima ir, labai tikėtina, gerokai padidinta.
- (136) Be to, Komisija pažymi, kad pagrindinis Gdynės oro uosto veiklos vykdytojo būsimų pinigų srautų vertę didinantis veiksnys yra numatomos pajamos, kurios priklausys nuo keleivių skaičiaus ir nuo oro transporto bendrovių mokamų mokesčių dydžio. Pajamos iš pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių (keleivių, tūpimo, stovėjimo mokesčių) pagal 2010 m. REIP tyrimą sudaro [80–90] % visų 2040 m. pajamų ir vidutiniškai [80–90] % visų viso vertinto laikotarpio, būtent 2010–2040 m., pajamų. Tai neatitinka Lenkijos teiginių, kad Gdynės oro uosto veikla papildytų Gdanskio oro uosto veiklą, nes Gdynė orientuotąsi į bendrosios aviacijos veiklą. Iš tiesų, kaip matyti iš pirmiau pateiktų duomenų, pagrindinis pajamų šaltinis didžiąją laikotarpio, kurio prognozė atliekama, dalį būtų pigių skrydžių vežėjų ir užsakomieji skrydžiai. Tačiau, kaip išsamiau paaiškinta toliau, didžiąją pajamų dalį Gdanskio oro uostas taip pat gauna iš pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių (žr. 140 konstatuojamąją dalį).
- (137) Vertindama keleivių ir oro vežėjų paklausą, Komisija pastebi, kad Gdynės oro uosto aptarnaujama teritorija būtų tokia pati kaip Gdanskio oro uosto, kuris yra vos už 25 km nuo Gdynės-Kosakovo oro uosto. Gdanskio oro uostas 2012 m. buvo išplėstas, kad galėtų aptarnauti iki 5 mln. keleivių; jį planuojama dar išplėsti, kad 2015 m. jis

<sup>(55)</sup> Į šią nuosavo kapitalo vertę įskaityta 2012–2040 m. pinigų srautų grynoji dabartinė vertė ir diskontuota 2040 m. Gdynės oro uosto veiklos vykdytojo galutinė vertė.

<sup>(56)</sup> Galutinė vertė apskaičiuojama pagal prognozuojamą paskutiniųjų detalių prognozės metų pinigų srautą, pakoregavus jį pagal atnaujinimo investiciją, kurios reikia nepertraukiamam infrastruktūros eksploatavimui užtikrinti.

galėtų aptarnauti iki 7 mln. keleivių. Šis plėtros grafikas viešai buvo žinomas dar 2010 m., t. y. tuo metu, kai buvo rengiamas 2010 m. REIP tyrimas.<sup>(57)</sup> Be to, 2008 m. rugsėjo 24 d. Komisijai buvo pranešta apie viešąjį finansavimą Gdansko oro uosto pajėgumų plėtrai iki 5 mln. keleivių (valstybės pagalbos bylos Nr. N 472/08); Komisija jį patvirtino 2009 m. vasario 5 d.<sup>(58)</sup>

- (138) Lenkija informavo Komisiją, kad 2010 m. parengtame Gdansko oro uosto generaliniame plane<sup>(59)</sup> numatoma išplėsti kilimo ir tūpimo taką, peronus ir kitą oro uosto infrastruktūrą, kad Gdansko oro uostas ateityje galėtų kasmet aptarnauti daugiau kaip 10 mln. keleivių.
- (139) Komisija taip pat pažymi, kad 2010 m. Gdansko oro uostas aptarnavo 2,2 mln. keleivių (t. y. naudojo 45 % savo pajėgumų, įskaitant kuriamus pajėgumus). Remiantis Gdansko oro uostui parengtomis prognozėmis, iki 2020 m. bus naudojama tik 50–60 % turimų pajėgumų<sup>(60)</sup>. Šiose prognozėse neatsižvelgiama į tai, kad pradės veikti Gdynės oro uostas (t. y. daroma prielaida, kad visą aptarnaujamą teritoriją paklausą patenkins Gdansko oro uostas). Komisija pažymi, kad Gdansko oro uostas ilgą laiką, t. y. ne trumpiau kaip iki 2030 m., gebės patenkinti regiono paklausą, net darant prielaidą, kad keleivių srautas dinamiškai augs.
- (140) Kaip jau buvo minėta, Gdynės oro uosto 2010 m. REIP tyrime numatyta, kad didžioji dalis (vidutiniškai [80–90] % per visą 2012–2040 m. laikotarpį) pajamų būtų gaunama iš pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių oro transporto bendrovių. Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad ir Gdansko oro uostas daugiausia tvarko pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių srautus. 2010 m. pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių keleiviai sudarė 72 % visų Gdansko oro uosto aptarnautų keleivių<sup>(61)</sup>.
- (141) Atsižvelgdama į tai, kad netoliese yra įsteigtas kitas oro uostas, kuris nėra perkrautas, veikia pagal tą patį verslo modelį ir ilgainiui turės daug laisvų pajėgumų, Komisija mano, kad Gdynės oro uosto veiklos vykdytojo galimybės pritraukti eismo ir keleivių labai priklausys nuo to, kokio dydžio oro uosto mokesčiai bus taikomi oro transporto bendrovėms, palyginti su artimiausiais konkurentais.
- (142) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad 2010 m. REIP tyrime numatytas keleivių mokestis už užsakomuosius ir pigių skrydžių vežėjų skrydžius: 25 PLN (6,25 EUR) už vieną keleivį iki 2014 m. ir 40 PLN (10 EUR) už vieną keleivį nuo 2015 m. (iki 2040 m.). Už tos pačios kategorijos skrydžius nustatytas tūpimo mokestis visą laikotarpį yra 25 PLN (6,25 EUR) už toną (daroma prielaida, kad vidutinė MTOW (maksimali kilimo masė) bus 70 tonų), numatytas stovėjimo mokestis 4 PLN (1,0 EUR) už 24 h už toną (vidutinė MTOW – 70 tonų). Pagal 2010 m. REIP tyrimą nustatytos kainos yra panašios į tas, kurias tuo metu, kai buvo rengiamas 2010 m. REIP tyrimas, taikė ir kiti regioniniai oro uostai. Nustatant Gdynės oro uosto kainas taip pat remtasi prielaida, kad nebus konkuruojama su Gdansko oro uostu.
- (143) Komisija taip pat pažymi, kad pagal Gdansko oro uosto tarifų planą nuo 2008 m. gruodžio 31 d. nustatyti tokie mokesčiai: standartinis keleivių mokestis 48 PLN (12,0 EUR) už keleivį, tūpimo mokestis sunkesniems negu 2 tonų orlaiviams (t. y. įskaitant visus užsakomuosius ir pigių skrydžių vežėjų orlaivius) 25 PLN (6,25 EUR) už toną, stovėjimo mokestis 4,5 PLN (1,25 EUR) už 24 h už toną.
- (144) Tačiau Komisija pažymi, kad Gdansko oro uosto tarifų plane numatytos įvairios nuolaidos ir sumažinti tarifai, kurie, *inter alia*, yra taikomi ir pigių skrydžių vežėjams. Gdansko oro uostas sumažintą keleivių mokestį (24 PLN

<sup>(57)</sup> Pavyzdžiui, žr. 2009 m. birželio 3 d. Komisijos sprendimą Nr. C(2009) 4445 dėl Bendrijos finansinės pagalbos transeuropiniams transporto tinklams.

<sup>(58)</sup> Žr. 9 išnašą.

<sup>(59)</sup> Generalinį planą parengti užsakyta 2010 m. vasario mėn., planas parengtas 2010 m. lapkričio mėn.

<sup>(60)</sup> Keleivių srautas (tūkst. keleivių per metus) Gdansko oro uoste.

#### Faktinis keleivių skaičius

Metai	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Keleiviai	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

#### Numatomas keleivių skaičiaus augimas

Metai	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Keleiviai	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

<sup>(61)</sup> Pigių skrydžių vežėjai – 64,5 %, užsakomieji skrydžiai – 7,5 %. Ir 2009 m., ir 2011 m. šis skaičius buvo 70 %.

(6 EUR) už keleivių) taiko visoms naujoms kryptims (nuo 2004 m. sausio 1 d.) ir visiems dažnesniems skrydžiams, įskaitant orlaivius, kurių MTOW siekia nuo 50 iki 100 tonų (t. y. „Airbus A320“ ir „Boeing 737“, taip pat kitus pigių skrydžių vežėjų naudojamus orlaivius). Šioms kryptims taikomas tūpimo mokestis taip pat yra 50 % mažesnis (t. y. 12,5 PLN už toną). Stovėjimo mokestis iš viso netaikomas, jeigu reisai vykdomi bent 6 kartus per savaitę. Be to, standartinis keleivių mokestis pirmiausia sumažinamas 23 PLN už visus reguliariais vidaus reisais išvykstančius keleivius. Tada pritaikoma atitinkama nuolaida. Atsižvelgdama į Gdanską oro uosto taikomas nuolaidas ir sumažintus tarifus, Komisija mano, kad Gdynės oro uosto numatyti vidutiniai oro uosto mokesčiai yra daug didesni už nustatytuosius kaimyniniame oro uoste. Taikydamas nurodytus oro uosto mokesčius Gdynės oro uostas, kaip naujas rinkos dalyvis, negalės pritraukti didelio eismo srauto, nes netoliese veikia neišnaudotų pajėgumų turintis oro uostas, kuris aptarnauja tą pačią aptarnaujamą teritoriją ir naujoms kryptims bei dažnesniems reisams esamomis kryptimis taiko mažesnius mokesčius. Komisija taip pat pažymi, kad Gdanską oro uosto mokesčių plane numatyta sumažintus mokesčius taikyti iki 2028 m. gruodžio 31 d. Kadangi 2010 m. REIP tyrime (remiantis oro uosto veiklos vykdytojo to meto verslo planu) oro uosto mokesčiai yra laikomi pagrindiniu oro uosto veiklos vykdytojo pajamų šaltiniu, Komisija mano, kad šis sprendimas įrodo, jog 2010 m. REIP tyrimas nėra pakankamai tvirtas ir patikimas įrodymas, kad privatus investuotojas būtų vykdęs aptariamą investicinį projektą.

- (145) Kadangi ir Gdynės, ir Gdanską oro uostas daugiausia būtų orientuojami į pigius ir užsakomuosius skrydžius vykdančius vežėjus, Gdanską oro uostas išnaudoja ne visus savo pajėgumus, jo faktiniai mokesčiai yra mažesni už numatytuosius Gdynės oro uosto verslo plane ir kadangi abu oro uostai yra netoli vienas kito, Komisija taip pat mano, kad prielaida, jog abu oro uostai nekonkuruos kainų srityje, yra klaidinga.
- (146) Komisija taip pat pažymi, kad tuo metu, kai buvo rengiamas 2010 m. REIP tyrimas, Bydgoščiaus oro uosto (esancio už 196 km, 2 val. ir 19 min. kelio automobiliu nuo Gdynės oro uosto) ir Ščecino oro uosto (esancio už 296 km, 4 val. ir 24 min. kelio automobiliu nuo Gdynės oro uosto), antrame ir trečiame pagal artumą Lenkijos regioninių oro uostų, taikyti gryniesiems mokesčiai (standartiniai mokesčiai pritaikius nuolaidas) buvo daug mažesni <sup>(62)</sup>.
- (147) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir tai, kad netoliese yra įsikūręs dar vienas neperkrautas, tokį patį verslo modelį taikantis oro uostas, Komisija mano, kad nėra realu taikyti 2010 m. REIP tyrime nurodytus oro uosto mokesčius, kurie yra didesni už Gdanską ir kitų netoliese esančių regioninių oro uostų taikomus mokesčius. Atsižvelgiant į konkurencinę Gdynės oro uosto padėtį, 2010 m. REIP tyrime pateiktos eismo prognozės grįstos nerealiomis prielaidomis.
- (148) Taip pat reikėtų pažymėti, kad 2010 m. REIP tyrime nebuvo atlikta nei jautrumo analizės, nei kokio nors kito tikėtinų rezultatų (pavyzdžiui, blogiausio atvejo, geriausio atvejo ir pagrindinio scenarijaus) vertinimo. Todėl Komisija daro išvadą, kad 2010 m. REIP tyrime pristatytas scenarijus yra grindžiamas pernelyg optimistinėmis keleivių srauto raidos ir mokesčių dydžio prielaidomis.
- (149) Komisija atliko keletą jautrumo skaičiavimų ir pažymi, kad jeigu metinės pajamos iš keleivių mokesčių už pigių skrydžių vežėjų ir užsakomuosius skrydžius sumažėtų vos [...] % (per 2010–2040 m. prognozės laikotarpį), to pakaktų, kad projektas taptų nepelningas, nepaisant didelės galutinės vertės, kuri pati nėra aiški, kaip paaiškinta 135 konstatuojamojoje dalyje. Pajamos galėtų taip sumažėti, jeigu mokesčiai ir (arba) eismo srautas būtų mažesnis negu pagal darytą prielaidą. Todėl derėtų pažymėti, kad verslo plane, kuriuo remtasi 2010 m. REIP tyrime, numatyti oro uosto mokesčiai jau yra [...] % didesni už Gdanską oro uosto mokesčius <sup>(63)</sup>. Tokiomis

<sup>(62)</sup> Bydgoščiaus oro uostas: standartinis mokestis už išvykstančių keleivių yra 30 PLN (7,5 EUR); standartinis tūpimo mokestis yra 45 PLN (11,25 EUR) už toną už pirmas 2 MTOW tonas, 40 PLN (10 EUR) už toną už 2–15 MTOW tonų, 35 PLN (8,75 EUR) už toną už 15–40 MTOW tonų, 30 PLN (7,5 EUR) už toną už 40–60 MTOW tonų, 25 PLN (6,25 EUR) už toną už 60–80 MTOW tonų ir 20 PLN (5 EUR) už toną už kiekvieną 80 tonų viršijančią MTOW toną; standartinis stovėjimo mokestis yra 8 PLN už toną už 24 h (2 EUR, už pirmas 4 h mokestis neimamas). Nuolaidos: keleivių mokestis gali būti sumažintas nuo 5 % (jeigu oro vežėjo orlaiviai iš Bydgoščiaus oro uosto per mėnesį išvyksta 100–300 keleivių) iki 50 % (jeigu oro vežėjo orlaiviai iš Bydgoščiaus oro uosto išvyksta daugiau kaip 8 000 keleivių per mėnesį); tūpimo mokestis – 50 % nuolaida pirmus 12 skrydžių tam tikru maršrutu mėnesių, 50 % nuolaida tūpimui nuo 14.00 iki 20.00 val.; tūpimo ir stovėjimo mokesčiai: 10 % vežėjui, kuris vykdo 4–10 skrydžių per mėnesį, 15 % – 11–30 skrydžių per mėnesį, 20 % – daugiau kaip 31 skrydį per mėnesį. Ščecino oro uostas: standartinis mokestis už išvykstančių keleivių yra 35 PLN (8,75 EUR); standartinis tūpimo mokestis yra 70 PLN už toną (17,5 EUR); standartinis stovėjimo mokestis yra 8 PLN už toną už 24 h (už pirmas 2 h mokestis neimamas). Nuolaidos: nuo 20 % (jeigu vežėjas išvykstantiems keleiviams per savaitę siūlo daugiau kaip 800 vietų) iki 90 % (jeigu siūloma daugiau kaip 1 300 vietų).

<sup>(63)</sup> Apskaičiuoti pigių skrydžių vežėjų keleivių mokesčiai.



aplinkybėmis labai mažai tikėtina, kad Gdynės oro uostas gebėtų pritraukti eismo srautus nesumažindamas verslo plane numatyto 40 PLN (10 EUR) mokesčio. Todėl didelis GDV jautrumas regis nedideliu oro uosto mokesčių sumažėjimui (grindžiamam realiomis prielaidomis) kelia rimtų abejonų dėl pradinio verslo plano patikimumo.

- (150) Nors 2010 m. REIP tyrimas buvo grindžiamas tuo metu turėtomis eismo prognozėmis ir *ex post* informacijos nereiktų naudoti REIP tyrimui tiesiogiai vertinti, vis dėlto Komisija pažymi, kokių mastu šios prognozės buvo pernelyg optimistinės. Iš tiesų, palyginus 2010 ir 2012 m. eismo prognozes, matyti didžiuliai skirtumai. Projektą ne tik buvo vėluojama pradėti, bet per „teigiamo EBITDA“ laikotarpį eismo prognozės buvo kasmet mažinamos nuo [...] iki [...] %. Toks reikšmingas patikslinimas praėjus vos dviems metams, nors aplinkybės stipriai nepasikeitė, yra svarbus pradinių prielaidų prasmingumo rodiklis. Tai dar atspindi ir tai, kad Komisijos atlikta jautrumo analizė (kuri palyginti yra daug siauresnė) akivaizdžiai parodo, jog prielaidos, kuriomis grįsta išvada, jog projektą vykdyti verta, buvo nerealias.

6 lentelė

**Keleivių srauto prognozių, kuriomis remtasi 2010 m. REIP tyrime ir 2012 m. REIP tyrime, palyginimas**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Iš viso keleivių, 2010 m. REIP tyrimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso keleivių 2012 m. REIP tyrimas	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skirtumas		– 53 %	– 69 %	– 55 %	– 38 %	– 36 %	– 29 %	– 27 %	– 25 %
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Iš viso keleivių, 2010 m. REIP tyrimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Iš viso keleivių 2012 m. REIP tyrimas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Skirtumas	– 23 %	– 21 %	– 19 %	– 17 %	– 17 %	– 18 %	– 18 %	– 19 %	– 19 %

- (151) Iš tolesnės jautrumo analizės matyti, kad jeigu bendros pajamos būtų vos [...] % per metus mažesnės visą prognozės laikotarpį arba jeigu pajamos būtų [...] % mažesnės, o veiklos išlaidos [...] % didesnės, tai projektas taptų nepelningas. Todėl investicijos pelningumas yra labai jautrus nedideliems pagrindinių prielaidų pokyčiams. Komisija mano, kad tokie pokyčiai yra nedideli, palyginti su vėlesniuose REIP tyrimuose padarytais pakeitimais.

- (152) Be to, Komisija pažymi, kad 2010 m. REIP tyrimo teigiami rezultatai taip pat labai priklauso nuo investicijos galutinės vertės pasibaigus verslo plane numatytam laikotarpiui (t. y. 2040 m.). Iš tiesų, 2010–2040 m. bendrovės diskontuotas pinigų srautas yra neigiamas ir sudaro – [...] mln. PLN. 2010 m. birželio 30 d. diskontuota galutinė vertė yra [...] mln. PLN.

- (153) Kalbant apie prielaidas, kuriomis grindžiami skaičiavimai, galutinė vertė apskaičiuota pagal prielaidas, kad investicijos pinigų srauto metinis augimo tempas po 2040 m. visą laiką bus [...] %. Pagal įprastą praktiką įmonės augimo tempas neturėtų būti didesnis už ūkio sektoriaus, kuriame ji veikia, augimo tempą (t. y. vertinant pagal BVP augimą). Iš tiesų, galutinė vertė apskaičiuojama tuo metu, kai manoma, kad įmonė yra pasiekusi brandą ir didžiausio augimo laikotarpis yra pasibaigęs. Kadangi tikėtina, kad ūkio sektoriuje veiks ir sparčiai augančios įmonės, ir stabiliai augančios įmonės, brandžių įmonių augimo tempas turėtų būti mažesnis už viso ūkio sektoriaus augimo tempo vidurkį. Lenkija savo pastabose nenurodė, kuo remdamasi pasirinko [...] % ilgalaikio augimo tempą, tačiau paaiškino, kad ilgalaikio augimo tempas yra nominalusis augimo tempas. Remdamasi TVF pateikta informacija, Komisija nustatė, kad pagal 2010 m. realiojo BVP augimo prognozes nominalusis Lenkijos ūkio augimo tempas svyruotų nuo 5,6 % 2011 m. iki 6,6 % 2015 m. Jeigu infliacija būtų apie 2,5 %, būtų galima tikėtis, kad realusis BVP augtų 4 %. Taigi iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, kad Gdynės oro uostui pasirinktas [...] % nominalusis augimo tempas atitinka tuo metu turėtą informaciją ir įprastą praktiką pasirinkti už ekonomikos augimo tempą mažesnę augimo tempą. Tačiau, kadangi pasirinktas už infliaciją (2010 m. balandžio mėn. ji prognozuota 2,5 %) didesnis ilgalaikio augimo tempas, verslo plane daroma prielaida, kad oro uostas po 2040 m. ir toliau kasmet plėstųsi.

## 7 lentelė

## TVF 2010 m. balandžio mėn. BVP ir infliacijos duomenys ir prognozė

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Augimas % BVP (palyginamosiomis kainomis)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
Augimas % BVP (dabartinėmis kainomis)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
Infliacija, %	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Šaltinis: 2010 m. balandžio mėn. Tarptautinio valiutos fondo Pasaulio ekonomikos apžvalgos duomenų bazė (atsisiūsta iš <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) Be to, Komisija pažymi, kad šiuo atveju, atsižvelgiant į ypač ilgą prognozės laikotarpį ir duomenų, pagal kuriuos apskaičiuota galutinė vertė, išsidėstymą per ilgą laikotarpį, nustatyti tinkamiausią augimo tempą yra dar sudėtingiau, o netikrumas yra dar didesnis. Iš tiesų, BVP augimo prognozės retai kada peržengia penkerių metų ribą, o pagal šiuo atveju taikomą modelį reikėjo numatyti pagrįstą augimo tempą, kuriuo oro uostas plėstųsi praėjus 30 veiklos metų. Tai rodo, kad apdairus investuotojas būtų atlikęs įvairias jautrumo analizes.
- (155) Taikant stabilaus augimo tempo modelį, pagal kurį šiuo atveju apskaičiuojama galutinė vertė, taip pat reikia padaryti prielaidas dėl to, nuo kada įmonė pradės augti stabiliu tempu, kad galėtų gyvuoti ilgą laiką. 2010 m. REIP tyrime ši data nustatyta 2040 m., tai reiškia kad prognozė rengiama 30 metų (2010–2040 m.) laikotarpiui. 2012 m. REIP tyrime prognozės laikotarpis sutrumpintas iki 18 metų (2012–2030 m.), todėl galutinė vertė apskaičiuota 2030 m. Tą patį laikotarpį paėmus 2010 m. REIP tyrime, projekto GDV gerokai sumažėtų ([...] mln. PLN ([...] mln. EUR).
- (156) Komisija taip pat pažymi, kad 2012 m. REIP tyrime konkrečiai paminėta, kad apdairus investuotojas būtų atsižvelgęs į tai, kad projektas taps pelningas tik po labai ilgo laikotarpio (žr. 2012 m. REIP tyrimo 4.10.1.2 skirsnį, kuriame padaryta išvada, kad „teigiamas grynosios dabartinės vertės rezultatas įrodo, kad investicija į Gdynės-Kosakovo oro uostą potencialiems investuotojams gali būti įdomi verslo galimybė. Tačiau prieš priimdami kokį nors sprendimą, investuotojai taip pat turės apsvarstyti ilgalaikę investicijos perspektyvą, kuri būdinga tokio pobūdžio investiciniams infrastruktūros projektams“).

*Išvada*

- (157) Gdynės-Kosakovo oro uosto pertvarkymo projektui reikalingos nemažos investicijos, pinigų srautai ilgą laiką būtų neigiami. Iš tiesų, iš verslo plano matyti, kad kaupiamuoju principu skaičiuojamas diskontuotas pinigų srautas 2010–2040 m. prognozės laikotarpiu yra neigiamas (– [...] mln. PLN arba – [...] mln. EUR). Remiantis verslo planu, teigiami projekto rodikliai gaunami tik paėmus diskontuotą [...] mln. PLN galutinę vertę, apskaičiuotą 2040 m., darant prielaidą, kad oro uostas vėliau kasmet visą laiką plėsis ir augimo tempas sudarys [...] %. Tačiau, kaip paaiškinta 135 konstatuojamojoje dalyje, paaiškėjo, kad nei oro uosto veiklos vykdytojas, nei jo akcininkai nėra žemės savininkai, žemė išlieka Valstybės išdo nuosavybė, todėl pateikta oro uosto galutinė vertė nepatikima. Dar daugiau, nepaisant didžiulio tokiam ilgalaikiam projektui būdingo netikrumo, verslo plane neatlikta jokios jautrumo analizės, todėl jis skiriasi nuo analizės, kurią apdairus investuotojas būtų dėl tokio projekto atlikęs.
- (158) Be to, Komisijos analizėje padaryta išvada, kad verslo planas grindžiamas keletu pernelyg optimistinių ir nerealių prielaidų, atsižvelgiant į tai, kad netoliese yra įkurtas Gdanskio oro uostas, kuris veikia pagal tą patį verslo modelį, turi neišnaudotų pajėgumų ir plėtros planų. Iš keleto jautrumo analizių matyti, kad šiek tiek realiau pakeitus pagrindines prielaidas, projekto GDV tampa neigiama.
- (159) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad privatus investuotojas remdamasis 2010 m. REIP tyrimu nebūtų nusprendęs imtis aptariamo investicinio projekto. Todėl Gdynės ir Kosakovo savivaldybių sprendimu finansuoti aerodromo pertvarkymą į civilinį oro uostą oro uosto veiklos vykdytojui suteiktas ekonominis pranašumas, kurio šis nebūtų įgijęs įprastomis rinkos sąlygomis.

#### 5.1.3.4. REIP taikymas remiantis 2011 ir 2012 m. REIP tyrimais

*REIP taikymas remiantis 2011 m. REIP tyrimu*

- (160) Pirmą kartą REIP tyrimas atnaujintas 2011 m. gegužės mėn. Nors kapitalo injekcijas, skirtas po to, kai atliktas šis tyrimas, buvo išipareigota skirti iki 2011 m. gegužės mėn. (žr. 51 konstatuojamąją dalį), Komisija vis tiek įvertino, ar remiantis šiame ekonominiame tyrime pateikta informacija galima manyti, kad kapitalo injekcijos atspindi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo elgesį. 2011 m. REIP tyrime projekto pajamos nepakeistos, tik padidintos kapitalo išlaidos (žr. 2 pav., kuriame kaupiamuoju principu išdėstytos investicinės išlaidos). Šiame tyrime taip pat atsižvelgiama į ankstesnes kapitalo injekcijas ir jau patirtas kapitalo išlaidas. VSKK šiek tiek sumažinta (nuo [...] iki [...]) %, ilgalaikio augimo tempas sumažintas nuo [...] iki [...]) %. Padarius šiuos atnaujinimus gauta daug mažesnė GDV – [...] mln. PLN (apie [...] EUR). Taip nutiko dėl didesnių nuostolių (2011–2030 m. diskontuotas pinigų srautas būtų – [...] mln. PLN) ir dėl to, kad galutinė vertė šiek tiek sumažėtų (iki [...] mln. PLN).
- (161) Dėl keleivių paklausos ir su tuo susijusių pajamų Komisija mano, kad 136–141 konstatuojamosiose dalyse išdėstyti argumentai dėl Gdynės oro uosto konkurencijos dėl oro transporto bendrovių ir keleivių su Gdanskio oro uostu galioja ir vertinant 2011 m. REIP tyrimą.
- (162) Pirmiausia Komisija pažymi, kad 2011 m. REIP tyrime nurodyti tokio paties dydžio oro uosto mokesčiai kaip 2010 m. REIP tyrime.
- (163) Kadangi Gdanskio, Bydgoščiaus ir Ščecino oro uostai 2011 m. taikė tokius pačius tarifus kaip 2010 m. (įskaitant kai kurias nuolaidas), Komisija 2011 m. REIP tyrime nurodytą Gdynės oro uosto mokesčių dydį vertina taip pat, kaip 2010 m. REIP tyrime nurodytus mokesčius (žr. 141–147 konstatuojamąsias dalis).

- (164) Komisija mano, kad rinkos ekonomikos investuotojas, kuris vadovaujasi pelningumo perspektyvomis, remdamasis mokesčiais, kurie yra daug didesni už kitų Lenkijos regioninių oro uostų<sup>(64)</sup>, ypač Gdansko oro uosto, taikomus grynuosius mokesčius, nebūtų priėmęs jokio sprendimo investuoti į projektą.
- (165) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad nustačius mažesnius oro uosto mokesčius už kitų Lenkijos regioninių oro uostų (pavyzdžiui, Gdansko, Bydgoščiaus, Ščecino, Liublino) renkamus mokesčius, nuosavo kapitalo vertė būtų neigiama.
- (166) Komisija atliko keletą jautrumo skaičiavimų ir pažymi, kad jeigu metinės pajamos iš keleivių mokesčių už pigių skrydžių vežėjų ir užsakomuosius skrydžius sumažėtų vos [...] % (per 2010–2040 m. prognozės laikotarpį), to pakaktų, kad projektas taptų nepelningas, nepaisant didelės galutinės vertės.
- (167) Iš tolesnės jautrumo analizės matyti, kad jeigu bendros pajamos būtų vos [...] % per metus mažesnės visą prognozės laikotarpį arba jeigu pajamos būtų [...] % mažesnės, o veiklos išlaidos [...] % didesnės, projektas taptų nepelningas. Todėl investicijos pelningumas yra labai jautrus nedideliems pagrindinių prielaidų pokyčiams.
- (168) Be to, Komisija pažymi, kad 2011 m. REIP tyrimo teigiami rezultatai taip pat labai priklauso nuo investicijos galutinės vertės pasibaigus verslo plane numatytam laikotarpiui (t. y. 2040 m.). Kaip paaiškinta 135 konstatuojamojoje dalyje, abejotina, ar infrastruktūros galutinė vertė oro uosto veiklos vykdytojui ir jo akcininkams būtų visiškai arba net iš dalies tokia.
- (169) Todėl Komisija daro išvadą, taip pat kaip dėl 2010 m. REIP tyrimo, kad 2011 m. REIP tyrimas pagrįstas nerealiomis prielaidomis, ypač dėl eismo prognozių ir oro uosto mokesčių. Taigi, ir pagal 2011 m. REIP tyrimą Gdynės ir Kosakovo savivaldybių sprendimas finansuoti Gdynės-Kosakovo (Gdynės-Oksivijos) karinio aerodromo pertvarkymą į civilinį oro uostą neatitinka REIP, todėl oro uosto veiklos vykdytojui suteikiamas ekonominis pranašumas, kurio šis nebūtų įgijęs įprastomis rinkos sąlygomis.

*REIP taikymas remiantis 2012 m. REIP tyrimu*

- (170) Lenkija mano, kad Komisija turėtų vertinti atitiktį REIP pagal 2012 m. REIP tyrimą. Komisija pažymi, kad 2012 m. REIP tyrime atsižvelgiama į ankstesnes kapitalo injekcijas ir jau padarytas kapitalo išlaidas. 2012 m. REIP tyrime parodyta, kad dėl ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui skirto finansavimo jos akcininkams nuosavo kapitalo vertė yra teigiama ir sudaro [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR). Be to, investicinio projekto [...] % VGN yra didesnė už prognozuojamas oro uosto veiklos vykdytojo kapitalo sąnaudas ([...] %) <sup>(65)</sup>.
- (171) 2012 m. REIP tyrime bendrovės, kurioje bus daromos tolesnės investicijos, nuosavo kapitalo vertė, kuri būtų tuo atveju, jeigu naujas oro uostas pradėtų veikti („pagrindinis scenarijus“), palyginta su bendrovės, kurioje tolesnės investicijos nebūtų daromos, nuosavo kapitalo verte tuo atveju, jeigu investicinis projektas nuo 2012 m. birželio mėn. nebebūtų tęsiamas („priešingos padėties scenarijus“) <sup>(66)</sup>.

<sup>(64)</sup> Komisija analizavo ne tik Gdansko, Bydgoščiaus ir Ščecino oro uostų, bet ir Liublino oro uosto – regioninio oro uosto, atidaryto 2012 m. gruodžio mėn., mokesčius. Standartinis mokestis už išvykstantį keleivį Liublino oro uoste yra 34 PLN (8,5 EUR); standartinis tūpimo mokestis yra 36 PLN už toną; standartinis stovėjimo mokestis yra 15 PLN už toną už 24 h (už pirmas 4 h mokestis neimamas). Nuolaidos: jeigu oro vežėjas Liublino oro uoste įsteigia veiklos bazę, išvykstančių keleivių mokestis yra nuo 4,21 PLN (1,05 EUR) iki 5,76 PLN (1,44 EUR) pirmus 5 sezonus (2,5 metų); stovėjimo ir tūpimo mokesčiams taikoma 99 % nuolaida. Po 5 sezonų nuolaidos yra taikomos naujoms kryptims. Nuolaidos keleivių tūpimo ir stovėjimo mokesčiams svyruoja nuo 95 % pirmaisiais reisų vykdymo ta kryptimi metais iki 25–65 % penktaisiais metais (priklauso nuo keleivių skaičiaus). Po penktųjų metų taikoma 60 % nuolaida, jeigu oro vežėjas aptarnauja daugiau kaip 250 000 iš Liublino oro uosto išvykstančių keleivių.

<sup>(65)</sup> Į šiuos skaičiavimus įtraukos viešosios politikos sričiai priklausančios išlaidos.

<sup>(66)</sup> Kadangi REIP tyrimas atliktas 2012 m. birželio mėn., analizėje panaudota ši data.

- (172) Šią metodiką iš esmės klaidinga taikyti vertinant, ar karinio aerodromo pertvarkymui į civilinį oro uostą teikta valstybės pagalba, nes pagal ją neatsižvelgiama į dideles į oro uostą jau investuoto kapitalo sumas. Teisingas priešingos padėties scenarijus būtų buvęs iš viso nepradėti įgyvendinti projekto. Komisija pažymi, kad privatus investuotojas visų pirma nebūtų investavęs į projektą, jeigu planai kurti naują civilinį oro uostą toje teritorijoje nebūtų turėję realių perspektyvų iš tokios investicijos gauti pelno. Todėl 2012 m. REIP tyrime aptartas priešingos padėties scenarijus yra iškraipytas ankstesnių sprendimų, kurie neatitinka privataus investuotojo elgesio. Kaip ir ankstesnės kapitalo injekcijos, kurios yra valstybės pagalba, nes privatus rinkos dalyvis jų nebūtų skyręs, vėlesnės kapitalo injekcijos tam pačiam projektui taip pat yra valstybės pagalba.
- (173) Komisija pažymi, kad Lenkijos pateiktame 2012 m. REIP tyrime numatytas pagrindinis scenarijus yra grindžiamas verslo planu, kuriame išdėstyti 2012–2030 m. (t. y. didelio augimo laikotarpio) būsimų nuosavo kapitalo investuotojų pinigų srautai <sup>(67)</sup>. Numatomi būsimi pinigų srautai grindžiami prielaida, kad oro uostas pradės veiklą 2013 m. Tuo metu, kai buvo rengiamas 2012 m. REIP tyrimas, Lenkija tikėjosi, kad oro uostas 2014 m. aptarnaus apie [...] keleivių, vėliau laipsniškai plės savo veiklą ir 2020 m. aptarnaus iki [...] keleivių, o 2028 m. – apie [...] keleivių (žr. 8 lentelėje pateiktą keleivių skaičiaus raidos prognozę).

## 8 lentelė

**Keleivių srauto prognozės Gdynės oro uostui (tūkst.)**

Numatomas keleivių skaičiaus augimas										
Metai	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Iš viso	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) Pagal 2012 m. REIP tyrimą numatoma, kad po 2030 m. oro uosto veiklos vykdytojas visą laiką augs [...] stabilium augimo tempu. Remdamasi šia prielaida, Lenkija apskaičiavo, kokia būtų galutinė oro uosto veiklos vykdytojo vertė 2030 m.
- (175) Komisija pažymi, kad taip pat, kaip pagal 2010 ir 2011 m. REIP tyrimus, pagrindinis Gdynės oro uosto veiklos vykdytojo būsimų pinigų srautų vertę lemiantis veiksnys yra numatomos aviacijos veiklos pajamos, kurios priklausys nuo keleivių skaičiaus ir nuo oro transporto bendrovių mokamų oro uosto mokesčių dydžio.
- (176) Dėl numatomos keleivių skaičiaus raidos Lenkija tvirtina, kad paslaugų oro keleiviams paklausa ilgainiui augs, numatoma, kad Lenkijos BVP padidės, regionas vystysis. Todėl Lenkija laikosi nuomonės, kad eismo prognozės yra konservatyvios ir kad faktinis eismas galbūt būtų intensyvesnis, negu prognozuojama. Lenkijos nuomone, 2013 m. kovo mėn. atnaujintoje regiono eismo prognozėje numatytas intensyvesnis eismas negu pagal 2012 m. REIP tyrimą.
- (177) Lenkija tvirtina, kad verslo plane prognozuojama, jog Gdynės oro uostas aptarnautų mažiau negu [...] % regiono keleivių. Be to, Lenkijos nuomone, dėl Pamaro oro paslaugų rinkos plėtros joje yra vietos dar vienam mažam oro uostui, kuris papildytų Gdanskio oro uosto siūlomas paslaugas.
- (178) Dėl keleivių paklausos ir su tuo susijusių pajamų Komisija mano, kad 136–147 ir 161–165 konstatuojamosiose dalyse išdėstyti argumentai dėl 2010 ir 2011 m. REIP tyrimų galioja ir vertinant 2012 m. REIP tyrimą.

<sup>(67)</sup> Plačiau taikomas metodas sprendimams dėl nuosavo kapitalo investicijų įvertinti – nustatyti bendrovės nuosavo kapitalo vertę. Nuosavo kapitalo vertė – tai bendrovės vertė, tenkanti jos savininkams arba akcininkams. Ji apskaičiuojama susumavus visus būsimus nuosavo kapitalo investuotojams tenkančius pinigų srautus ir juos diskontavus pagal atitinkamą grąžos normą. Dažniausiai naudojama diskonto norma yra nuosavo kapitalo kaina, kuri atspindi pinigų srautų riziką.

- (179) Komisija mano, kad rinkos ekonomikos investuotojas nenustatytų didesnių mokesčių, remdamasis prielaida, kad Gdanskio oro uosto mokesčiai ilgainiui didės. Dėl šio aspekto Komisija pažymi, kad pagal Gdanskio oro uosto taikomų mokesčių planą nuolaidas numatoma taikyti iki 2028 m. (t. y. tik dvejiems metams trumpiau už verslo plane, kuriuo grindžiamas 2012 m. REIP tyrimas, numatytą laikotarpį). Todėl Komisija mano, kad, net jei Gdanskio oro uosto mokesčiai po 2028 m. ir didėtų, verslo plano laikotarpiu (t. y. iki 2030 m.) vidutiniai prognozuojami oro uosto mokesčiai išliks didesni už konkuruojančio oro uosto vidutinius mokesčius.
- (180) Lenkija patvirtino, kad 2012 m. REIP tyrime atsižvelgiama į veiklos sąnaudas, susijusias su karine veikla oro uoste. Tikimasi, kad šias sąnaudas atlygins valstybė. Lenkija taip pat patvirtino, kad dėl sąnaudų (nei dėl veiklos, nei dėl investicinių) pasidalijimo tarp Gdynės oro uosto ir karinio naudotojo dar nesudarytas joks oficialus susitarimas.
- (181) Komisija mano, kad rinkos ekonomikos investuotojas savo vertinimą grįstų tik tais rezultatais, kuriuos būtų galima numatyti tuo metu, kai priimamas investicinis sprendimas. Todėl Komisija mano, kad vertinant, ar investicija atitinka REIP, į sąnaudų sumažėjimo galimybę dėl to, kad jų dalį padengs oro uosto karinis naudotojas (ir į poveikį bendroms oro uosto sąnaudoms bei pajamoms) nereikėtų atsižvelgti. Iš tiesų, 2012 m. REIP tyrime neapskaičiuota, kiek oro uosto veiklos vykdytojo sąnaudos sumažėtų dėl tos priežasties.
- (182) Kaip ir pagal 2010 m. REIP tyrimą bendri 2012–2030 m. projekto DPS yra neigiami, kaip parodyta 4 pav. Pirmą kartą oro uosto pinigų srautai būtų teigiami 2020 m., bet dėl ilgo investicinio laikotarpio kaupiamuoju principu apskaičiuotas pinigų srautas, pritaikius diskonto normą, prognozės laikotarpiu išliktų neigiamas.

4 pav.

**Kaupiamuoju principu apskaičiuoti DPS (PLN) pagal 2012 m. REIP tyrimą (viešosios politikos sričiai priklausiančios išlaidos neįtrauktos)**

[...]

- (183) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2012 m. REIP tyrimas negali būti laikomas tinkamu kriterijumi vertinti, ar Gdynės ir Kosakovo savivaldybių sprendimas finansuoti Gdynės aerodromo pertvarkymą į civilinės aviacijos oro uostą atitinka REIP. Kai buvo rengiamas 2012 m. REIP tyrimas, akcininkų investiciniai sprendimai jau buvo priimti. Komisija taip pat mano, kad kapitalo injekcijų, padarytų po 2012 m. REIP tyrimo, negalima laikyti savarankiškais, atskirai priimtais investiciniais sprendimais, nes jos susijusios su tuo pačiu investiciniu projektu, kurį viešieji akcininkai pradėjo įgyvendinti ne vėliau kaip 2010 m., 2012 m. REIP tyrime tik atspindėti pradinio projekto patikslinimai arba pakeitimai.

2013 m. lapkričio mėn. atnaujinti duomenys

- (184) Komisija taip pat mano, kad vertinant, ar investicija atitinka REIP, į investicinio plano pakeitimus, kuriais siekiama, kad oro uostas gautų papildomų pajamų iš kuro pardavimo (be išorės veiklos vykdytojo) ir navigacijos paslaugų, nereikėtų atsižvelgti. Lenkija patvirtino, kad šie galimi papildomi pajamų šaltiniai nebuvo įtraukti nei į 2010 m., nei į 2011 m., nei į 2012 m. dėl Gdynės oro uosto rengtą REIP tyrimą, nes tuo metu, kai šie tyrimai buvo atliekami, viešieji akcininkai ir bendrovė taip abejojo, ar galės gauti visus leidimus ir koncesijas tokioms paslaugoms teikti, kad šių pajamų neįtraukė į savo pačių prognozes (net pagal optimistinį scenarijų). Kadangi tuo metu, kai buvo atliekami REIP tyrimai, buvo abejojama, ar reikiami leidimai ir koncesijos bus gauti, Komisija negali į juos atsižvelgti atgaline data.

*Išvada*

- (185) Gdynės ir Kosakovo oro uosto veiklos vykdytojui suteiktas viešasis finansavimas neatitinka REIP. Todėl Komisija mano, kad aptariama priemonė ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteiktas ekonominis pranašumas, kurio ši nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

5.1.4. *Atrankumas*

- (186) Kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį priemonė būtų apibrėžiama kaip valstybės pagalba, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Aptariamam atveju Komisija pažymi, kad kapitalo injekcijos yra skiriamos tik ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui. Todėl iš esmės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį jos yra atrankios.

5.1.5. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*

- (187) Jeigu valstybės narės suteikta pagalba vienos įmonės padėtis sustiprinama, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja vidaus rinkoje, reikia laikyti, kad pagalba daro poveikį šioms įmonėms <sup>(68)</sup>. Dėl aptariama priemonė suteikto ekonominio pranašumo sustiprėja oro uosto veiklos vykdytojo ekonominė padėtis, nes oro uosto veiklos vykdytojas galės pradėti verslą nepatirdamas tam būdingų investicinių ir veiklos sąnaudų.
- (188) Kaip įvertinta 5.1.1 skirsnyje, oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla. Tarpusavyje konkuruoja ir oro uostai, kad pritrauktų oro transporto bendroves ir atitinkamą (keleivių ir krovinių) eismo srautą, ir oro uostų veiklos vykdytojai, kad jiems būtų patikėta valdyti tam tikrą oro uostą. Be to, Komisija pabrėžia, ypač turėdama omenyje pigių skrydžių vežėjus, kad skirtingose aptarnaujamose teritorijose ir skirtingose valstybėse narėse įsikūrę oro uostai taip pat gali konkuruoti vienas su kitu, kad pritrauktų tas oro transporto bendroves. Komisija pažymi, kad Gdynės oro uostas iki 2020 m. aptarnaus apie [...] 000 keleivių, 2030 m. – iki 1 mln. keleivių.
- (189) Kaip nurodyta 2005 m. Aviacijos gairių 40 punkte, taikant SESV 107 straipsnio 1 dalį negalima atmesti net ir mažų oro uostų, nes jie visi konkuruoja su kitais mažais oro uostais, stengdamiesi pritraukti, pirmiausia, pigių skrydžių vežėjų ir užsakomųjų skrydžių eismą. Komisija mano, kad konkurencijai ir valstybių narių prekybai gali būti padarytas poveikis.
- (190) Remiantis 187–189 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais argumentais, Gdynės oro uosto veiklos vykdytojui suteiktas ekonominis pranašumas sustiprina jo poziciją, palyginti su Sąjungos rinkoje veikiančiais oro uostų paslaugas teikiančiais konkurentais. Dėl to nagrinėjamas viešasis finansavimas iškraipo konkurenciją ir turi įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.1.6. *Išvada*

- (191) Atsižvelgdama į 101–190 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus argumentus, Komisija mano, kad ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui skirtos kapitalo injekcijos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba. Kadangi finansavimas ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui jau suteiktas, Komisija taip pat mano, kad Lenkija nesilaikė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nurodyto draudimo <sup>(69)</sup>.

<sup>(68)</sup> Byla T-214/95 *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, EU:T:1998:77/[1998], Rink. p. II-717.

<sup>(69)</sup> Byla T-109/01, *Fleuren Compost prieš Komisiją*, EU:T:2004:4/[2004], Rink. p. II-127.

## 5.2. Pagalbos suderinamumas

(192) Komisija išnagrinėjo, ar aptariamą pagalbą galima laikyti suderinama su vidaus rinka. Kaip jau buvo aptarta, pagalbą sudaro investicinių sąnaudų, susijusių su Gdynės oro uosto įkūrimu, ir veiklos nuostolių per pirmus oro uosto veiklos metus (t. y. iki 2019 m. ir pagal 2010 m. REIP tyrimą, ir pagal 2012 m. REIP tyrimą) finansavimas.

### 5.2.1. 2014 ir 2005 m. Aviacijos gairių taikymas

(193) SESV 107 straipsnio 3 dalyje numatytos kelios 107 straipsnio 1 dalyje nurodytos bendros taisyklės, kad valstybės pagalba nesuderinama su vidaus rinka, išimtyms. Aptariamą pagalbą galima vertinti remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, kuriame nurodyta: „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“ gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

(194) Šiuo požiūriu 2005 m. Aviacijos gairėse ir 2014 m. kovo 31 d. Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairėse <sup>(70)</sup> (toliau – 2014 m. aviacijos gairės) nustatytos sistemos, pagal kurias vertinama, ar pagalbą oro uostams galima skelbti suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(195) Pagal 2014 m. Aviacijos gaires Komisijos pranešimas dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą <sup>(71)</sup>, taikomas neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams. Šiuo požiūriu, jeigu neteisėta investicinė pagalba suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., Komisija taikys tas suderinamumo taisykles, kurios galiojo neteisėtos pagalbos suteikimo metu. Todėl oro uostams iki 2014 m. balandžio 4 d. suteiktai neteisėtai investicinei pagalbai Komisija taikys 2005 m. Aviacijos gairėse išdėstytus principus <sup>(72)</sup>.

(196) Pagal 2014 m. Aviacijos gaires Pranešimo dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nuostatų nereikėtų taikyti byloms dėl oro uostams iki 2014 m. balandžio 4 d. neteisėtai suteiktos veiklos pagalbos. Vietoj to Komisija visoms byloms dėl veiklos pagalbos oro uostams (nagrinėjamiems pranešimams, neteisėtai pagalbai, apie kurią nepranešta) taikys 2014 m. Aviacijos gairėse išdėstytus principus, net jeigu pagalba suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. <sup>(73)</sup>

(197) Kapitalo injekcijos yra neteisėta valstybės pagalba ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui, suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d. (žr. 191 konstatuojamąją dalį).

### 5.2.2. Investicinės ir veiklos pagalbos atskyrimas

(198) Atsižvelgdama į 2014 m. Aviacijos gairių nuostatas, nurodytas 196–197 konstatuojamosiose dalyse, Komisija turi nustatyti, ar aptariama priemonė yra neteisėta investicinė, ar veiklos pagalba.

(199) 2014 m. Aviacijos gairių 25 punkto 18 papunktyje investicinė pagalba apibrėžiama kaip „ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta kapitalo išlaidų finansavimo spragai pašalinti“.

(200) Kita vertus, veiklos pagalba yra pagalba, iš kurios dengiamas skirtumas tarp oro uosto pajamų ir veiklos sąnaudų, o veiklos sąnaudos apibrėžiamos kaip „pagrindinės oro uosto paslaugų teikimo išlaidos, įskaitant šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos ir

<sup>(70)</sup> Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

<sup>(71)</sup> OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

<sup>(72)</sup> 2014 m. Aviacijos gairių 173 punktas.

<sup>(73)</sup> 2014 m. Aviacijos gairių 172 punktas.



administravimo, tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, išlaidos, susijusios su rinkodaros rėmimu ar kitomis paskatomis, kurias oro uostas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos“<sup>(74)</sup>.

- (201) Pagal šias apibrėžtis ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteiktą pagalbą reikia laikyti investicine pagalba, nes ji skirta ilgalaikiam turtui finansuoti. Metinių kapitalo injekcijų dalis, iš kurios dengiami oro uosto veiklos vykdytojo nuostoliai, neįtraukti į EBITDA (t. y. metinis turto nusidėvėjimas, finansavimo sąnaudos ir pan.), atėmus viešosios politikos sričiai priklausančias sąnaudas, kaip nustatyta 102–107 konstatuojamosiose dalyje, taip pat yra investicinė pagalba.
- (202) Metinių kapitalo injekcijų dalis, panaudota ribotos atsakomybės bendrovės Gdynės-Kosakovo oro uosto metiniams veiklos nuostoliams padengti<sup>(75)</sup>, atėmus į EBITDA įtrauktas sąnaudas, kurios laikomos priklausančiomis viešosios politikos sričiai, kaip nustatyta 102–107 konstatuojamosiose dalyse, priešingai, yra oro uosto veiklos vykdytojui suteikta veiklos pagalba.

### 5.2.3. Investicinė pagalba

- (203) Valstybės pagalba oro uosto infrastruktūrai finansuoti yra suderinama su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, jeigu atitinka 2005 m. Aviacijos gairių 61 punkte nurodytas sąlygas:
- i) infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninės plėtros, prieinamumo ir t. t.);
  - ii) infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui;
  - iii) infrastruktūra suteikia pakankamas galimybes per vidutinį laikotarpį, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu;
  - iv) infrastruktūra visiems galimiems naudotojams yra vienodai ir nediskriminuojamai atvira,
  - v) prekybos mainų raida nedaro Sąjungos interesams prieštaraujančio poveikio.
- (204) Be to, tam, kad valstybės pagalba būtų suderinama su vidaus rinka, kaip ir bet kuri kita valstybės pagalbos priemonė, valstybės pagalba oro uostams turėtų daryti skatinamąjį poveikį ir būti būtina bei proporcinga teisėtam tikslui siekti.
- (205) Lenkija laikosi nuomonės, kad viešasis finansavimas Gdynės aerodromo pertvarkymo projektui atitinka visus 2005 m. Aviacijos gairėse investicinei pagalbai nustatytus kriterijus.
- i) *Infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninės plėtros, prieinamumo ir t. t.)*
- (206) Komisija pažymi, kad Pamarį jau efektyviai aptarnauja Gdanskio oro uostas, įkurtas vos už 25 km nuo planuojamo naujo oro uosto.
- (207) Gdanskio oro uostas yra įkurtas greta Trimiesčio žiedinio kelio, kuris yra greitkelio S6, besidriekiančio aplink Gdynę, Sopotą ir Gdanską, ir kuriuo didžioji dauguma Pamario gyventojų gali lengvai pasiekti oro uostą, dalis. Net ir Gdynės gyventojams naujo oro uosto statyba savaime iš esmės nepagerins susisiekimo, nes ir Gdynės, ir Gdanskio oro uostai yra maždaug už 20–25 minučių kelio automobiliu nuo Gdynės centro.

<sup>(74)</sup> 2014 m. Aviacijos gairių 25 punkto 21, 22 ir 23 papunkčiai.

<sup>(75)</sup> Pajamos prieš sumokant palūkanas, mokesčius, atimant nusidėvėjimą ir amortizaciją (angl. EBITDA).

- (208) Komisija taip pat pažymi, kad pasinaudojant Sąjungos struktūrinių fondų lėšomis šiuo metu tiesiama Trimiesčio metro linija suteiks galimybę ir Gdansko, ir Gdynės gyventojams iš savo miesto centro tiesiogiai nuvykti į Gdansko oro uostą per maždaug 25 minutes. Trimiesčio metro linija taip pat suteiks galimybę kitų Pamario vietų gyventojams tiesiogiai arba netiesiogiai geležinkeliu pasiekti Gdansko oro uostą.
- (209) Komisija taip pat pažymi, kad šiuo metu Gdansko oro uostas per metus gali aptarnauti 5 mln. keleivių, o faktinis keleivių srautas 2010–2013 m. buvo toks: 2010 m. – 2,2 mln., 2011 m. – 2,5 mln., 2012 m. – 2,9 mln., 2013 m. – 2,8 mln. Komisija taip pat pažymi, kad Gdansko oro uostas šiuo metu yra plečiamas, kad galėtų aptarnauti 7 mln. keleivių per metus. Investiciją ketinama baigti 2015 m.
- (210) Be to, remiantis Lenkijos pateikta Pamario eismo prognoze, kuria remtasi rengiant 2012 m. REIP tyrimą, bendra paklausa regione sudarys [...] mln. keleivių per [...] metus.

## 9 lentelė

## Pamario eismo prognozė (mln.)

2013	2015	2017	2019	2020	2023	2026	2027	2028	2030
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) Komisija taip pat pažymi, kad remiantis Lenkijos pateikta informacija, Gdansko oro uosto generaliniame plane numatyta tolesnė plėtra, kad oro uostas galėtų aptarnauti daugiau kaip 10 mln. keleivių per metus. Pagal tai, koks bus eismo srautas, ateityje gali būti priimtas sprendimas plėsti Gdansko oro uosto pajėgumus, kad būtų galima aptarnauti daugiau kaip 7 mln. keleivių.
- (212) Pasak Lenkijos, iš atnaujintos prognozės (parengtos 2013 m. kovo mėn.) matyti, jog yra tikimasi, kad paklausa aptarnaujamoje teritorijoje bus didesnė už 2012 m. eismo prognozes. Remiantis pakeistomis prognozėmis paklausa aptarnaujamoje teritorijoje 2030 m. sudarys apie 9 mln. keleivių. Tačiau net ir iš šios prognozės matyti, kad pakaktų vien Gdansko oro uosto, be papildomų investicijų, paklausai regione patenkinti bent iki 2025 m. (remiantis 63 konstatuojamojoje dalyje aptartomis patikslintomis eismo prognozėmis).
- (213) Be to, remiantis Lenkijos pateikta informacija, dabartinio Gdansko oro uosto kilimo ir tūpimo tako pajėgumas yra 40–44 operacijos per valandą, kol kas jame vidutiniškai atliekama 4,7 operacijos per valandą.
- (214) Remdamasi Lenkijos pateikta informacija (žr. 209–213 konstatuojamąsias dalis) Komisija pažymi, kad Gdansko oro uostas artimiausiais metais išnaudos tik 50–60 % savo pajėgumų. Dėl to, net ir labai sparčiai augant keleivių skaičiui Pamaryje, Gdansko oro uostas ilgą laiką gebės patenkinti oro transporto bendrovių ir keleivių paklausą.
- (215) Komisija taip pat pažymi, kad Gdansko oro uostas siūlo skrydžius daugiau kaip 40 vidaus ir tarptautinių kryptų (ir tiesioginį susisiekimą, ir susisiekimą su tranzitiniais oro uostais, pavyzdžiui, Frankfurto, Miuncheno, Varšuvos ir Kopenhagos).
- (216) Kaip paminėta 78 konstatuojamojoje dalyje, Lenkija, viena vertus, tvirtina, kad Gdansko oro uosto plėtros galimybės yra ribotos dėl planavimo ir aplinkos apsaugos priežasčių. Kita vertus, ji taip pat tvirtina, kad Gdansko oro uosto plėtros galimybės yra neribotos. Kadangi argumentai dėl plėtros galimybių apribojimų prieštarauja vienas kitam ir nėra niekaip pagrįsti, Komisija mano, kad savo vertinime jais remtis negali.

- (217) Atsižvelgdama į neišnaudojamus Gdansko oro uosto pajėgumus, kurie iki galo nebus išnaudojami dar ilgą laiką, ir planus toliau plėsti to oro uosto pajėgumus, jeigu ilgainiui to reikės, Komisija netiki, kad kito oro uosto įsteigimas Pamaryje prisidėtų prie regiono plėtros. Be to, Komisija pažymi, kad dėl Gdansko oro uosto Pamaryje susiekimas ir taip yra geras ir kad naujas oro uostas ryšių su šiuo regionu nepagerins.
- (218) Komisija taip pat pažymi, kad iš Gdynės oro uosto verslo modelio matyti, kad jis dėl keleivių konkuruotų su Gdansko oro uostu pigių skrydžių vežėjų, užsakomųjų skrydžių ir bendrosios aviacijos paslaugų rinkose. Be to, naujo oro uosto įsteigimas tam, kad jis būtų atsarginis, avarinis oro uostas, nepateisina investicijų į Gdynės oro uostą masto.
- (219) Kaip paminėta 77 konstatuojamojoje dalyje, Lenkija remiasi Pamario vaivadijos 2007–2020 m. regionine transporto plėtros strategija; joje, pasak Lenkijos, pripažįstamas poreikis įkurti grupę glaudžiai bendradarbiaujančių oro uostų, kurie aptarnautų Pamarį.
- (220) Tačiau Komisija pažymi, kad Pamario vaivadijos 2007–2020 m. regioninėje transporto strategijoje pristatytos tik galimos strateginės kryptys, kuriomis regiono transportą galima arba reikėtų plėtoti. Išvados dėl Gdynės oro uosto yra labai bendro pobūdžio. Be to, dokumente neišdėstyti įgyvendinimo etapai, kuriais būtų užtikrinta, kad Gdynės aerodromas būtų naudojamas civilinės aviacijos tikslams. Jame taip pat nenustatyti jokie įpareigojimai dėl šio tikslo. Dokumente kaip tik pabrėžiama, kad „planai plėtoti komercinę veiklą Gdynės-Kosakovo arba Slupsko-Redzikovo oro uostuose pirmiausia turėtų būti grindžiami tokiais pajėgumais, kurie būtų ekonomiškai gyvybingi ir kuriais būtų patenkinta esama paklausa, ir, galbūt, jei tai pelninga, numatoma galimybė tvarkyti krovinius“.
- (221) Panašiai 2005 m. balandžio 29 d. Nacionalinės gynybos ministerijos, Transporto ministerijos, Gdansko oro uosto ir įvairių regioninių institucijų pasirašytas ketinimų protokolai (paminėtas šio sprendimo 21 konstatuojamojoje dalyje) yra labai bendro pobūdžio, jame tik išreikštas ketinimas kariniame Kosakovo aerodrome pradėti vykdyti civilinės aviacijos veiklą.
- (222) Komisija taip pat pažymi, kad priėmus Sprendimą 2014/883/ES, Pamario vaivada drauge su Gdansko ir Sopoto (dviejų didžiausių regiono miestų ir Gdansko oro uosto akcininkų) merais parengė rašytinį pareiškimą. Šiame pareiškime deklaruojama, kad 2005 m. balandžio 29 d. raštą pasirašė ne dėl ketinimo Gdynėje pradėti statyti naują oro uostą. Pagal šį pareiškimą ketinimų protokolai pasirašyti tik norint išsaugoti esamo karinio aerodromo infrastruktūrą būsimam šio karinio aerodromo bendradarbiavimui su Gdansko oro uostu. Šiame kontekste Gdynės oro uostas galėtų aptarnauti tik bendrosios aviacijos eismą.
- (223) Vietos valdžios institucijos taip pat pabrėžė, kad sprendimas įsteigti Gdynės oro uostą buvo savarankiškas Gdynės ir Kosakovo, kurie ne kartą buvo informuoti, kad investicija ekonomiškai nepagrįsta, sprendimas.
- (224) 2013 m. rugpjūčio 6 d. raštu Lenkija paskelbė, kad Gdansko oro uosto akcininkai (įskaitant Gdynę) 2013 m. liepos 30 d. (t. y. po to, kai pradėta oficiali tyrimo procedūra) nusprendė sudaryti darbo grupę, kuri išanalizuotų įvairius Gdynės ir Gdansko oro uosto bendradarbiavimo scenarijus. 2013 m. spalio 30 d. rašte (Komisijai pateiktas 2013 m. lapkričio 4 d.) Gdynės meras pranešė, jog darbo grupė rekomendavo Gdansko oro uosto akcininkams sujungti šiuos du Pamario oro uostus (kad Gdansko oro uostas perimtų Gdynės oro uostą). Meras taip pat pranešė, kad tokio susijungimo duomenys dar analizuojami.
- (225) Komisijos nuomone, darbo grupė sudaryta tik dėl to, kad buvo pradėta oficiali tyrimo procedūra, to negalima vertinti kaip regioninės transporto strategijos įgyvendinimo įrodymo. Taip pat reikėtų pabrėžti, kad Komisija nebuvo informuota apie jokių ankstesnių arba vėlesnių veiksmus dėl dviejų Pamario oro uostų bendradarbiavimo. Komisija taip pat pažymi, kad Gdynės ir Gdansko oro uostų bendradarbiavimas sukūrus oro uostų grupę nepanaikintų faktiniais transporto poreikiais nepagrįsto infrastruktūros dubliavimo.

(226) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad investicija į Gdynės oro uostą bus tik dubliuojama regiono infrastruktūra ir kad tai neatitinka aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

ii) *Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui*

(227) Kaip nurodyta 206–226 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad Gdynės oro uosto aptarnaujamą teritoriją aptarnauja ir toliau veiksmingai aptarnaus Gdanskio oro uostas. Be to, abu oro uostai veiktų pagal panašų verslo modelį, daugiausia orientuodamiesi į pigių skrydžių vežėjus ir užsakomuosius skrydžius.

(228) Kadangi nėra aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, Komisija mano, kad infrastruktūros negalima laikyti būtina arba proporcinga bendros svarbos tikslui (taip pat žr. 226 konstatuojamąją dalį).

iii) *Infrastruktūra suteikia pakankamas galimybes per vidutinės trukmės laikotarpį, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu*

(229) Kaip nurodyta i) punkte, Gdynės oro uostas yra vos už 25 km nuo veikiančio Gdanskio oro uosto, abiejų oro uostų aptarnaujama teritorija yra ta pati, verslo modelis panašus.

(230) Gdanskio oro uostas šiuo metu išnaudoja mažiau kaip 60 % savo pajėgumų. Atsižvelgiant į šiuo metu vykdomas investicijas, Gdanskio oro uosto pakaks regiono paklausai patenkinti bent iki 2025–2028 m. (atsižvelgiant į tai, kokiomis prognozėmis remiamasi), galima ir tolesnė jo plėtra.

(231) Komisija taip pat pažymi, kad iš Gdynės oro uosto verslo plano matyti, jog oro uostas apie [80–90] % savo pajamų gautų aptarnaudamas pigius ir užsakomuosius skrydžius vykdančius vežėjus. Vadinas, jis orientuotųsi į tas rinkas, kurios sudaro pagrindinę Gdanskio oro uosto verslo dalį.

(232) Atsižvelgdama į tai, Komisija taip pat pažymi, kad Lenkija nepateikė jokių galimo abiejų oro uostų bendradarbiavimo įrodymų (taip pat žr. 224 ir 225 konstatuojamąsias dalis).

(233) Planų gauti pajamų iš kitos aviacinės ir neaviacinės veiklos (gamybos ir paslaugų) savaiame taip pat nepakaktų didelėms su Gdynės oro uosto eksploatavimu susijusioms veiklos sąnaudoms padengti.

(234) Todėl Komisija mano, kad Gdynės oro uosto vidutinės trukmės laikotarpio galimybės nėra pakankamos.

iv) *Infrastruktūra visiems galimiems naudotojams yra vienodai ir nediskriminuojamai atvira*

(235) Lenkija patvirtino, kad visi galimi naudotojai galėtų naudotis oro uosto infrastruktūra vienodai ir nediskriminuojamai, be jokios komerciškai nepagrįstos diskriminacijos.

v) *Prekybos mainų raida nedaro Sąjungos interesams prieštaraujančio poveikio*

(236) Komisija pažymi, kad Lenkija nepateikė jokių įrodymų, kad Gdynės ir Gdanskio oro uostai sudarytų aviacinio bendradarbiavimo grupę. Pagal logiką abu oro uostai faktiškai konkuruotų, siekdami pritraukti iš esmės tuos pačius keleivius.

- (237) Komisija taip pat pažymi, kad Gdynės oro uosto verslo planas (pagal jį apie [80–90] % pajamų būtų gaunama iš pigių ir užsakomųjų skrydžių) ir investicijos mastas (pavyzdžiui, į terminalą, kuris aptarnautų 0,5 mln. keleivių per metus, ir ateityje būtų plečiamas) nepagrindžia teiginio, kad Gdynės oro uostas orientuotųsi į bendrosios aviacijos eismą ir teiktų paslaugas tik arba daugiausia bendrosios aviacijos sektoriui.
- (238) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir tai, kad abu oro uostai orientuotųsi į pigių skrydžių vežėjų ir užsakomuosius skrydžius, Komisija mano, kad pagalba yra skiriama oro uostui, kuris tiesiogiai konkuruotų su kitu toje pačioje aptarnaujamoje teritorijoje esančiu oro uostu, nors oro uosto paslaugų paklausos, kurios negalėtų patenkinti esamas oro uostas, nėra.
- (239) Todėl Komisija mano, kad aptariama pagalba darytų bendram interesui prieštaraujantį poveikį prekybai. Šią išvadą patvirtina tai, kad nėra jokio bendros svarbos tikslo, kuriam siekti būtų skiriama pagalba.

vi) *Pagalbos būtinumas ir skatinamasis poveikis*

- (240) Remdamasi Lenkijos pateiktais duomenimis Komisija mano, kad investicinės sąnaudos būtų mažesnės už kitų panašių Lenkijos regioninių oro uostų statybos sąnaudas. Taip daugiausia yra dėl to, kad būtų panaudota esama karinio aerodromo infrastruktūra. Be to, Lenkija tvirtina, kad be pagalbos oro uosto veiklos vykdytojas investicijos nesiimtų.
- (241) Komisija taip pat pažymi, jog tai, kad šio tipo investicija pradės atsipirkti po ilgo laiko reikia, jog viešasis finansavimas gali būti reikalingas gavėjo elgesiui pakeisti taip, kad jis tęstų investiciją. Be to, kadangi numatomo investicinio projekto pelningumo nustatyti neįmanoma (žr. 185 konstatuojamąją dalį) ir rinkos ekonomikos investuotojas tokio projekto nevykdytų, tikrai nėra tikėtina, kad pagalba būtų keičiamas oro uosto veiklos vykdytojo elgesys.
- (242) Tačiau kadangi aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo nėra, Komisija daro išvadą, kad pagalbos negalima laikyti būtina ir proporcinga tam tikslui.
- (243) Todėl Komisija mano, kad Gdynės ir Kosakovo investicinė pagalba ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui neatitinka 2005 m. Aviacijos gairių reikalavimų ir negali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

5.2.4. *Veiklos pagalba*

- (244) Sprendimo 2014/883/ES 227 konstatuojamojoje dalyje vertindama veiklos pagalbą Komisija rėmėsi tuo, kad „veiklos pagalbos teikimas siekiant užtikrinti, kad būtų vykdomas investicinis projektas, kuriam teikiama nesuderinama investicinė pagalba, yra savaimė nesuderinamas su vidaus rinka“. Be nesuderinamos investicinės pagalbos, Gdynės oro uosto nebūtų, nes jis visiškai finansuojamas iš tos pagalbos, o veiklos pagalbos nebūtų galima suteikti nesamo oro uosto infrastruktūrai.
- (245) Ši pagal 2005 m. Aviacijos gaires padaryta išvada galioja ir pagal 2014 m. Aviacijos gaires, jos pakanka nuspręsti, kad oro uosto veiklos vykdytojui suteikta veiklos pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.
- (246) Be to, jeigu aptariama veiklos pagalba siekiama užtikrinti, kad vien iš investicinės pagalbos, kuri nesuderinama su vidaus rinka, pastatytas oro uostas veiktų, akivaizdu, kad 2014 m. Aviacijos gairėse nustatyta pirmoji suderinamumo sąlyga, pagal kurią veiklos pagalba galima laikyti suderinama, jei ji padeda siekti aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, nes padidinamas Sąjungos piliečių judumas, pagerinamas regionų susisiekimas, prisidedama prie regiono plėtros, yra neišpildyta.

- (247) Taigi, Komisija mano, kad iš 203 ir tolesnių konstatuojamųjų dalių (kuriose parodyta, kad ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteikta investicinė pagalba dėl oro uostų infrastruktūros dubliavimosi neatitinka aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, todėl pagal 2005 m. Aviacijos gaires yra nesuderinama su vidaus rinka) taip pat matyti, kad ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteikta veiklos pagalba yra lygiai taip pat nesuderinama su vidaus rinka; tokia išvada jau padaryta Sprendime 2014/883/ES. Dėl ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteiktos veiklos pagalbos (taip kaip dėl investicinės pagalbos) bus tik dubliuojama regiono, kurį jau puikiai aptarnauja neperpildytas oro uostas, oro uosto infrastruktūra, todėl šia pagalba nebus padedama siekti aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo.
- (248) Kad analizė būtų išsami, Komisija pažymi, kad tokia pati išvada būtų padaryta, jeigu veiklos pagalba būtų vertinama pagal regioninės pagalbos taisykles, kuriomis remiasi Lenkija. Tokiu atveju Komisija turėtų atsižvelgti į tai, kad Gdynės oro uostas įkurtas regione, kurio padėtis yra blogesnė ir kuriam taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, vadinasi, Komisija turėtų įvertinti, ar aptariamą pagalbą galima laikyti suderinama pagal RPG.
- (249) Pagal RPG 76 punktą veiklos pagalba regionams, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, gali būti suteikiama, jeigu ji atitinka visus šiuos kriterijus: i) tai pagrįsta jos nauda regioninei plėtrai bei pobūdžiu ir ii) jos lygis proporcingas tiems sunkumams, kuriuos siekiama palengvinti.
- (250) Lenkija mano, kad veiklos pagalba atitinka RPG 76 punktą (žr. 95–97 konstatuojamąsias dalis).
- (251) Kadangi Pamaryje jau veikia Gdanskio oro uostas, ir naujas oro uostas nepagerins susisiekimo su šiuo regionu, Komisija negalėtų padaryti išvados, kad pagalba turėtų naudoti regioninei plėtrai.
- (252) Todėl Komisija mano, kad negalima laikyti, jog veiklos pagalba yra proporcinga tiems sunkumams, kuriuos siekiama palengvinti, nes nėra matyti, kad Pamaryje būtų kokių nors susisiekimo sunkumų.
- (253) Be to, Komisija manytų, kad įvertinta veiklos pagalba buvo skirta iš anksto numatytiems išlaidoms padengti. Tačiau remiantis Komisijos atliktu Gdynės oro uosto verslo plano įvertinimu ir 5.1.3 skirsnyje pateiktų prognozuojamų pajamų bei sąnaudų įvertinimu, negalima daryti išvados, kad pagalba apsiribos būtinu minimumu, bus teikiama laikinai ir laipsniškai mažės. Visų pirma, atsižvelgiant į netikrumus, susijusius su numatomu oro uosto veiklos vykdytojo pelningumu (žr. skyrių dėl pagalbos buvimo) pagalbos laikinumo ir laipsniško mažėjimo negalima užtikrinti.
- (254) Todėl Komisija mano, kad Gdynės ir Kosakovo ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteikta veiklos pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, nes ji skirta užtikrinti, kad veiktų oro uostas, esantis tik dėl nesuderinamos investicinės pagalbos ir dėl jos (taip pat kaip dėl investicinės pagalbos) tik dubliuojama oro uosto infrastruktūra.

#### 5.2.5. Išvada dėl suderinamumo

- (255) Taigi, Komisija daro išvadą, kad ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui suteikta valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.
- (256) Komisija nenustatė jokių kitų nuostatų dėl suderinamumo su vidaus rinka, kuriomis būtų galima remtis padaryti išvadai, kad aptariama pagalba yra suderinama su Sutartimi. Lenkija taip pat nesirėmė jokiais nuostatomis dėl suderinamumo su vidaus rinka ir nepateikė esminių argumentų, kuriais remdamasi Komisija galėtų šią pagalbą laikyti suderinama.

- (257) Investicinė ir veiklos pagalba, kurią Lenkija suteikė arba ketina suteikti ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui, yra nesuderinama su vidaus rinka. Lenkija pagalbą suteikė neteisėtai, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

## 6. SUSIGRAŽINIMAS

- (258) Pagal SESV ir nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Komisija yra įgaliota nuspręsti, kad atitinkama valstybė narė privalo nutraukti arba pakeisti pagalbą, jeigu nustato, kad pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka<sup>(76)</sup>. Teismas savo sprendimuose nuosekliai tvirtina, kad valstybės įpareigojimu nutraukti pagalbą, kuri Komisijos nuomone yra nesuderinama su vidaus rinka, yra siekiama atkurti iki tol buvusių padėtį<sup>(77)</sup>. Dėl šio aspekto Teismas yra konstatavęs, kad šis tikslas laikomas pasiektu tada, kai pagalbos gavėjas grąžina visą kaip neteisėta pagalba gautą sumą ir taip praranda pranašumą, turėtą rinkoje prieš konkurentus, ir yra atkuriamas iki pagalbos išmokėjimo buvusi padėtis<sup>(78)</sup>.
- (259) Pagal tą teismo praktiką Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/99<sup>(79)</sup> 14 straipsnyje nustatyta, kad „jeigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.
- (260) Todėl visa prieš tai minėta valstybės pagalba, kuri jau buvo išmokėta, privalo būti grąžinta Lenkijos valdžios institucijoms.
- (261) Komisija primena, jog pagal įsitvirtinusią teismų praktiką tai, kad įmonė patiria sunkumų arba bankrutuoja, neturi įtakos valstybės narės prievolei susigrąžinti pagalbą<sup>(80)</sup>. Tokiais atvejais buvusių padėtį atkurti ir konkurencijos iškraipymą dėl neteisėtai sumokėtos pagalbos panaikinti iš esmės galima užregistruojant su šios pagalbos grąžinimu susijusius įsipareigojimus įsipareigojimų plane<sup>(81)</sup>. Jeigu valstybės institucijos negali susigrąžinti visos pagalbos sumos, užregistruojant įsipareigojimą, pagalbos susigrąžinimo prievole įvykdoma tik tada, jeigu po bankroto procedūros atitinkama įmonė likviduojama, t. y. jos veikla galutinai sustabdoma<sup>(82)</sup>.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

Sprendimas 2014/883/ES panaikinamas.

### 2 straipsnis

1. Kapitalo injekcijos, 2007 m. rugpjūčio 28 d. – 2013 m. birželio 17 d. suteiktos ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui, yra valstybės pagalba, kurią Lenkija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, ir kuri yra nesuderinama su vidaus rinka, išskyrus kapitalo injekcijas, kurios buvo panaudotos investicijoms, reikalingoms vykdyti veiklai, kurią pagal Sprendimą C(2013) 4045 *final* galima laikyti priklausancia višosios politikos sričiai.

<sup>(76)</sup> Byla C-70/72, *Komisija prieš Vokietiją*, EU:C:1973:87/[1973], Rink. p. 813, 13 punktas.

<sup>(77)</sup> Sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92 *Ispanija prieš Komisiją*, EU:C:1994:325/[1994], Rink. p. I-04103, 75 punktas.

<sup>(78)</sup> Byla C-75/97 *Belgija prieš Komisiją*, EU:C:1999:311/[1999] Rink. p. I-0367164, 64–65 punktai.

<sup>(79)</sup> 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

<sup>(80)</sup> Byla C-42/93 *Ispanija prieš Komisiją* („Merco“), EU:C:1994:326/[1994], Rink. p. I-4175, 33 punktas; byla C-496/09 *Komisija prieš Italiją*, EU:C:2011:740/[2011] I-11483, 72 punktas.

<sup>(81)</sup> Byla C-277/00 *Vokietija prieš Komisiją* („SMI“), EU:C:2004:238/[2004], Rink. p. I-4355, 85 punktas; byla 52/84 *Komisija prieš Belgiją*, EU:C:1986:3/[1986] 89, 14 punktas; byla C-142/87 *Belgija prieš Komisiją* („Tubemeuse“), EU:C:1990:125/[1990] Rink. p. I-959, 60–62 punktai.

<sup>(82)</sup> Sprendimas byloje C-610/10 *Komisija prieš Ispaniją* („Magefesa“), EU:C:2012:781, 104 punktas ir cituojama teismų praktika.

2. Kapitalo injekcijos, kurias Lenkija planuoja skirti ribotos atsakomybės bendrovei Gdynės-Kosakovo oro uostui po 2013 m. birželio 17 d. Gdynės-Kosakovo kariniam aerodromui pertvarkyti į civilinį oro uostą, yra su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba. Todėl šios valstybės pagalbos teikti negalima.

### 3 straipsnis

1. Lenkija turi susigrąžinti 2 straipsnio 1 dalyje nurodytą pagalbą iš jos gavėjo.
2. Nuo susigrąžintinių sumų nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas jomis pradėjo disponuoti, iki jų faktinio susigrąžinimo dienos skaičiuojamos palūkanos. Palūkanos apskaičiuojamos bendrai sumai pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 <sup>(83)</sup> V skyrių.
3. Nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Lenkija nutraukia visų neišmokėtų 2 straipsnio 2 dalyje nurodytos pagalbos sumų mokėjimą.

### 4 straipsnis

1. 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba ir 3 straipsnio 2 dalyje nurodytos palūkanos nedelsiant ir veiksmingai susigrąžinamos.
2. Lenkija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

### 5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo šio sprendimo paskelbimo dienos Lenkija pateikia Komisijai tokią informaciją:
  - a) visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintinę 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. Lenkija nuolat informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, vykdymo eigą, kol bus baigta grąžinti 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta pagalba ir 3 straipsnio 2 dalyje nurodytos palūkanos. Komisijos prašymu Lenkija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurias jau įgyvendino ir kurių ketina imtis vykdydama šį sprendimą. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjo jau susigrąžintas pagalbos sumas ir palūkanas.

### 6 straipsnis

Šis sprendimas yra skirtas Lenkijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2015 m. vasario 26 d.

Komisijos vardu  
Margrethe VESTAGER  
Komisijos narė

<sup>(83)</sup> 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).



## PRIEDAS

## INFORMACIJA APIE GAUTOS, SUSIGRAŽINTINOS IR JAU SUSIGRAŽINTOS PAGALBOS SUMAS

Pagalbos gavėjo pavadinimas	Visa gauta pagalbos suma (*)	Visa susigrąžintinos pagalbos suma (*) (pagrindinė suma)	Visa jau kompensuota suma (*)	
			Pagrindinė suma	Pagalbos susigrąžinimo palūkanos

(\*) Milijonais nacionaline valiuta.

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1587****2015 m. gegužės 7 d.****dėl valstybės pagalbos SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), kurią Portugalija suteikė bendrovei „Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.“***(pranešta dokumentu Nr. C(2015) 3036)***(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

atsižvelgdama į sprendimą, kuriuo Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) <sup>(1)</sup>,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas,

kadangi:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) 2012 m. spalio 3 d. e. laišku Portugalijos valdžios institucijos neoficialiai pateikė Komisijai glaustą memorandumą apie valstybės priemones, kuriomis siekta gauti kuo daugiau pajamų iš bendrovės „Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.“ (toliau – ENVC) privatizavimo. Remdamasi gauta informacija, 2012 m. spalio 5 d. Komisija nusprendė pradėti *ex officio* bylą; ją užregistravo numeriu SA.35546 (2012/CP). Apie tai, kad byla pradėta, Portugalijai pranešta 2012 m. spalio 11 d. raštu.
- (2) Komisija paprašė pateikti papildomos informacijos 2012 m. spalio 12 d. raštu, Portugalija į šį prašymą atsakė 2012 m. lapkričio 9 d. e. laišku ir 2012 m. lapkričio 20 d. raštu. Iš tos informacijos paaiškėjo, kad bendrovė ENVC anksčiau naudojosi keletu priemonių, kurios galėjo būti valstybės pagalba. Telefoninė konferencija su Portugalijos valdžios institucijomis įvyko 2012 m. spalio 16 d. Portugalijos valdžios institucijų prašymu 2012 m. gruodžio 11 d. įvyko Komisijos ir Portugalijos valdžios institucijų posėdis. Portugalija papildomos informacijos pateikė 2012 m. gruodžio 28 d. raštu ir 2013 m. sausio 18 d. e. laišku.
- (3) 2013 m. sausio 23 d. raštu Komisija informavo Portugaliją, kad nusprendė dėl pagalbos pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).
- (4) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(2)</sup>, jame suinteresuotosios šalys paragintos pateikti pastabas dėl priemonių. Portugalija savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė 2013 m. kovo 12 d. raštu. Komisija negavo jokių suinteresuotųjų šalių pastabų.
- (5) Per oficialią tyrimo procedūrą Portugalija, atsakydama į Komisijos prašymus pateikti informacijos, dažnai ją teikė. Be to, Komisija ir Portugalijos valdžios institucijos 2013 m. gegužės 27 d., 2013 m. liepos 29 d., 2013 m. lapkričio 13 d. ir 2015 m. sausio 20 d. surengė telefoninę konferenciją. 2014 m. kovo 17 d. taip pat įvyko Komisijos ir Portugalijos valdžios institucijų susitikimas.

<sup>(1)</sup> Valstybės pagalba – Portugalija – Valstybės pagalba SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) – *Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.* skirtos ankstesnės priemonės – Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį (OL C 95, 2013 4 3, p. 118).

<sup>(2)</sup> Žr. 1 išnašą.

- (6) 2015 m. vasario 27 d. raštu Portugalija paprašė Komisijos patvirtinti, kad bendrovei „WestSea“ nebus taikomas joks galimas įpareigojimas grąžinti lėšas. Tame pačiame rašte Portugalija sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento Nr. 1/1958 <sup>(3)</sup> 3 straipsniu, ir leisti šį sprendimą priimti ir paskelbti anglų kalba.

## 2. PAGRINDINIAI FAKTAI

### 2.1. Pagalbos gavėjas

- (7) ENVC buvo 1944 m. įsteigta ir 1975 m. nacionalizuota Portugalijos laivų statykla. Ji visa priklausė valstybei per kontroliuojančiąją bendrovę EMPORDEF – *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS), S.A.* (toliau – EMPORDEF), kurios 100 % priklauso valstybei ir kuri kontroliuoja kelias gynybos sektoriaus valstybės įmones.
- (8) Iki Komisijos sprendimo pradėti procedūrą (žr. 3 konstatuojamąją dalį) bendrovėje ENVC dirbo 638 darbuotojai, tai buvo vienintelė Portugalijos laivų statykla, pajėgi statyti karinius laivus <sup>(4)</sup>. Tuo metu bendrovės ENVC laivų statybos veiklą sudarė tik dviejų laivų asfaltui gabenti statyba Venesuelos valstybei 100 % priklausančios bendrovės „Petróleos de Venezuela S.A“ (toliau – PDVSA) užsakymu.
- (9) Bendrovė ENVC savo veiklai žemę naudojo pagal koncesiją. Ši koncesija pirmą kartą bendrovei ENVC suteikta 1946 m., vėliau 1948, 1949 ir 1974 m. buvo keista. 1989 m. teritorija, kuriai taikyta koncesija, išplėsta, koncesijos galiojimo trukmė pratęsta – nuo pradinio 2006 m. termino iki 2031 m. <sup>(5)</sup>

### 2.2. Privatizavimo procedūra

- (10) Tuo metu, kai buvo priimamas sprendimas pradėti procedūrą, bendrovė ENVC vis dar veikė rinkoje. 2012 m. rugpjūčio 13 d. Įstatyminiu potvarkiu Nr. 186/2012 Vyriausybė nusprendė bendrovę pakartotinai privatizuoti <sup>(6)</sup>.
- (11) Privatizavimas turėjo būti vykdomas Portugalijos privatizavimo įstatyme <sup>(7)</sup> nustatyta tvarka. Konkrečios proceso taisyklės, t. y. Įstatyminis potvarkis Nr. 186/2012 ir Ministrų tarybos nutarimas Nr. 73/2012, buvo paskelbti Portugalijos oficialiajame leidinyje atitinkamai 2012 m. rugpjūčio 13 ir 29 d. <sup>(8)</sup> Ministrų tarybos nutarime Nr. 73/2012 paaiškinta, kad privatizavimas turėjo būti vykdomas tiesiogiai, be konkurso, parduodant 95 % bendrovės ENVC akcinio kapitalo.
- (12) Portugalija nurodė, kad bendrovė EMPORDEF ir jos finansinis patarėjas nustatė daugiau kaip 70 galimų investuotojų. Įpareigojančius pasiūlymus iki 2012 m. lapkričio 5 d. termino pateikė trys investuotojai, bet tinkamai pripažinti tik du: Brazilijos bendrovė „Rio Nave Serviços Navais“ ir Rusijos bendrovė „JSC River Sea Industrial Trading“ <sup>(9)</sup>.
- (13) 2013 m. balandžio 17 d. Ministrų tarybos nutarimu Nr. 27/2013 Portugalijos vyriausybė nusprendė atmesti vienintelį galiojusį bendrovės „JSC River Sea Industrial Trading“ pasiūlymą (bendrovės „Rio Nave Serviços Navais“ pasiūlymo galiojimo laikotarpis iki to laiko buvo pasibaigęs), motyvuodama tuo, kad jame per daug sąlygų ir jų negalima priimti.

<sup>(3)</sup> Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje (OL 17, 1958 10 6, p. 385/58).

<sup>(4)</sup> Remiantis Portugalijos pateikta informacija, paaiškėjo, kad darbo jėgos, skirtos laivų statybai kariniams tikslams, pajėgumai buvo didžiausi 2005 m. ir sudarė 33 % visos bendrovės ENVC veiklos (įskaitant statybą, remontą ir pan.). Nuo 2006 iki 2011 m. vidutinis karinių laivų statybos pajėgumas sudarė apie 11 %, bet 2012 m. jis sumažėjo iki 0 %, nes buvo atšauktas Portugalijos armijos karinių laivų statybos užsakymas.

<sup>(5)</sup> Koncesijos sutartis 2005 ir 2007 m. taip pat pakeista, kad bendrovei ENVC būtų leista subkoncesijos pagrindu perduoti dalį žemės vėjo generatorių gamybai.

<sup>(6)</sup> Šiam procesui netaikytas Portugalijos, Komisijos, Tarptautinio valiutos fondo ir Europos Centrinio Banko susitarimo memorandumas dėl tam tikrų ekonominės politikos sąlygų.

<sup>(7)</sup> Įstatymas *Lei Quadro das Privatizações*, patvirtintas 1990 m. balandžio 5 d. Įstatymu Nr. 11/90 ir pakartotinai paskelbtas 2011 m. rugsėjo 13 d. Įstatymu Nr. 50/2011.

<sup>(8)</sup> Atitinkamai, *Diário da República* Nr. 156, 2012 8 13, p. 4364, ir *Diário da República* Nr. 167, 2012 8 29, p. 4838.

<sup>(9)</sup> Nors 2012 m. lapkričio 5 d. bendrovė „Volstad Maritime“ pateikė įpareigojantį pasiūlymą, pasiūlymas diskvalifikuotas, nes pateiktas pasibaigus 10.00 val. terminui.

- (14) 2013 m. liepos 24 d. Įstatyminiu potvarkiu Nr. 98/2013 Portugalijos vyriausybė leido bendrovei ENVC perleisti savo eksploatuojamą žemę subkoncesijos būdu. Subkoncesijos procedūra pradėta 2013 m. liepos 31 d. Pasiūlymus pateikė du dalyviai, bet tik vienas, pateiktas bendrovės „Martifer-Energy Systems SGPS, S.A.“ kartu su bendrove „Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A.“ (per jų bendrą patronuojamąją įmonę „WestSea“), pripažintas tinkamu. Portugalija patvirtino, kad bendrovės „WestSea“ pasiūlymas pasirinktas 2013 m. spalio 11 d.
- (15) Atsižvelgdama į bendrovės ENVC finansinę padėtį (iki 2013 m. vidurio bendrovės ENVC nuostoliai viršijo 264 mln. EUR), Portugalijos vyriausybė 2013 m. gruodžio 5 d. Ministrų tarybos nutarimu Nr. 86/2013 nusprendė bendrovę ENVC likviduoti. Tuo pačiu metu Vyriausybė nurodė bendrovės ENVC direktorių valdybai pradėti pardavinėti bendrovės turtą ir, surengus skaidrų pardavimą, parduoti jį už kuo didesnę kainą.
- (16) 2014 m. kovo 4 d. bendrovė ENVC sušaukė visuotinį susirinkimą, kuriame vienintelė bendrovės ENVC akcininkė bendrovė EMPORDEF patvirtino sprendimą parduoti bendrovės ENVC turtą ir tuo pat metu atleisti apie 607 darbuotojus, kad įmonė būtų kuo greičiau likviduota ir panaikinta.
- (17) Kai buvo atliktos reikiamos procedūros, kad būtų įvykdytas visuotinio bendrovės ENVC susirinkimo sprendimas parduoti turtą ir atleisti darbuotojus, Portugalijos vyriausybė paprašė, kad *Comissão de Recrutamento e Selecção para a Administração Pública – CRESAP* (Portugalijos vyriausiųjų administracinių pareigūnų atrankos ir samdymo agentūra) paskirtų likvidavimo grupę, kuri būtų atsakinga už bendrovės ENVC likvidavimą. Portugalijos valdžios institucijos patvirtino, kad bendrovė ENVC bus likviduota per artimiausius mėnesius.

### 3. PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

- (18) Remiantis informacija, kurią Portugalija pateikė per oficialią tyrimo procedūrą, paaiškėjo, kad bendrovė ENVC anksčiau naudojo si keletu pagalbos priemonių (toliau – **ankstesnės priemonės**).
- (19) Kai kurias iš ankstesnių priemonių suteikė bendrovė EMPORDEF arba Portugalijos išdas bendrovės ENVC 2006–2013 m. veiklos sąnaudoms ir (arba) nuostoliams padengti. Priemonės apibendrintos toliau, 1 lentelėje.

1 lentelė

#### Ankstesnės priemonės bendrovės ENVC veiklos sąnaudoms ir (arba) nuostoliams padengti

Data	Priemonė	Teikėjas	Suma (EUR)
2006 m. gegužės 11 d.	ENVC kapitalo padidini-mas	EMPORDEF	24 875 000
2012/2013 m.	Paskolos su palūkanomis veiklos sąnaudoms pa-dengti, <i>daugiau informacijos pateikta I priede</i>	EMPORDEF	101 118 066,03
i) 2006 m. sausio 31 d. ii) 2008 m. gruodžio 11 d. iii) 2010 m. balandžio 28 d. iv) 2011 m. balandžio 27 d.	Paskolos veiklos sąnau-doms padengti	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000

- (20) 2006 m. gegužės 11 d. bendrovės ENVC visuotinis susirinkimas (kurio vienintelė narė buvo bendrovė EMPORDEF) nusprendė 24,875 mln. EUR padidinti bendrovės ENVC kapitalą (toliau – **2006 m. kapitalo padidinimas**) <sup>(10)</sup>. Pasak Portugalijos, 2006 m. kapitalo padidinimas buvo reikalingas, kad bendrovė ENVC galėtų įvykdyti savo finansinius ir komercinius išpareigojimus (ypač Portugalijos laivynui), kapitalas padidintas atsižvelgiant į bendrovės ENVC 2005 m. rugpjūčio 17 d. restruktūrizavimo planą (žr. 47 konstatuojamąją dalį). Portugalija taip pat pažymi, kad 2006 m. kapitalo padidinimas buvo reikalingas tam, kad būtų įvykdytas Portugalijos įmonių kodekso (port. *Código das Sociedades Comerciais*) 35 straipsnis, kitu atveju būtų reikėję sumažinti bendrovės ENVC kapitalą arba bendrovę likviduoti.
- (21) 2012 m. ir 2013 m. pradžioje keletas bankų atsisakė suteikti paskolų bendrovei ENVC, paskolų sutiko teikti tik bendrovei EMPORDEF. Dėl to, norėdama užtikrinti, kad bendrovė ENVC tęstų veiklą, bendrovė EMPORDEF – vienintelė akcininkė – suteikė bendrovei ENVC finansinę paramą, kurią sudarė kelios paskolos su palūkanomis, iš viso 101 118 066,03 EUR (toliau – **2012 ir 2013 m. paskolos**) <sup>(11)</sup>. Portugalija aiškina, kad šios paskolos suteiktos veiklos sąnaudoms padengti ir užtikrinti, kad būtų pratęstos esamos bankų paskolos. 2012 ir 2013 m. paskoloms taikytinos palūkanos priklauso nuo kiekvienos konkrečios sutarties. Portugalija tvirtina, kad nustatydamas palūkanų normas bendrovei ENVC bendrovė EMPORDEF atkartojė bankų palūkanų normas, taikytas atitinkamoms bendrovei EMPORDEF suteiktoms paskoloms. Remiantis 2014 m. vasario mėn. duomenimis, bendrovė ENVC nei grąžino 2012 ir 2013 m. paskolų, nei mokėjo palūkanų.
- (22) Pagaliau 2006, 2008, 2010 ir 2011 m. bendrovė ENVC pagal kelias paskolų sutartis iš viso gavo 56 mln. EUR finansavimą iš Portugalijos išdo (port. *Direção-Geral do Tesouro e Finanças* – DGTF) (toliau – **DGTF paskolos**). Portugalija nurodo, kad taikytas palūkanų normas sudarė EURIBOR ir nuo sutarties priklausanti kintama marža. DGTF paskolos suteiktos ankstesniems neapmokėtiems finansiniams išpareigojimams padengti ir grynujų pinigų poreikiams, stengiantis padengti bendrovės ENVC veiklos sąnaudas, patenkinti. Portugalija patvirtino, kad DGTF paskolos negrąžintos <sup>(12)</sup>.
- (23) Portugalija taip pat pateikė informacijos apie įvairias kitas praityje bendrovei ENVC suteiktas priemones. Šios priemonės apibendrintos toliau, 2 lentelėje.

## 2 lentelė

Kitos bendrovei ENVC suteiktos ankstesnės priemonės <sup>(1)</sup>

Data	Priemonė	Teikėjas	Suma (EUR)
2011 m. lapkričio 29 d.	Patvirtinimo raštas dėl <i>Banco Comercial Português</i> (toliau – BCP) suteiktos paskolos	EMPORDEF	990 000
2011 m. lapkričio 3 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	EMPORDEF	400 000
2010 m. rugsėjo 30 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	EMPORDEF	12 500 000
2010 m. rugpjūčio 31 d.	Patvirtinimo raštai dėl dviejų banko <i>Caixa Geral de Depósitos</i> (toliau – CGD) išduotų įvykdymo garantijų	EMPORDEF	12 890 000 <sup>(2)</sup>
2010 m. birželio 24 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	EMPORDEF	5 000 000

<sup>(10)</sup> 2012 m. gruodžio 28 d. pateiktoje informacijoje Portugalija paminėjo kapitalo padidinimą, kuris greičiausiai įvykdytas 2009 m. Tačiau per oficialią tyrimo procedūrą Portugalija patvirtino, kad 2009 m. kapitalas nebuvo didintas.

<sup>(11)</sup> Ši priemonė apima EMPORDEF perimtą 5 111 910,08 EUR bendrovės ENVC skolą bendrovei „Pervalorem“ ir 5 281 882,02 EUR susikaupusias, bet nesumokėtas palūkanas.

<sup>(12)</sup> Portugalija pažymėjo, kad bendrovė ENVC 2006 ir 2008 m. DGTF paskolų palūkanas 2006–2010 m. mokėjo penkiskart, iš viso sumokėjo 3 291 293,50 EUR.

Data	Priemonė	Teikėjas	Suma (EUR)
2009 m. lapkričio 25 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko CGD paskolos	EMPORDEF	15 000 000
2009 m. rugsėjo 7 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios <i>Banco Espírito Santo</i> (toliau – BES) paskolos	EMPORDEF	4 500 000
2008 m. birželio 26 d.	Patvirtinimo raštas bankui BCP, kaip įvykdymo garantija dėl dviejų laivų statybos sutarčių	EMPORDEF	14 512 500
2007 m. sausio 8 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko CGD paskolos	EMPORDEF	5 000 000
—	2000–2005 m. pagalba laivų statybai <sup>(3)</sup> – dėl išsamesnių duomenų žr. II priedą	DGTF	27 129 933,20
—	2005–2006 m. pagalba profesiniam mokymui <sup>(4)</sup>	DGTF	257 791
2009 m. gruodžio 23 d.	Paskola laivo „Atlântida“ statybai	EMPORDEF	37 000 000

(1) Į sprendimą pradėti procedūrą bet kitų priemonių įtrauktas EMPORDEF patvirtinimo raštas CGD išduotiems akreditavams, 12 890 000 EUR sumai. Per oficialią tyrimo procedūrą Portugalija paaiškino, kad ši priemonė yra viena iš aprašytųjų 24 konstatuojamojoje dalyje.

(2) Per oficialią tyrimo procedūrą Portugalija paaiškino, kad įvykdymo garantijos suteiktos dėl 12 890 000 EUR, t. y. 10 % dviejų laivų asfaltui gabenti statybos sąnaudų (128 900 000 EUR). Portugalija taip pat paaiškino, kad sutartis dėl įvykdymo garantijų išdavimo sudaryta 2010 m., o ne 2012 m., kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą.

(3) Remiantis Portugalijos suteikta informacija, pagalba laivų statybai buvo teikta subsidijomis, kurios suteiktos pagal 14 2000–2005 ir 2000–2007 m. sudarytų sutarčių, kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą.

(4) Portugalija paaiškino, kad pagalba profesiniam mokymui suteikta 2005 ir 2006 m., o ne 2000–2007 m. laikotarpiu, kuris nurodytas sprendime pradėti procedūrą.

- (24) 2010 m. bendrovė ENVC sudarė sutartį su bendrove PDVSA dėl dviejų laivų asfaltui gabenti statybos. Kiekvieno laivo statybos sutarties vertė siekė 64,45 mln. EUR, iš viso 128,9 mln. EUR. Pagal statybos sutartį bendrovė PDVSA turėjo sumokėti bendrovei ENVC avansą, 10 % visos sutarties kainos, t. y. 12,89 mln. EUR su išankstine sąlyga, kad bus pateiktos dvi įvykdymo garantijos, kuriomis būtų garantuotas bendrovės PDVSA avansas, jeigu bendrovė ENVC neįvykdytų savo sutartinių įsipareigojimų. Bankas CGD, remdamasis bendrovės EMPORDEF patvirtinimo raštais, išdavė įvykdymo garantijas, įvykdymo garantijos atšauktos 2014 m. vasario 28 d. ir 2014 m. kovo 31 d.
- (25) Portugalija taip pat teigia, kad 2007–2011 m. bendrovė EMPORDEF išdavė keletą kitų patvirtinimo raštų ir garantijų, paremdama bendrovės ENVC ir komercinių bankų sutartis ((24) ir šioje konstatuojamojoje dalyje išvardyti patvirtinimo raštai bendrai vadinami „patvirtinimo raštais“, jų bendra vertė sudaro 70 792 500 EUR). Portugalija pažymi, kad bendrovė EMPORDEF už patvirtinimo raštus iš bendrovės ENVC neėmė jokio mokesčio.
- (26) 2000–2005 m. bendrovė ENVC gavo daug subsidijų laivų statybai, iš viso 27 129 933,20 EUR (toliau – **subsidijos laivų statybai**). Šią sumą sudaro kelios negrąžintinos subsidijos įvairiems laivams ir tanklaiviams statyti; Portugalija teigia, kad jos suteiktos pagal įstatyminių potvarkį Nr. 296/89, kuriuo įgyvendinta Tarybos direktyva 87/167/EEB <sup>(13)</sup>.

<sup>(13)</sup> 1987 m. sausio 26 d. Tarybos direktyva 87/167/EEB dėl pagalbos laivų statybai (OL L 69, 1987 3 12, p. 55).

- (27) 2005 ir 2006 m. bendrovė ENVC pagal Europos socialinio fondo remiamą Užimtumo, mokymo ir socialinės plėtros veiksmų programą (POEFDS) taip pat gavo 257 791 EUR finansinę pagalbą profesiniam mokymui (toliau – **subsidijos profesiniam mokymui**).
- (28) Dėl laivo „Atlântida“ Portugalija paaiškina, kad dėl jo statybos 2006 m. surengtas tarptautinis viešas konkursas, kuriame dalyvavo tik bendrovė ENVC ir dar viena bendrovė. Tačiau abu pasiūlymai atmesti, nes neatitiko būtinų konkurso reikalavimų. Vėliau, po tiesioginių derybų su „Atlanticonline“, viešąja bendrove, atsakinga už gabenimą vandenynu Azoruose, laivus statyti pavesta bendrovei ENVC. Pradinė laivo „Atlântida“ sutarties vertė buvo 39,95 mln. EUR, vėliau ji padidinta iki 45,35 mln. EUR. Vėliau „Atlanticonline“ nutraukė sutartį su bendrove ENVC, tvirtindama, kad laivas „Atlântida“ nebus pajėgus pasiekti nurodytą greitį.
- (29) Norėdama užbaigti bendrovių „Atlanticonline“ ir ENVC konfliktą, bendrovė EMPORDEF 2009 m. gruodžio 23 d. iš banko CGD gavo 37 mln. EUR paskolą. Paskolos susitarime numatyta, kad paskolą bendrovė EMPORDEF turi panaudoti tam, kad aprūpintų bendrovę ENVC reikiamomis lėšomis ir bendrovė ENVC galėtų užbaigti ginčą su „Atlanticonline“. Palūkanas sudarė 6 mėnesių EURIBOR ir 2 % marža (toliau – **paskola laivui „Atlântida“**).
- (30) Pastatytas laivas buvo parduodamas konkurso būdu 2014 m. Apie pardavimą paskelbta nacionaliniuose ir tarptautiniuose laikraščiuose, vienintelis kriterijus konkurso laimėtojui pasirinkti buvo kaina. Pirkimo sutartis su pirkėju („Mystic Cruises SA“) už 8,75 mln. EUR pasirašyta 2014 m. rugsėjo 30 d.

#### 4. SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (31) 2013 m. sausio 23 d. Komisija nusprendė pradėti oficialią tyrimo procedūrą. Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė pirminę išvadą, kad bendrovę ENVC pagal 2004 m. Bendrijos valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti gaires<sup>(14)</sup> (toliau – **2004 m. SR gairės**) būtų galima laikyti sunkumų patiriančia įmone, pirmiausia dėl to, kad bent nuo 2000 m. bendrovė patyrė didelių nuostolių.
- (32) Nors Komisija sprendime pradėti procedūrą pabrėžė, kad turi ribotos informacijos apie ankstesnes priemones, ji padarė pirminę išvadą, kad visoms joms naudoti valstybės ištekliai ir kad priemonės priskirtinos prie valstybės priemonių<sup>(15)</sup>. Komisija taip pat laikėsi pirminės nuomonės, kad ankstesnėmis priemonėmis bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo, nes, turint galvoje to meto bendrovės ENVC sunkumus, vargu, ar kuris nors racionalus privatus veiklos vykdytojas bendrovei ENVC būtų suteikęs ankstesnes priemones. Šis pranašumas pagal pobūdį būtų atrankus, nes jį įgijo tik bendrovė ENVC.
- (33) Komisija taip pat pažymėjo, kad ankstesnės priemonės galėjo daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nes bendrovė ENVC konkuruoja su kitų Europos Sąjungos valstybių narių ir kitų pasaulio šalių laivų statyklomis. Todėl dėl ankstesnių priemonių bendrovė ENVC galėjo tęsti veiklą, priešingai nei kiti konkurentai, nepatirdama padarinių, kuriuos paprastai sukelia prasti finansiniai rezultatai.
- (34) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė pirminę išvadą, kad ankstesnės priemonės regis yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Taip pat, kadangi ankstesnės priemonės būtų buvusios suteiktos pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytus įpareigojimus pranešti apie pagalbą ir nesiimti veiksmų, Komisija pažymėjo, kad šios priemonės greičiausiai buvo neteisėta valstybės pagalba.

<sup>(14)</sup> OL C 244, 2004 10 1, p. 2. 2014 m. rugpjūčio 1 d. įsigaliojo Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 249, 2014 7 31, p. 1) (toliau – 2014 m. SR gairės). Remiantis 2014 m. SR gairių 135 punktu, Komisija šias gaires taikys nuo 2014 m. rugpjūčio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. Tačiau pagal 2014 m. SR gairių 138 punktą ankstesnės priemonės, dėl kurių priimamas šis sprendimas, turi būti vertinamos remiantis tomis gairėmis, kurios galiojo pagalbos suteikimo metu, t. y. 2004 m. SR gairėmis (arba, jei reikia, 1999 m. Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti, OL C 288, 1999 10 9, p. 2, toliau – 1999 m. SR gairės).

<sup>(15)</sup> Dėl bendrovės EMPORDEF sprendimo pradėti procedūrą 46–48 konstatuojamosiose dalyse Komisija pažymėjo, kad bendrovės sprendimai, panašūs, priskirtini prie Portugalijos valstybės sprendimų pagal Sprendimą *Stardust Marine* (Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, EU:C:2002:294).

- (35) Komisija taip pat pareiškė abejojanti dėl ankstesnių priemonių suderinamumo su vidaus rinka, pirmiausia dėl to, kad Portugalijos valdžios institucijos nenurodė jokio galimo suderinamumo pagrindo.
- (36) Vis dėlto Komisija vertino, ar kuri nors galima SESV nustatyta suderinamumo pagrindą būtų galima *prima facie* taikyti ankstesnėms priemonėms. Atmetusi galimybes taikyti SESV 107 straipsnio 2 dalyje nustatytas išimtis, Komisija pateikė pirminę pastabą, kad būtų galima taikyti tik SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte išdėstytą išimtį.
- (37) Komisija pažymėjo, kad nepanašu, jog ankstesnės priemonės būtų buvusios suteiktos pagal specialias valstybės pagalbos taisykles, kurias reikėjo taikyti laivų statybos sektoriui tuo metu, kai suteiktos priemonės, t. y. Valstybės pagalbos laivų statybai sistemą<sup>(16)</sup> arba prieš ją galiojusias taisykles<sup>(17)</sup>. Atsižvelgdama į tai, jog tuo metu, kai suteiktos ankstesnės priemonės, atrodė, kad bendrovė ENVC pagal 2004 m. SR gaires yra sunkumų patirianti įmonė, Komisija pažymėjo, kad vienintelis aktualus suderinamumo pagrindas yra nuostatos dėl pagalbos sunkumų patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, t. y. 2004 m. SR gairės.
- (38) Komisija pažymėjo, kad 2004 m. SR gairių 3.1 skirsnyje nustatytos sanavimo pagalbos sąlygos, panašu, nebuvo įvykdytos. Be to, dėl restruktūrizavimo pagalbos, apibrėžtos 2004 m. SR gairių 3.2 skirsnyje, Komisija pažymėjo, kad Portugalija neįrodė, kad yra kuris nors būtinas elementas (restruktūrizavimo planas, nuosavas indėlis, kompensacinės priemonės ir pan.), kad ankstesnes priemones būtų galima laikyti suderinama restruktūrizavimo pagalba. Todėl Komisijai pritrūko įrodymų dėl to, ar kurią nors iš ankstesnių priemonių būtų galima pripažinti suderinama pagal SR gaires kaip sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbą.
- (39) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija išreiškė abejones dėl ankstesnių bendrovei ENVC suteiktų priemonių suderinamumo su vidaus rinka.
- (40) Be to, Komisija pateikė keletą pastabų dėl priemonių, kurių Portugalija ketina imtis privatizuodama bendrovę ENVC. Nors priemonės, kurių planuojama imtis privatizuojant bendrovę ENVC, nebuvo sprendimo pradėti procedūrą dalykas, Komisija, atsižvelgdama į ekonominę bendrovės ENVC padėtį ir planuojamų priemonių pobūdį, nusprendė, jog tikėtina, kad šios priemonės apimtų valstybės pagalbą. Tačiau Komisija pažymi, kad Portugalija atmetė vienintelį galiojusį pasiūlymą dėl bendrovės ENVC privatizavimo ir nusprendė geriau bendrovę likviduoti (žr. 14–15 konstatuojamąsias dalis). Iš to Komisija supranta, kad priemonės, kurių planuota imtis privatizuojant bendrovę ENVC, nebuvo suteiktos, todėl šiame sprendime nebus nagrinėjamos.

## 5. PORTUGALIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (41) Pastabose dėl Komisijos sprendimo pradėti procedūrą Portugalija pažymėjo, kad nepaisant to, kad bendrovė ENVC nuo 2000 m., ypač nuo 2009 m., patyrė nuostolių, sprendimas išsaugoti bendrovę suteikus jai pakankamai lėšų, buvo racionalus bendrovės EMPORDEF sprendimas, atitinkantis rinkos ekonomikos dalyvio (RED) principo logiką.
- (42) Dėl bendrovės ENVC sunkumų Portugalija pažymėjo, jog tai, kad bendrovės ENVC finansinė padėtis sunki, tapo akivaizdu tik 2009–2010 m., o tai, kad jos ištaisyti neįmanoma, pripažinta tik bendrovės 2012 m. metinėse ataskaitose.
- (43) Portugalija taip pat paaiškino, kad **2006 m. kapitalo padidinimą** lėmė teisiniai įsipareigojimai pagal Portugalijos įmonių kodekso 35 straipsnį. Pagal jo nuostatas, kai tam tikra bendrovė praranda pusę akcinio kapitalo, i) bendrovę reikia panaikinti, ii) akcinį kapitalą reikia sumažinti ne mažesne negu bendrovės nuosavo kapitalo suma (port. *capital próprio*) arba iii) bendrovės akcininkai turi skirti įnašus į akcinį kapitalą. Būtent tuo remdamiesi bendrovės ENVC akcininkai 2006 m. nusprendė bendrovei skirti 24,875 mln. EUR kapitalo injekciją.

<sup>(16)</sup> OL C 364, 2011 12 14, p. 9.

<sup>(17)</sup> Būtent 2004 m. Valstybės pagalbos laivų statybai sistema (OL C 317, 2003 12 30, p. 11) ir 1998 m. birželio 29 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1540/98, kuriuo nustatomos naujos pagalbos laivų statybai taisyklės (OL L 202, 1998 7 18, p. 1).



- (44) Pasak Portugalijos, šis sprendimas priimtas manant, kad kitais Portugalijos įmonių kodekso 35 straipsnyje numatytais atvejais bendrovė ENVC negalėtų įvykdyti savo finansinių ir komercinių įsipareigojimų (ypač Portugalijos laivynui). 2006 m. duomenimis, bendrovė ENVC vykdė 15 statybos projektų, kurių bendra vertė buvo 386 mln. EUR.
- (45) Portugalija tvirtina, kad rinkos ekonomikos investuotojas taip pat būtų pasirinkęs didinti bendrovės ENVC kapitalą ir leidęs jai tęsti veiklą, taip padidindamas jos konkurencingumą laivų statybos rinkoje.
- (46) 2014 m. vasario 14 d. pateiktoje medžiagoje Portugalija pažymėjo, kad sprendimas 2006 m. padidinti kapitalą priimtas atsižvelgiant ne tik į bendrovės portfelį, bet ir į bendrovės ENVC 2005 m. rugpjūčio mėn. restruktūrizavimo planą.
- (47) Restuktūrizavimo planą, kurio projektas pateiktas, parengė bankas *Banco Português de Investimento S.A.* (toliau – BPI), jis parengtas 2005–2009 m. laikotarpiui. Pagal restruktūrizavimo planą bendrovei ENVC, kad susigrąžintų gyvybingumą, dėmesį reikėtų sutelkti į karinę veiklą, nors pripažinta, kad finansinis ir ekonominis bendrovės ENVC tvarumas priklauso nuo valdymo gebėjimų, esamų sutarčių įvykdymo ir nuo laivų statybos rinkos vystymosi.
- (48) Restruktūrizavimo plane kiekybiškai neįvertintos to meto bendrovės ENVC sutarčių neįvykdymo sąnaudos. Tačiau įvertina, kad su bendrovės uždarymu susijusios sąnaudos (įskaitant darbuotojų atleidimą ir įsipareigojimų sureguliuojimą) sudarytų 175 mln. EUR. Pasak Portugalijos, atsižvelgiant į tai, kad likviduoti bendrovę buvo sunkiau negu padidinti kapitalą, pirmosios veiklos krypties nebuvo laikomasi.
- (49) Portugalija taip pat aiškina, kad restruktūrizavimo plane pripažintas pagalbos bendrovei ENVC poreikis, nes 2005–2007 m. bendrovė pati negalėjo tęsti veiklos. Tačiau Portugalija pažymi, kad 2009 m. *Inspecção-Geral de Finanças* – IGF (įstaigos, atsakingos už Portugalijos viešųjų bendrovių priežiūrą) ataskaitoje pažymėta, kad bendrovės ENVC restruktūrizavimo planas įgyvendintas nepakankamai ir kad finansinės ir ekonominės 2008–2011 m. laikotarpio prognozės buvo pernelyg optimistinės.
- (50) Dėl **2012 ir 2013 m. paskolų** Portugalija tvirtina, kad bendrovei ENVC taikytos palūkanų normos buvo tokios pačios, kokias bendrovei EMPORDEF pavyko gauti rinkoje. Todėl reikėtų laikyti, kad palūkanų normos atitinka rinkos sąlygas ir kad jomis pagalba neteikta. Pasak Portugalijos, kadangi bendrovė EMPORDEF buvo vienintelė bendrovės ENVC akcininkė, galima laikyti, kad bendrovei EMPORDEF tenka galutinė atsakomybė už ENVC skolas ir įsipareigojimus. Todėl Portugalija tvirtina, kad bendrovė EMPORDEF, suteikdama 2012 ir 2013 m. paskolas ir dar labiau susisaistydama su bendrove ENVC, nepadidino savo rizikos.
- (51) 2014 m. vasario 14 d. pateiktoje medžiagoje Portugalija paaiškino, kad remiantis 2014 m. vasario mėn. duomenimis, bendrovė ENVC nei grąžino 2012 ir 2013 m. paskolų, nei mokėjo palūkanų. Be to, Portugalija taip pat pažymėjo, kad tada, kai reikėjo, dėl paskolų bendrovei ENVC buvo išduoti patvirtinimo raštai.
- (52) Dėl 2006, 2008, 2010 ir 2011 m. suteiktų **DGTF paskolų** Portugalija laikosi nuomonės, kad paskolos suteiktos rinkos sąlygomis, nes taikytas palūkanas sudarė EURIBOR ir nuo konkrečios sutarties priklausanti kintama marža. Portugalija taip pat pažymi, kad DGTF paskolos suteiktos atsižvelgiant į bendrovės ENVC turėtus užsakyimus, kurie kėlė pagrįstų lūkesčių, kad bendrovė ENVC sugebės grąžinti paskolas.
- (53) Portugalija taip pat pabrėžia, kad privatiems veiklos vykdytojams įprasta naudoti **patvirtinimo raštus** – tai mechanizmas, kuriuo mažesnių skolinimosi pajėgumų turinčioms bendrovėms garantuojama prieiga prie finansų rinkų. Portugalija pažymi, kad bet kuriuo atveju būtų laikoma, kad bendrovei EMPORDEF tenka galutinė atsakomybė už bendrovės ENVC skolas, nes ji buvo vienintelė šios bendrovės akcininkė. Bet kuriuo atveju, Portugalija pripažįsta, kad bendrovė EMPORDEF už patvirtinimo raštus iš bendrovės ENVC niekada neėmė mokesčio.

- (54) Dėl **subsidijų laivų statybai** Portugalija tvirtina, kad subsidijos suteiktos pagal Įstatyminių potvarkį Nr. 296/89, kuriuo įgyvendinta Direktyva 87/167/EEB, ir kad dėl to jos buvo suderinama pagalba laivų statybos sektoriui. Dėl **subsidijų profesiniam mokymui** Portugalija tvirtina, kad subsidijos teiktos visoms bendrovėms, kurios atitiko teisės aktuose nustatytas sąlygas, todėl jomis bendrovei ENVC nebūtų buvę suteikta nederamo atrankiojo pranašumo.
- (55) Dėl **laivo „Atlántida“** Portugalija pažymi, kad, remiantis 2012 m. birželio mėn. duomenimis, apskaičiuotoji jo rinkos vertė buvo 29,24 mln. EUR, atsižvelgiant, *inter alia*, į ekonominį senėjimą ir fizinių bei funkcinį nusidėvėjimą. Šiomis aplinkybėmis Portugalija tvirtina, kad nėra priežasčių manyti, jog laivo statyba suteikė bendrovei ENVC nederamo pranašumo, turint galvoje tai, kad statybos sąnaudos viršijo sutartinę kainą.

## 6. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

- (56) Šiame sprendime visų pirma nagrinėjamas klausimas, ar bendrovė ENVC pagal 2004 m. SR gaires<sup>(18)</sup> yra sunkumų patirianti įmonė. Tada analizuojama, ar nagrinėjamos priemonės yra valstybės pagalba bendrovei ENVC pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir ar tokia pagalba, jei ji teikiama, yra teisėta ir suderinama su vidaus rinka.

### 6.1. Bendrovės ENVC sunkumai

- (57) Kaip pažymėta 42 konstatuojamojoje dalyje, Portugalija tvirtina, jog tai, kad bendrovės ENVC finansinė padėtis sunki, tapo akivaizdu tik 2009–2010 m., o tai, kad jos ištaisyti neįmanoma, pripažinta tik bendrovės 2012 m. metinėse ataskaitose.
- (58) Komisija pakartoja nuomonę, kurią išdėstė sprendime pradėti procedūrą. Pagal 2004 m. SR gairių 9 punktą Komisija įmonę laiko patiriančia sunkumų, kai ji, nei naudodamasi savo ištekliais, nei savininkų, akcininkų ar kreditorių lėšomis, nesugeba sumažinti nuostolių, kurie, valstybės institucijoms neįsikišus, artimiausiu arba vidutinės trukmės laikotarpiu beveik neabejotinai priverstų ją nutraukti veiklą.
- (59) 2004 m. SR gairių 10 konstatuojamojoje dalyje paaiškinta, kad ribotos turbinės atsakomybės bendrovė laikoma patiriančia sunkumų, jeigu yra praradusi daugiau kaip pusę savo registruoto kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį to kapitalo – per praėjusius 12 mėnesių, arba jeigu remiantis vidaus teisės aktuose nustatytais kriterijais prieš ją pradėta vykdyti kolektyvinė nemokumo procedūra.
- (60) 2004 m. SR gairių 11 konstatuojamojoje dalyje priduriama, kad net jei nėra 10 konstatuojamojoje dalyje nurodytų sąlygų, įmonė gali būti laikoma patiriančia sunkumų, ypač jei jai būdingi įprasti sunkumų patiriančios įmonės požymiai, pvz., augantys nuostoliai, mažėjanti apyvarta, didėjančios atsargos, pajėgumų perteklius, mažėjantys grynujų pinigų srantai, augančios skolos, didėjančios palūkanos ir mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė.
- (61) Komisija pažymi, kad bendrovė ENVC yra ribotos turbinės atsakomybės bendrovė ir kad ji visą laiką bent nuo 2000 m. patirdavo didelių nuostolių (žr. 3 lentelę).

3 lentelė

### Grynieji bendrovės ENVC 2000–2013 m. rezultatai

	Grynasis rezultatas (mln. EUR)
2000 m.	– 2,72
2001 m.	– 4,98
2002 m.	– 11,12

<sup>(18)</sup> Žr. 14 išnašą.

	Grynasis rezultatas (mln. EUR)
2003 m.	– 26,87
2004 m.	– 27,02
2005 m.	– 14,38
2006 m.	– 5,26
2007 m.	– 8,04
2008 m.	– 12,07
2009 m.	– 22,26
2010 m.	– 41,90
2011 m.	– 22,70
2012 m.	– 8,78
2013 m.	– 52,42

Šaltinis: metinės bendrovės EMPORDEF 2006, 2007, 2008, 2012 ir 2013 m. ataskaitos (skelbiamos <http://www.empordef.pt/main.html>), metinės bendrovės ENVC 2001, 2002, 2003, 2009, 2010 ir 2011 m. ataskaitos.

- (62) Be didelių bendrovės ENVC nuostolių, kurie yra pirmas bendrovės sunkumų požymis, taip pat yra ir kitų įprastų požymių, kad įmonė patiria 2004 m. SR gairėse nurodytų sunkumų. Pavyzdžiui, bendrovės ENVC apyvarta bent nuo 2008 m. visą laiką mažėjo: nuo tais metais buvusių 129,62 mln. EUR iki 55,58 mln. EUR 2009 m., 20,22 mln. EUR 2010 m. ir 15,11 mln. EUR 2011 m. Nors 2012 m. apyvarta padidėjo (30,38 mln. EUR) dėl tam tikrų papildomų darbų, skirtų logistinės pagalbos laivui <sup>(19)</sup>, tai buvo vienkartinis įvykis, ir 2013 m. apyvarta vėl nukrito iki 3,79 mln. EUR.
- (63) Be to, bendrovės ENVC nuosavas kapitalas bent nuo 2009 m. buvo neigiamas: 2009 m. – 25,62 mln. EUR, 2010 m. – 74,49 mln. EUR, 2011 m. – 129,63 mln. EUR, 2012 m. – 142,45 mln. EUR, 2013 m. – 193,46 mln. EUR <sup>(20)</sup>.
- (64) Pasak Portugalijos, (žr. 43 konstatuojamąją dalį) 2006 m. kapitalo padidinimas buvo reikalingas tam, kad būtų įvykdytas Portugalijos įmonių kodekso (port. *Código das Sociedades Comerciais*) 35 straipsnis; dar buvo galima sumažinti bendrovės ENVC kapitalą arba bendrovę likviduoti. Be to, banko BPI 2005 m. rugpjūčio mėn. parengtame restruktūrizavimo plane (žr. 47 konstatuojamąją dalį) pabrėžiama, kad nuo 2003 m. pabaigos bendrovė ENVC buvo techniškai bankrutavusi (port. *falência técnica*). Pagaliau Komisija pažymi, kad 2009 m. IGF ataskaitoje nurodyta, kad, remiantis 2005 m. gruodžio 31 d. ir 2008 m. pabaigos duomenimis, bendrovėje ENVC vėl susiklostė techninio bankroto padėtis. Taigi, tais laikotarpiais, kai bendrovėje ENVC buvo susiklosčiusi techninio bankroto padėtis, jai buvo būdingi visi bankroto požymiai, išskyrus tai, kad kompetentingas teismas oficialiai jos nepaskelbė bankrutavusia. Iš to matyti, kad pagal vidaus teisės aktų kriterijus prieš bendrovę, remiantis 2004 m. SR gairių 10 konstatuojamąja dalimi, kolektyvinę nemokumo procedūrą buvo galima pradėti bent 2003 m., 2005 ir 2008 m. pabaigoje.
- (65) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad tuo metu, kai suteiktos ankstesnės priemonės, bendrovė ENVC pagal 2004 m. SR gaires buvo sunkumų patirianti įmonė.

<sup>(19)</sup> Šaltinis: metinės bendrovės EMPORDEF 2012 m. ataskaitos.

<sup>(20)</sup> Šaltinis: metinės bendrovės EMPORDEF 2012 ir 2013 m. ataskaitos. Iš metinių bendrovės ENVC 2001, 2002 ir 2003 m. ataskaitų matyti, kad bendrovės ENVC bendras nuosavas kapitalas buvo neigiamas 2000 m. (– 5,99 mln. EUR), 2001 m. (– 10,97 mln. EUR), 2002 m. (– 22,09 mln. EUR) ir 2003 m. (– 48,97 mln. EUR).

## 6.2. Pagalbos buvimas

- (66) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybės 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.
- (67) Todėl norint padaryti išvadą, ar valstybės pagalba yra teikiama, reikia įvertinti, ar nustatytos priemonės atitinka visus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kartu taikomus kriterijus (t. y. valstybės išteklių perdavimo, atrankiojo pranašumo, galimo konkurencijos iškraipymo ir įtakos ES vidaus prekybai).
- (68) Komisija šiuo atžvilgiu jau pažymėjo, kad Portugalija neginčija, jog **subsidijos laivų statybai** yra valstybės pagalbos pobūdžio, nes, pasak Portugalijos valdžios institucijų, jos suteiktos pagal Įstatyminių potvarkį Nr. 296/89, kuriuo įgyvendinta Direktyva 87/167/EB. Komisija įvertins jų suderinamumą su vidaus rinka 6.4 skirsnyje.
- (69) Dėl 2005 ir 2006 m. suteiktų 257 791 EUR **subsidijų profesiniam mokymui** Portugalija nurodo, kad subsidijos suteiktos pagal Europos socialinio fondo remiamą Užimtumo, mokymo ir socialinės plėtros veiksmų programą (POEFDS). Komisija pažymi, kad šios lėšos *per se* yra valstybės pagalba, nes valstybė narė jas suteikė iš 2000–2006 m. struktūrinių fondų lėšų. Todėl Komisija 6.4 skirsnyje tiesiogiai vertins jų suderinamumą su vidaus rinka.

### 6.2.1. Valstybės ištekliai ir priskirtinumas

- (70) Portugalija neginčija sprendime pradėti procedūrą išdėstytų pirminių Komisijos išvadų dėl to, kad naudoti valstybės ištekliai ir kad priemonės priskirtinos prie valstybės priemonių.
- (71) Pirmiausia Komisija pabrėžia, kad DGTF paskolos, subsidijos laivų statybai ir profesiniam mokymui suteiktos tiesiogiai iš valstybės biudžeto (daugiausia per DGTF), todėl nėra abejonės, kad šios ankstesnės priemonės apima valstybės išteklius ir yra priskirtinos prie valstybės priemonių.
- (72) Dėl bendrovės EMPORDEF Komisija taip pat mano, kad savo veiksmams ji naudojo valstybės išteklius (nes bendrovės EMPORDEF biudžetą tiesiogiai finansuoja valstybė) ir kad šie veiksmai, vadovaujantis Sprendimu *Stardust Marine* <sup>(21)</sup>, priskirtini prie valstybės veiksmų. Pirmiausia Komisija pažymi, kad tai viešoji kontroliuojančioji bendrovė, kurios 100 % dalis priklauso valstybei. Vienintelis bendrovės EMPORDEF akcininkas yra DGTF, kuris atstovauja valstybei. Be to, bendrovę EMPORDEF finansiniu požiūriu tiesiogiai prižiūri Finansų ir viešųjų administracijų ministerija, o sektoriniu požiūriu – Nacionalinės gynybos ministerija <sup>(22)</sup>.
- (73) Be to, remiantis bendrovės EMPORDEF interneto svetaine, jos veikla atitinka vienintelės akcininkės, t. y. valstybės, uždavinius, politiką ir tikslus <sup>(23)</sup>. Bendrovės EMPORDEF prezidentą ir vykdomuosius direktorius tiesiogiai skiria Nacionalinės gynybos ministras <sup>(24)</sup>.

<sup>(21)</sup> Sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, EU:C:2002:29.

<sup>(22)</sup> Šaltinis: <http://www.empordef.pt/main.html>.

<sup>(23)</sup> Šaltinis: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>.

<sup>(24)</sup> Žr. Nacionalinės gynybos ministerijos svetainėje pateiktą kandidatų sąrašą ( <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Taip pat žr. bendrovės EMPORDEF interneto svetainę ( <http://www.empordef.pt/main.html>), kai kuriuos pranešimus spaudai, pavyzdžiui, [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1768612](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612) arba [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1950754](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754).

- (74) Be to, kas išdėstyta, taisyklėse, pagal kurias planuota privatizuoti bendrovę ENVC (žr. 2.2 skirsnį), aiškiai nurodyta, kad galutinį sprendimą turėjo priimti Portugalijos vyriausybė, ne bendrovė EMPORDEF. Remdamasi netiesioginiais įrodymais, Komisija pažymi, kad 2012 m. sausio 4 d. Portugalijos nacionalinės gynybos ministerija paskelbė pranešimą spaudai, kuriame nurodė: *2011 m. liepos 2 d. Nacionalinės gynybos ministerija nusprendė sustabdyti [ENVC] likvidavimą. Rugspjūčio mėn. Nacionalinės gynybos ministerija pavedė naujai bendrovės EMPORDEF administracijai rasti sprendimą, kaip išvengti bendrovės ENVC likvidavimo ir uždarymo* <sup>(25)</sup>. Be to, keletą kartų Nacionalinės gynybos ministras viešai skelbė, kokius žingsnius reikia žengti dėl planuojamo bendrovės ENVC privatizavimo <sup>(26)</sup>. Kai privatizavimo planų buvo atsisakyta, Portugalijos vyriausybė įgalioto bendrovę EMPORDEF imtis reikiamų priemonių dėl bendrovės ENVC <sup>(27)</sup>.
- (75) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad bendrovės EMPORDEF veiksmai priskirtini prie valstybės veiksmų ir kad ankstesnės bendrovei ENVC suteiktos priemonės apėmė valstybės išteklius.

#### 6.2.2. Atrankusis pranašumas

- (76) Dėl to, ar ankstesnėmis priemonėmis bendrovei ENVC suteikta nederamo atrankiojo pranašumo Komisija pažymi, kad Portugalija mano, jog daugumos ankstesnių priemonių atveju taip nėra, nes jos atitiktų RED principą.
- (77) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad nepaisant ribotos tuo metu turėtos informacijos, atrodo mažai tikėtina, kad kuris nors racionalus privatus veiklos vykdytojas bendrovei ENVC būtų suteikęs ankstesnes priemones. Iš tikrųjų, atsižvelgdama į bendrovės ENVC to meto sunkumus, Komisija laikėsi pirminės nuomonės, kad racionalus rinkos dalyvis, veikdamas rinkos sąlygomis, tokio finansavimo tokiai bendrovei kaip ENVC nebūtų suteikęs. Komisija taip pat padarė pirminę išvadą, kad pranašumas pagal pobūdį būtų atrankus, nes jį įgijo tik bendrovė ENVC.
- (78) Dėl **2006 m. kapitalo padidinimo** Komisija nesutinka su Portugalijos nuomone, kad RED, užuot bendrovę ENVC likvidavęs, būtų pasirinkęs didinti jos kapitalą, kad leistų bendrovei tęsti veiklą laivų statybos rinkoje, ypač, atsižvelgdamas į tuo metu turėtus užsakymus pagal 15 statybos projektų, kurių bendra vertė sudarė 386 mln. EUR (žr. 44 konstatuojamąją dalį).
- (79) Pirmiausia Komisija pažymi, kad racionalus rinkos dalyvis būtų atsižvelgęs į tai, ar ekonomiškai racionaliau bendrovę likviduoti, ar suteikti papildomo kapitalo, turint galvoje prastus 2000–2006 m. finansinius bendrovės veiklos rezultatus, taip pat būtų atsižvelgęs į bendrovę ENVC iki 2006 m. kapitalo padidinimo valstybės suteiktas ankstesnes priemones (t. y. vieną iš DGTF 30 mln. EUR paskolų, suteiktų 2006 m. sausio–vasario mėn., daugiau kaip 27 mln. EUR subsidijas laivų statybai, subsidijas profesiniam mokymui).
- (80) Nors atrodė, kad turimų užsakymų vertė yra didesnė už sumą, gautą pagal ankstesnes priemones, Komisija laikosi nuomonės, kad racionalus rinkos dalyvis taip pat būtų įvertinęs, ar yra tikėtina, kad bendrovė ENVC galės

<sup>(25)</sup> Teksto originalas portugalų kalba: „<...> no passado dia 2 de julho de 2011 o Ministério da Defesa Nacional decidiu suspender o desmantelamento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Em agosto, o Ministério da Defesa Nacional mandatou a nova administração da Empordef para que fosse encontrada uma solução que evitasse esse desmantelamento e encerramento dos ENVC.“ Žr. <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120104-mdn-envc.aspx>.

<sup>(26)</sup> Pavyzdžiui, žr. <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120502-mdn-envc.aspx> ir <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>.

<sup>(27)</sup> Pavyzdžiui, žr. <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-cm.aspx>. Tai, kad valstybė dalyvavo bendrovei EMPORDEF imantis veiksmų, dar kartą įrodo šis Portugalijos vyriausybės pranešimas spaudai: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-atualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>.

užbaigti statybas pelningai ir (arba) iki sutartyje nustatyto termino, kad išvengtų baudų mokėjimo <sup>(28)</sup>. Remiantis Portugalijos pateikta informacija, nėra duomenų, patvirtinančių, kad bendrovė EMPORDEF būtų tai įvertinusi 2006 m. didinant kapitalą.

- (81) Be to, Portugalija pažymi, kad pagal banko BPI 2005 m. rugpjūčio mėn. parengtą restruktūrizavimo planą, apskaičiuotosios bendrovės ENVC uždarymo sąnaudos sudarė 175 mln. EUR. Pasak Portugalijos, atsižvelgiant į tai, kad likviduoti bendrovę buvo sunkiau negu padidinti kapitalą, pirmosios veiklos krypties nebuvo laikomasi.
- (82) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo plane pateikti banko BPI skaičiavimai nėra pagrįsti įrodymais. Todėl Komisija negali įvertinti šių skaičiavimų tikslumo ir padaryti išvados, ar bendrovei EMPORDEF iš tikrųjų buvo ekonomiškai racionaliau padidinti kapitalą, o ne likviduoti bendrovę.
- (83) Be to, Komisija pažymi, kad vien banko BPI parengtu restruktūrizavimo planu nebuvo galima sugrąžinti bendrovės ENVC gyvybingumo, pagal pagrindinį scenarijų jai reikėjo 45–50 mln. EUR išorės lėšų, blogiausiu atveju – apie 70–80 mln. EUR. Suma, kuria 2006 m. didintas kapitalas (24,875 mln. EUR), vis tiek yra daug mažesnė už šias prognozuojamas sumas, todėl bendrovei ENVC tai nebūtų leidę susigrąžinti gyvybingumo.
- (84) Pagaliau Komisija pažymi, kad bendrovę ENVC reikėjo iš esmės pertvarkyti, kaip pripažinta banko BPI parengtame restruktūrizavimo plane. Nors restruktūrizavimo planas yra tik projektas, jame jau pažymėti bendrovės ENVC sunkumai ir papildomų išorės lėšų poreikis. Tačiau restruktūrizavimo plane aiškiai konstatuota, kad tai, ar bendrovei ENVC pavyks susigrąžinti gyvybingumą, labai priklausys nuo to, ar bendrovės vadovybė sugebės įvykdyti sutartis, ir nuo laivų statybos rinkos vystymosi. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad Portugalija nepateikė jokių įrodymų, kad bendrovė EMPORDEF 2006 m. didindama kapitalą (kapitalas bet kuriuo atveju būtų mažesnis už restruktūrizavimo plane apskaičiuotąsias sumas, kurių reikėjo tam, kad bendrovė susigrąžintų gyvybingumą) atsižvelgė į šiuos elementus.
- (85) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad apdairus rinkos ekonomikos dalyvis nebūtų 2006 m. didinęs kapitalo, todėl kapitalo didinimu bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.
- (86) Kalbant apie **2012 ir 2013 m. paskolas**, kurias suteikė bendrovė EMPORDEF (iš viso 101 118 066,03 EUR), iš Portugalijos pateiktos informacijos matyti, kad 2012 m. bendrovė EMPORDEF pasirašė su bendrove ENVC 70 sutarčių, daugiausia trumpalaikių, 90 dienų trukmės. Paskolos teiktos įvairiomis sumomis su įvairiomis palūkanų normomis, dažniausiai prie 3 mėnesių EURIBOR pridėjus tam tikrą maržą. Tačiau kai kuriose sutartyse nustatyta fiksuota palūkanų norma, ypač sutartyse, kurios pasirašytos nuo 2012 m. spalio mėn. (pavyzdžiui, žr. sutartis, pasirašytas 2012 m. kovo 30 d. dėl 16,7 mln. EUR su 2 % palūkanomis, 2012 m. lapkričio 2 d. dėl 10,570 mln. EUR su 5,871 % palūkanomis ir 2012 m. gruodžio 1 d. dėl 1 mln. EUR su tokiais pačiomis, 5,871 %, palūkanomis). Taip pat matyti, kad paskolos nebuvo užtikrintos.
- (87) Portugalija tvirtina, kad DGTF paskolomis pagalba neteikta, nes bendrovė EMPORDEF bendrovei ENVC taikė tokias pačias palūkanas, kokias gavo rinkoje. Kadangi bet kuriuo atveju būtų laikoma, kad bendrovei EMPORDEF tenka galutinė atsakomybė už bendrovės ENVC skolas ir įsipareigojimus, nes ji vienintelė šios bendrovės akcininkė, Portugalija tvirtina, kad labiau susisaistydama su bendrove ENVC, bendrovė EMPORDEF nepadidino savo rizikos.
- (88) Pirmiausia neatrodo, kad bendrovė EMPORDEF būtų atsakinga už visas bendrovės ENVC skolas ir įsipareigojimus, nes EMPORDEF ir ENVC yra ribotos turtinės atsakomybės bendrovės (port. *sociedade anónima*). Pagal bendrą taisyklę ribotos turtinės atsakomybės bendrovių narių (dalininkų) įsipareigojimai pagal Portugalijos įmonių kodekso <sup>(29)</sup> 271 straipsnį apriboti turimų akcijų verte. Vadinasi, 2012 ir 2013 m. suteikdama paskolas bendrovei ENVC, bendrovė EMPORDEF būtų patyrusi papildomos rizikos, kuri būtų viršijusi toje bendrovėje turimas akcijas.

<sup>(28)</sup> Šiuo atžvilgiu Komisija kaip *ex post* įrodymus pažymi tai, kad 2009 m. IGF ataskaitoje (žr. 49 konstatuojamąją dalį) pabrėžta, jog 2005–2007 m. bendrovė ENVC pristatė 11 laivų, kurių statybos sąnaudos 15,4 % viršijo sutartyje sulytas sąnaudas (reikia pažymėti, kad bendrovės ENVC biudžete suplanuotos sąnaudos jau 4,1 % viršijo sutartyje sulytas sąnaudas; vadinasi, bet kuriuo atveju bendrovei šių laivų statyba būtų nuostolinga).

<sup>(29)</sup> Šaltinis: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes\\_accounting\\_report\\_2011/portugal\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf).

- (89) Bet kuriuo atveju, nepaisydama to, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2012 ir 2013 m. suteikdama paskolas bendrovei ENVC, bendrovė EMPORDEF veikė ne kaip racionalus rinkos investuotojas. Tuo metu bendrovės ENVC finansinė padėtis buvo itin sudėtinga: jos nuostoliai praėjusiais metais pasiekė 22,70 mln. EUR (žr. 3 lentelę), neigiamas nuosavas kapitalas buvo – 129,63 mln. EUR (žr. 63 konstatuojamąją dalį). Atsižvelgdama į bendrovės ENVC sunkumus, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos investuotojas būtų įvertinęs bendrovės ENVC finansinę padėtį ir išanalizavęs, ar bendrovė galės grąžinti paskolas ir sumokėti palūkanas. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad kelios finansų įstaigos – Komisija neturi pagrindo įtarti, kad jos veikė ne kaip rinkos investuotojos – atsisakė suteikti paskolas tiesiogiai bendrovei ENVC. Tai savaime rodo, kad rinkoje nebebuvo tikima, kad bendrovė ENVC sugebės grąžinti paskolas.
- (90) Vien atkartodama rinkoje jai taikytas palūkanas už paskolas, bendrovė EMPORDEF suteikė bendrovei ENVC nederamo pranašumo, nes bendrovė ENVC nebūtų galėjusi pasiekti tokių sąlygų – iš tikrųjų bendrovė ENVC rinkoje negavo jokių paskolų. Nors kai kurios bendrovės EMPORDEF bendrovei ENVC taikytos palūkanos galėtų būti laikomos palyginti didelėmis (pavyzdžiui, 3 mėnesių EURIBOR ir 8,431 % marža pagal 2012 m. gegužės 30 d. pasirašytą sutartį), Komisija mano, kad jokia privati finansų įstaiga akivaizdžių sunkumų turinčiai įmonei nebūtų suteikusi tokios paskolos be užtikrinimo.
- (91) Komisija taip pat pažymi, kad kai sukako pirmųjų sutarčių 90 dienų terminas, bendrovė EMPORDEF galėjo matyti, kad bendrovė ENVC nei grąžino pagrindinės paskolos dalies, nei sumokėjo kokių nors palūkanų (žr. 51 konstatuojamąją dalį). Tuo remdamasi Komisija mano, kad racionalus rinkos dalyvis papildomų paskolų bendrovei ENVC nebūtų suteikęs.
- (92) Todėl Komisija daro išvadą, kad 2012 ir 2013 m. paskolomis bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.
- (93) Dabar Komisija įvertins, ar 56 mln. EUR **DGTF paskolomis** bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo. Portugalija nurodo, kad šioms paskoloms taikytą palūkanų normą sudarė 6 mėnesių EURIBOR ir nuo konkrečios sutarties priklausanti kintama marža. Pasak Portugalijos, šis atlygis investuotojui būtų pakankamas, todėl tuo paneigiama, kad suteikta nederamo pranašumo ir teikta valstybės pagalba. Portugalija taip pat pažymi, kad DGTF paskolos suteiktos atsižvelgiant į bendrovės ENVC turėtus užsakyumus.
- (94) Komisija negali sutikti su Portugalijos nuomone, kad, nustačius palūkanų normą, kurią sudaro 6 mėnesių EURIBOR ir kintama marža, DGTF paskolos taptų rinkos sąlygas atitinkančiomis paskolomis. 4 lentelėje susumuota bendra DGTF paskoloms jų pasirašymo metu taikyta palūkanų norma:

4 lentelė

**Bendra DGTF paskoloms taikyta palūkanų norma**

Sutarties pasirašymo data	Suma EUR	6 mėnesių EURIBOR (a) (%)	Marža <sup>(1)</sup> (b)	Bendra palūkanų norma (a) + (b) (%)
2006 m. sausio 31 d.	30 000 000	2,698	150 bp	4,198 <sup>(2)</sup>
2008 m. gruodžio 11 d.	8 000 000	3,417	100 bp	4,417
2010 m. balandžio 28 d.	5 000 000	0,964	100 bp	1,964
2011 m. balandžio 27 d. (išmokėta dviem dalimis 2011 m. balandžio mėn. ir 2011 m. birželio mėn.)	13 000 000	1,661	3,907 % (2011 m. balandžio mėn.) 3,580 % (2011 m. birželio mėn.)	5,568 (2011 m. balandžio mėn.) 5,241 (2011 m. birželio mėn.)

<sup>(1)</sup> Pagal 2011 m. balandžio 27 d. pasirašytą sutartį taikytina marža – vidutinė apskaitimo sandorių marža, taikoma lygiavertės trukmės Portugalijos viešajai skolai (Portugalijos pateikti duomenys).

<sup>(2)</sup> Nuo 2010 m. palūkanų norma suderinta su 2008 m. gruodžio 11 d. paskolos palūkanų norma.

- (95) Kad įsitikintų, ar DGTF paskoloms taikytos palūkanų normos atitiko rinkos sąlygos, Komisija kaip tiksliausiu pakaitiniu rodikliu remsis taisyklėse, kurias reikėjo tuo metu taikyti, nustatytomis orientacinėmis normomis.
- (96) Pirmiausia, kaip nurodyta 6.1 skirsnyje, Komisija daro prielaidą, kad 2006 ir 2008 m. bendrovė ENVC buvo sunkumų patirianti įmonė. Ypač dėl 2006 m. DGTF paskolos Komisija pažymi, kad pagal 2009 m. IGF ataskaitą 2005 m. gruodžio 31 d. bendrovėje ENVC buvo susiklosčiusi techninio bankroto padėtis. Dėl 2008 m. DGTF paskolos toje pačioje ataskaitoje pažymėta, kad 2008 m. pabaigoje bendrovėje ENVC vėl susiklostė techninio bankroto padėtis (žr. 64 konstatuojamąją dalį).
- (97) Konkrečiai, kalbant apie 2006 m. DGTF paskolą, 1997 m. Komisijos pranešime dėl orientacinių ir nuolaidų normų metodo nustatymo <sup>(30)</sup>, kuri reikėjo taikyti tuo metu, nurodyta, kad konkrečios rizikos atveju prie bazinės normos (kuri Portugalijoje 2006 m. sausio mėn. buvo 3,70 % <sup>(31)</sup>) reikia pridėti 400 bp arba didesnę priedą. Šiuo atžvilgiu Komisija pabrėžia bendrovės ENVC to meto sunkumus ir tai, kad bendrovė faktiškai buvo atsidūrusi techninio bankroto padėtyje. Be to, pagal 2006 m. DGTF paskolos sutartį bendrovė ENVC sutiko kaip užtikrinimo priemonę panaudoti pajamas iš tam tikrų Portugalijos laivynui statomų laivų statybos. Tačiau neaišku, ar rinkos sąlygomis veikiantis skolintojas tokią užtikrinimo priemonę būtų priėmęs, atsižvelgiant į bendrovės ENVC problemas, susijusias su galimybe statybas užbaigti pelningai ir (arba) iki sutartyse nustatytų terminų (žr. 80 konstatuojamąją dalį ir 28 išnašą). Bet kuriuo atveju Komisijai nepateikta duomenų, kurie leistų išnagrinėti šias statybos sutartis. Todėl Komisija mano, kad būtų protinga taikyti bent 400 bp maržą. Tada taikytina orientacinė palūkanų norma būtų bent 7,70 % ir daug didesnė už DGTF faktiškai taikytą 4,198 % palūkanų normą.
- (98) Kalbant apie 2008 m. DGTF paskolą, Komisijos 2008 m. komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo <sup>(32)</sup>, kuri reikėjo taikyti tuo metu, nurodyta, kad prie bazinės normos (kuri Portugalijoje 2008 m. gruodžio mėn. buvo 2,05 % <sup>(33)</sup>) reikia pridėti maržą pagal atitinkamos įmonės reitingą ir pasiūlyto užtikrinimo dydį. Atsižvelgiant į to meto bendrovės ENVC sunkumus ir tai, kokia maža užtikrinimo suma (žr. 97 konstatuojamąją dalį, kuri taikoma *mutatis mutandis*), taikytina marža sudarytų ne mažiau kaip 1 000 bp. Tada taikytina orientacinė palūkanų norma būtų ne mažesnė kaip 12,05 % ir taip pat daug didesnė už DGTF faktiškai taikytą 4,417 % palūkanų normą.
- (99) Dėl 2010 ir 2011 m. DGTF paskolų Komisija pakartoja savo nuomonę, kad tuo metu, kai buvo suteiktos paskolos, bendrovė ENVC atitiko sunkumų patiriančios įmonės kriterijus (žr. 6.1 skirsnį). Remiantis 2008 m. Komisijos komunikatu dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo, kuri reikėjo taikyti tuo metu, 2008 m. balandžio mėn. Portugalijai taikyta bazinė norma buvo 1,24 %, o 2011 m. balandžio mėn. 1,49 %.
- (100) Dėl 2010 m. DGTF paskolos Komisija pažymi, kad griežtas užtikrinimas nesuteiktas, bendrovė ENVC tik pažadėjo paskolai grąžinti panaudoti pajamas, kurias gaus pagal bendrąją sutartį su Nacionalinės gynybos ministerija. Atsižvelgdama į tai ir į to meto bendrovės ENVC sunkumus, Komisija laikosi nuomonės, kad taikytina marža turėtų sudaryti ne mažiau kaip 1 000 bp. Todėl taikytina orientacinė norma būtų ne mažesnė kaip 11,24 %, o ne daug mažesnė 1,964 % norma, kurią taikė DGTF.
- (101) Pagaliau dėl 2011 m. DGTF paskolos Komisija pažymi, kad 2010 m. DGTF paskolai faktinis užtikrinimas nesuteiktas, bendrovė ENVC tik pažadėjo paskolai grąžinti panaudoti pajamas, kurias gaus pagal bendrąją sutartį su Nacionalinės gynybos ministerija, bet tai dar turėjo patvirtinti bendrovės ENVC administracinė valdyba ir Nacionalinės gynybos ministerija. Taigi labai abejotina, ar tokio dydžio užtikrinimą rinkos sąlygomis veikiantis skolintojas galėtų laikyti pakankamu. Todėl atsižvelgdama į tai, kad bendrovė ENVC tuo metu buvo sunkumų patirianti įmonė, Komisija mano, kad taikytina marža turėtų būti ne mažesnė kaip 1 000 bp, vadinasi, orientacinė norma turėtų būti bent 11,49 %, daug didesnė už bendrovei ENVC faktiškai taikytas palūkanų normas (2011 m. balandžio mėn. 5,568 %, 2011 m. birželio mėn. 5,241 %).
- (102) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad DGTF paskolomis bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.

<sup>(30)</sup> OLC 273, 1997 9 9, p. 3.

<sup>(31)</sup> Šaltinis: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates\\_eu25\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf).

<sup>(32)</sup> OLC 14, 2008 1 19, p. 6.

<sup>(33)</sup> Šaltinis: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/base\\_rates\\_eu27\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf).



- (103) Dėl **patvirtinimo raštų**, kuriuos bendrovė EMPORDEF išdavė 2007–2011 m., Komisija pirmiausia pažymi, kad jie pagal pobūdį labai panašūs į garantiją, nes daugumoje šių raštų bendrovė EMPORDEF konkrečiai nurodė, kad visomis išgalėmis stengsis užtikrinti, kad bendrovė ENVC turėtų reikiamų priemonių pagrindinei paskolos sutarčiai įvykdyti. Tačiau 2007 m. sausio 8 d. ir 2008 m. birželio 26 d. patvirtinimo raštai suformuluoti kitaip. Tuose raštuose bendrovė EMPORDEF pažymi, kad jai priklauso 100 % bendrovės ENVC dalis ir kad ši jos akcijų nuosavybė nebus mažinama; kitu atveju skolinantysis bankas gali prašyti, kad bendrovė ENVC grąžintų paskolą prieš terminą. Vien šio teiginio nepakanka, kad Komisija bendrovę EMPORDEF laikytų atsakinga už atitinkamas paskolas, todėl jo nepakanka, kad raštai būtų prilyginti garantijoms. Todėl nenustatyta, kad šiais raštais bendrovei ENVC būtų buvę suteikta pranašumo.
- (104) Dėl likusiųjų patvirtinimo raštų (t. y. išduotų 2009, 2010 ir 2011 m.), turint galvoje, kad bendrovė EMPORDEF skelbia, jog yra pasirengusi išikišti, jeigu bendrovė ENVC neįvykdytų pagrindinės paskolos sutarties, yra aišku, kad šie raštai prilygsta garantijai, nes bendrovė EMPORDEF skolinančiajai finansų įstaigai garantuoja, kad įsipareigoja visomis išgalėmis stengtis, kad bendrovė ENVC turėtų lėšų ir galėtų grąžinti paskolas. Eilinis rinkos dalyvis mainais už tokios rūšies „garantiją“ būtų paprašęs užmokesčio, bet bendrovė EMPORDEF to niekada nedarė, nepaisydama reikšmingos rizikos, kad bendrovė ENVC, atsižvelgiant į jos to meto sunkumus, negalės grąžinti paskolų.
- (105) Pagal Komisijos pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai <sup>(34)</sup> (toliau – Pranešimas dėl garantijų) 2.2 skirsnį už prisiimamą riziką turėtų būti atlyginama, sumokant tam tikrą priemoką. Kai paskolos gavėjas neprivalo mokėti priemokos arba moka nedidelę priemoką, jis įgyja pranašumą. Palyginus su tais atvejais, kai garantija nesuteikiama, dėl valstybės garantijos paskolos gavėjas gali gauti paskolą palankesniais finansinėmis sąlygomis nei tos, kurios paprastai taikomos finansų rinkose. Turėdamas valstybės garantiją, paskolos gavėjas dažniausiai gali susitarti dėl mažesnių palūkanų ir (arba) mažesnio užstato. Kai kuriais atvejais neturėdamas valstybės garantijos paskolos gavėjas gali nerasti finansų įstaigos, galinčios skolinti bet kokiomis sąlygomis. Todėl reikia išnagrinėti, ar iš esmės garantiją buvo galima gauti rinkos sąlygomis finansų rinkose ir ar už garantiją buvo sumokėta <sup>(35)</sup> rinkos priemoka.
- (106) Komisija pažymi, kad už patvirtinimo raštus atlygis nemokėtas ir kad bendrovė ENVC nemokėjo jokios priemokos bendrovei EMPORDEF. Todėl bendrovei EMPORDEF už patirtą riziką neatlyginta. To savaime pakanka padaryti išvadą, kad patvirtinimo raštais, kurie turi į garantijas panašių požymių, bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.
- (107) Dėl Portugalijos argumento, kad bet kuriuo atveju būtų laikoma, kad bendrovei EMPORDEF tenka galutinė atsakomybė už bendrovės ENVC skolas, nes ji vienintelė šios bendrovės akcininkė, Komisija nurodo 88 konstatuojamojoje dalyje pateiktus savo argumentus, kurie taikomi *mutatis mutandis*.
- (108) Taigi, Komisija laikosi nuomonės, kad 2009, 2010 ir 2011 m. patvirtinimo raštais bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.
- (109) Dėl **paskolos laivui „Atlântida“** Komisija pažymi, kad 2009 m. gruodžio mėn. bendrovė EMPORDEF suteikė bendrovei ENVC 37 mln. EUR, kuriuos gavo iš banko CGD, kad nutrauktų bylą su bendrove „Atlanticonline“. Tuo metu, kai ENVC jau buvo sunkumų patirianti įmonė, racionalus rinkos dalyvis būtų įvertinęs bendrovės padėtį ir jos pajėgumą grąžinti paskolą, užuot paprasčiausiai pervedęs jai lėšas. Be to, racionalus rinkos dalyvis būtų įvertinęs su šia operacija susijusią riziką ir galimybę parduoti laivą kitam pirkėjui – panašiai galiausiai ir įvyko 2011 m. rugsėjo mėn. (žr. 30 konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymi, kad paskola bendrovei EMPORDEF suteikta už metinę palūkanų normą, kurią sudaro 6 mėnesių EURIBOR ir 2 % marža, vadinasi, sutarties sudarymo metu ji buvo 2,993 %. Tačiau, remiantis 2008 m. Komisijos komunikatu dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo, kurį reikėjo taikyti tuo metu, 2009 m. gruodžio mėn. Portugalijai reikėjo taikyti 1,45 % bazinę normą, o atsižvelgiant į bendrovės ENVC sunkumus ir į tai, kad nebuvo griežto užtikrinimo, prie jos reikėjo pridėti ne mažesnę kaip 1 000 bp maržą. Todėl taikytina orientacinė norma būtų ne mažesnė kaip 11,45 %.

<sup>(34)</sup> OL C 155, 2008 6 20, p. 10. Taip pat žr. 2000 m. Komisijos pranešimą dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai (OL C 71, 2000 3 11, p. 14).

<sup>(35)</sup> Pavyzdžiui, žr. 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo 2008/948/EB dėl Vokietijos priemonių DHL ir Leipcigo-Halės oro uosto naudai C-48/06 (ex N 227/06) (OL L 346, 2008 12 23, p. 1) 249 ir 250 konstatuojamąsias dalis.

- (110) Komisija supranta, kad bendrovė ENVC bendrovei EMPORDEF negrąžino 37 mln. EUR laivui „Atlántida“ suteiktos paskolos ir nesumokėjo palūkanų už ją, išskyrus 2010 m. sumokėtas 840 480,54 EUR palūkanas. Tuo remdamasi ir į tai atsižvelgdama, Komisija daro išvadą, kad paskola laivui „Atlántida“ bendrovei ENVC suteikta nederamo pranašumo.

#### 6.2.3. Konkurencijos iškraipymas ir įtaka ES vidaus prekybai

- (111) Tikėtina, kad ankstesnės priemonės gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nes bendrovė ENVC konkuruoja su kitų Europos Sąjungos valstybių narių ir kitų pasaulio šalių laivų statyklomis. Todėl dėl aptariamų ankstesnių priemonių bendrovė ENVC galėjo tęsti veiklą, priešingai nei kiti konkurentai, nepatirdama padarinių, kuriuos paprastai sukelia prasti finansiniai rezultatai. Todėl ankstesnėmis priemonėmis konkurencija taip pat iškraipyta.

#### 6.2.4. Išvada dėl valstybės pagalbos buvimo ir jos dydžio

- (112) Remdamasi pirmiau išdėstytu vertinimu, Komisija daro išvadą, kad ankstesnės priemonės yra valstybės pagalba, nes atitinka SESV 107 straipsnio 1 dalyje išdėstytus būtinius valstybės pagalbos apibrėžties kriterijus, išskyrus 2007 m. sausio 8 d. ir 2008 m. birželio 26 d. patvirtinimo raštus (žr. 103 konstatuojamąją dalį).
- (113) Kaip nurodyta 68 ir 69 konstatuojamosiose dalyse, **subsidijos laivų statybai ir profesiniam mokymui** yra, atitinkamai, 27 129 933,20 EUR ir 257 791 EUR valstybės pagalba.
- (114) Dėl likusiųjų ankstesnių priemonių Komisija pakartoja, kad turint galvoje to meto bendrovės ENVC sunkumus, nė vienas rinkos dalyvis jų bendrovei nebūtų suteikęs. Dėl šios priežasties Komisija laikosi nuomonės, kad bendrovė ENVC gavo valstybės pagalbos, kurios suma lygi **2006 m. kapitalo padidinimo** sumai (24,875 mln. EUR).
- (115) Dėl 2009, 2010 ir 2011 m. **patvirtinimo raštų** Komisija pakartoja, kad jie yra labai panašūs į garantijas (žr. 103 ir 104 konstatuojamąsias dalis). Šiuo atžvilgiu Pranešimo dėl garantijų 4.1 skirsnyje konstatuojama: „Komisija nurodo, kad finansinių sunkumų turinčioms įmonėms rinkos garantas, jeigu toks yra, garantijos suteikimo metu turėtų taikyti didelę priemoną dėl tikėtino išpareigojimų nevykdymo lygio. Jeigu tikimybė, kad paskolos gavėjas nesugebės grąžinti paskolos, tampa ypač didelė, tokia rinkos norma gali nebeegzistuoti, o išimtiniais atvejais garantijos pagalbos elementas gali pasirodyti esąs toks pat didelis, kaip suma, kurią iš tikrųjų padengia minėta garantija.“
- (116) Komisija pažymi, kad bankai bendrovei ENVC suteikė paskolas tik dėl to, kad buvo bendrovės EMPORDEF „garantijos“ (patvirtinimo raštų forma), kuriomis bendrovė EMPORDEF bankams patvirtino, kad visomis išgalėmis stengsis užtikrinti, kad bendrovė ENVC grąžintų paskolas. Be to, Komisija pažymi, kad patvirtinimo raštai išduoti neatlygintinai tokiu metu, kai bendrovė ENVC turėjo sunkumų, ir nepaisant reikšmingos rizikos, kad ji negalės įvykdyti savo išpareigojimų. Be to, Komisija pažymi, kad bendrovė ENVC bent tris kartus atsidūrė techninio bankroto padėtyje (žr. 64 konstatuojamąją dalį), bet, nepaisydama to, bendrovė EMPORDEF nusprendė išduoti patvirtinimo raštus be priemokos. Dėl šių aplinkybių Komisija daro išvadą, kad nėra rinkos normos, kurią būtų galima naudoti kaip pagrįstą lyginamąjį rodiklį, todėl laikosi nuomonės, kad bendrovė ENVC gavo valstybės pagalbą, kurią sudaro 2009, 2010 ir 2011 m. patvirtinimo raštais garantuotos sumos (t. y. 51 280 000 EUR).
- (117) Panaši logika taikoma bendrovei ENVC suteiktoms paskoloms, t. y. **2012 ir 2013 m. paskoloms, DGTF paskoloms ir paskolai laivui „Atlántida“**. Bendrovė EMPORDEF ir DGTF suteikė šias paskolas bendrovei ENVC tuo metu, kai bendrovė turėjo sunkumų, ir joks racionalus rinkos dalyvis jų nebūtų suteikęs. Tai ypač akivaizdu 2012 ir 2013 m. paskolų atveju, nes, kaip nurodyta 21 konstatuojamojoje dalyje, bankai nebeteikė paskolų bendrovei ENVC ir sutiko jas suteikti tik bendrovei EMPORDEF. Komisija taip pat pažymi, kad DGTF paskolos ir

paskola laivui „Atlántida“ suteiktos 2006–2011 m. Tais metais privatūs bankai sutiko skolinti bendrovei ENVC tik su bendrovės EMPORDEF garantija (patvirtinimo raštų forma). Iš to matyti, kad joks rinkos dalyvis nenorėjo suteikti paskolos vien bendrovei ENVC. Todėl, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad bendrovė ENVC gavo valstybės pagalbą, kuri lygi 2012 ir 2013 m. paskolų (101 118 066,03 EUR), DGTF paskolų (atitinkamai, 30 mln. EUR, 8 mln. EUR, 5 mln. EUR ir 13 mln. EUR) ir paskolos laivui „Atlántida“ (37 mln. EUR) sumai.

### 6.3. Neteisėta pagalba

- (118) SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad valstybė narė pagalbos priemonės negali įgyvendinti tol, kol Komisija nepriima sprendimo, kuriuo leidžiama įgyvendinti tą priemonę.
- (119) Komisija pažymi, kad Portugalija ankstesnes priemones bendrovei ENVC skyrė neinformavusi Komisijos ir nepaprašiusi Komisijos patvirtinimo (su 125 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis išimtimis). Komisija apgailestauja, kad Portugalija nesilaikė sąlygos nesiimti veiksmų ir taip pažeidė savo įsipareigojimą pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

### 6.4. Ankstesnių priemonių suderinamumas su vidaus rinka

- (120) Aspektų, kuriais nurodytos priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, suderinamumą reikia vertinti atsižvelgiant į minėto straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytas išimtis.
- (121) Pagal Teisingumo Teismo praktiką, valstybė narė turi pati nurodyti galimą suderinamumo pagrindą ir įrodyti, kad tokio suderinamumo sąlygos išpildytos <sup>(36)</sup>. Portugalijos valdžios institucijos mano, kad dauguma ankstesnių priemonių nėra valstybės pagalba, todėl nenurodė jokio galimo suderinamumo pagrindo.
- (122) Komisija vis tiek vertino, ar kurį nors galimą SESV nustatytą suderinamumo pagrindą būtų galima taikyti ankstesnėms priemonėms.
- (123) Dėl **subsidijų laivų statybai** Portugalija tvirtina, kad subsidijos suteiktos pagal Įstatyminių potvarkį Nr. 296/89, kuriuo įgyvendinta Direktyva 87/167/EEB (žr. 68 konstatuojamąją dalį). Tačiau, kaip Komisija jau pažymėjo sprendime pradėti šią procedūrą, kad ši direktyva nebetaikoma nuo 1990 m. gruodžio 31 d. (žr. direktyvos 13 straipsnį).
- (124) Be to, Portugalija nepateikė jokių įrodymų, kad subsidijos laivų statybai būtų suderinamos pagal kurį nors vėlesnį teisinį pagrindą ir jas būtų galima skelbti suderinama pagalba laivų statybai.
- (125) Vienintelė išimtis yra dvi subsidijos laivų statybai, kurios bendrovei ENVC suteiktos 2003 ir 2005 m. dviems laivams statyti (sutartys C224 ir C225, žr. II priedą). Šias subsidijas leista skirti Komisijos sprendimu byloje C33/2004 <sup>(37)</sup> remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1540/98. Todėl, remdamasi pateikta informacija, Komisija daro išvadą, kad subsidijos po 2 675 275 EUR (arba iš viso 5 350 550 EUR) sutartims C224 ir C225 yra su vidaus rinka suderinama pagalba laivų statybai.
- (126) Vis dėlto Komisija laikosi nuomonės, kad likusios subsidijos laivų statybai (21 779 383,21 EUR) – Portugalija neginčija jų valstybės pagalbos pobūdžio – yra nesuderinamos su vidaus rinka.

<sup>(36)</sup> Sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-364/90, EU:C:1993:157.

<sup>(37)</sup> 2005 m. rugsėjo 6 d. Komisijos sprendimas 2006/946/EB dėl valstybės pagalbos Portugalija – dviejų cheminių medžiagų tanklaivių, pagamintų laivų statykloje „Estaleiros Navais Viana do Castelo, S.A.“ trejų metų pristatymo termino pratęsimas (OL L 383, 2006 12 28, p. 16).

- (127) Dėl **likusiųjų ankstesnių priemonių** (išskyrus 2007 m. sausio 8 d. ir 2008 m. birželio 26 d. patvirtinimo raštus), kaip jau minėta sprendime pradėti procedūrą, atsižvelgiant į priemones ir į bendrovės ENVC sunkumus, vieninteliai aktualūs suderinamumo kriterijai – tai pagalbos sunkumų patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą kriterijai, nustatyti 2004 m. SR gairėse <sup>(38)</sup>.
- (128) Pirmiausia Komisija pakartoja sprendime pradėti procedūrą padarytą savo išvadą, kad 2004 m. SR gairių 3.1 skirsnyje išdėstytos sanavimo pagalbos sąlygos neišpildytos. Pagal 2004 m. SR gairių 25 punkto a papunktį sanavimo pagalba turi būti sudaryta iš likvidumo paramos paskolų garantijų arba paskolų forma; abiem atvejais paskola turi būti suteikta taikant tokias palūkanas, kurios bent yra panašios į sunkumų nepatiriančioms įmonėms suteikiamų paskolų palūkanas. Pavyzdžiui, 2006 m. kapitalo padidinimas jau neatitiktų šio reikalavimo.
- (129) 25 punkto a papunktyje dar priduriama, kad visos paskolos turi būti gražintos ir visos garantijos turi baigtis ne vėliau kaip per šešis mėnesius po to, kai įmonei buvo išmokėta pirmoji išmoka. Kaip paaiškinta pirmiau, nepanašu, kad taip nutiko kurios nors iš vertinamų ankstesnių priemonių atveju.
- (130) 25 punkto b papunktyje nurodyta, kad sanavimo pagalba turi būti pateisinama tuo, kad yra rimtų socialinių sunkumų, ir neturi daryti netinkamo ir neigiamo plintančio poveikio kitoms valstybėms narėms. Portugalija nepateikė įrodymų, kad kuri nors iš ankstesnių priemonių buvo tokia.
- (131) Be to, pagal gairių 25 punkto c papunktį jei apie sanavimo pagalbą nepranešta, valstybė narė ne vėliau nei praėjus šešiams mėnesiams nuo pirmojo sanavimo pagalbos priemonės įgyvendinimo pateikia restruktūrizavimo ar likvidavimo planą arba įrodymą, kad buvo gražinta visa paskola ir (arba), kad garantija buvo panaikinta. Portugalija neįvykdė ir šio svarbaus suderinamumo reikalavimo.
- (132) Pagal 25 punkto d papunktį sanavimo pagalba turi būti apribota tokia suma, kurios reikia, kad įmonė nenutrauktų veiklos. Atsižvelgdama į dideles pagalbos pagal visas ankstesnes priemones sumas, Komisija daro išvadą, kad ir šis reikalavimas neįvykdytas.
- (133) Pagaliau 2004 m. SR gairių 25 punkto e papunktyje reikalaujama laikytis principo „tik vieną ir paskutinį kartą“. Pagal šį principą, jeigu nuo to laiko, kai suteikta sanavimo pagalba arba pasibaigė restruktūrizavimo laikotarpis, praėjo mažiau negu 10 metų, Komisija neleis teikti kitos sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbos. Atsižvelgiant į tai, kad per ankstesnių priemonių laikotarpį valstybė daug kartų ėmėsi intervencinių priemonių, yra aišku, kad principo „tik vieną ir paskutinį kartą“ nesilaikyta ir kad bendrovė ENVC daug kartų naudojosi neteisėta valstybės pagalba.
- (134) Dėl restruktūrizavimo pagalbos, apibrėžtos 2004 m. SR gairių 3.2 skirsnyje, Komisija pažymi, kad Portugalija nepranešė Komisijai apie jokią iš pirmiau aptartų priemonių kaip apie restruktūrizavimo pagalbą, taigi neįrodė, kad yra kuris nors būtinas elementas (restruktūrizavimo planas, nuosavas indėlis, kompensacinės priemonės ir pan.), kad ankstesnes priemones būtų galima laikyti suderinama restruktūrizavimo pagalba.
- (135) Pirmiausia 2004 m. SR gairių 34 punkte nurodyta, kad restruktūrizavimo pagalba turi būti teikiama su sąlyga, kad bus įgyvendintas restruktūrizavimo planas, kurį visais individualios pagalbos atvejais turi patvirtinti Komisija. Be to, bet kuri restruktūrizavimo pagalba privalo apimti priemones, kuriomis būtų stengiamasi išvengti nederamo konkurencijos iškraipymo (kompensacinės priemonės, žr. 38–42 punktus), gavėjas taip pat privalo skirti nuosavą indėlį, kuris bendrovės ENVC atveju būtų turėjęs sudaryti 50 % restruktūrizavimo sąnaudų, nes ENVC buvo didelė įmonė (žr. 38–45 punktus). Be to, kadangi tai sanavimo pagalba, reikėjo laikytis principo „tik vieną ir paskutinį kartą“.

<sup>(38)</sup> Dėl subsidijų profesiniam mokymui Komisija pažymi, kad 2000–2006 m. nacionalinės regioninės pagalbos gairėse (OL C 74, 1998 3 10, p. 9), kurias reikėjo taikyti tuo metu, nebuvo numatyta teikti regioninę pagalbą sunkumų patiriančioms įmonėms.

- (136) Komisija pirmiausia pakartoja, kad principo „tik vieną ir paskutinį kartą“ nesilaikyta (žr. 133 konstatuojamąją dalį). Iš tikrųjų, Komisija pažymi, kad daug ankstesnių priemonių suteiktos ne planuotu 2005–2009 m. restruktūrizavimo laikotarpiu. Taip būtų pažeidžiamas principas „tik vieną ir paskutinį kartą“, todėl to pakanka padaryti išvadą, kad ankstesnių priemonių pagal 2004 m. SR gaires negalima laikyti suderinama restruktūrizavimo pagalba.
- (137) Bet kuriuo atveju, Komisija pabrėžia, kad Portugalija pateikė banko BPI parengtą restruktūrizavimo planą tik 2014 m., t. y. praėjus 5 metams nuo planuoto restruktūrizavimo laikotarpio (2005–2009 m.) pabaigos. Be to, Komisija pabrėžia, jog atrodo, kad banko BPI parengtas planas yra aptarimui skirtas projektas. Bet kuriuo atveju, nors restruktūrizavimo plane, regis, yra kai kurių 2004 m. SR gairėse reikalaujamų elementų, jame nenumatytos kompensacinės priemonės ir joks nuosavas bendrovės ENVC indėlis. Todėl negalima laikyti, kad banko BPI restruktūrizavimo planu įvykdomi būtini 2004 m. SR gairių reikalavimai.
- (138) Kadangi nepasiūlyta nė viena kompensacinė priemonė, nėra bendrovės ENVC nuosavo indėlio, taip pat atsižvelgdama į tai, kad nesilaikyta principo „tik vieną ir paskutinį kartą“, Komisija daro išvadą, kad likusių ankstesnių priemonių pagal SR gaires negalima laikyti suderinama restruktūrizavimo pagalba.

#### 6.5. Išvada dėl suderinamumo

- (139) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad subsidijos po 2 675 275 EUR (žr. 125 konstatuojamąją dalį) sutartims C224 ir C225 yra su vidaus rinka suderinama pagalba laivų statybai.
- (140) Komisija taip pat mano, kad likusios ankstesnės priemonės (t. y. 2006 m. kapitalo padidinimas, 2012 ir 2013 m. paskolos, DGTf paskolos, 2009, 2010 ir 2011 m. patvirtinimo raštai, subsidijos profesiniam mokymui, paskola laivui „Atlántida“ ir likusios subsidijos laivų statybai) neatitinka 2004 m. SR gairių sąlygų. Komisija nenustatė kito suderinamumo pagrindo. Todėl Komisija mano, kad likusios ankstesnės priemonės apima su vidaus rinka nesuderinamą valstybės pagalbą.

#### 6.6. Susigrąžinimas

- (141) Vadovaujantis Sutartimi ir nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad atitinkama valstybė narė turi nutraukti arba pakeisti pagalbą, jeigu yra nustatoma, kad ji nesuderinama su vidaus rinka <sup>(39)</sup>. Teismas taip pat nuolat laikėsi nuomonės, kad valstybės įpareigojimas nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, skirtas anksčiau buvusiai padėčiai atkurti <sup>(40)</sup>.
- (142) Šiuo atžvilgiu Teismas yra nustatęs, kad šis tikslas būna pasiektas, jei gavėjas grąžina neteisėtą pagalbą ir taip praranda savo konkurentų atžvilgiu rinkoje turėtą pranašumą ir yra atkuriamą iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis <sup>(41)</sup>.
- (143) Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 <sup>(42)</sup> 14 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka Teismo praktiką, nustatyta, kad „[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 <...>“. To paties reglamento 15 straipsnyje paaiškinta, kad „Komisijos įgaliojimams išieškoti pagalbą taikomas dešimties metų senaties terminas“, kuris „prasideda tą dieną, kai gavėjui priteisiama neteisėta pagalba <...>“. Bet kuri su neteisėta pagalba susijusi priemonė, kurios imasi Komisija arba jos prašymu veikianti valstybė narė, nutraukia senaties terminą“. Kadangi pirmųjų veiksmų byloje SA.35546 Komisija ėmėsi 2012 m. spalio 11 d. (žr. 1 konstatuojamąją dalį), į susigrąžinamą nesuderinamą pagalbą negalima įskaiciuoti iki 2002 m. spalio 11 d. suteiktos pagalbos.

<sup>(39)</sup> Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, EU:C:1973:87, 13 punktas.

<sup>(40)</sup> Sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92, C-278/92 ir C-280/92, EU:C:1994:325, 75 punktas.

<sup>(41)</sup> Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

<sup>(42)</sup> 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).

- (144) Komisija šiuo atžvilgiu pažymi, kad kai kurios subsidijos laivų statybai suteiktos iki 2002 m. spalio 11 d., pirmiausia pagal sutartis C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 ir C222 (žr. II priedą). Todėl nesuderinamai pagalbai pagal šias sutartis, kurias sudaro 11 297 009,19 EUR, galioja dešimties metų senaties terminas ir šios pagalbos negalima susigrąžinti.
- (145) Likusios ankstesnės priemonės, kurios apima neteisėtą ir nesuderinamą valstybės pagalbą (žr. 5 lentelę) privalo būti susigrąžintos, kad būtų atkurta prieš suteikiant priemones rinkoje buvusi padėtis. Pagalba turi būti susigrąžinta nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjui buvo suteiktas pranašumas, t. y. kai pagalbos gavėjas ja galėjo disponuoti, kol pagalba bus faktiškai susigrąžinta, ir grąžintinos sumos turėtų būti grąžintos su palūkanomis, kol pagalba bus faktiškai susigrąžinta.

5 lentelė

**Susigrąžintinos sumos (EUR)**

Data	Priemonė	Susigrąžintina suma ( <sup>1</sup> )
2006 m. gegužės 11 d.	2006 m. kapitalo padidinimas	24 875 000
2012/2013 m.	2012 ir 2013 m. paskolos	101 118 066,03
i) 2006 m. sausio 31 d. ii) 2008 m. gruodžio 11 d. iii) 2010 m. balandžio 28 d. iv) 2011 m. balandžio 27 d.	DGTF paskolos	i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000
2011 m. lapkričio 29 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	990 000
2011 m. lapkričio 3 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	400 000
2010 m. rugsėjo 30 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	12 500 000
2010 m. rugpjūčio 31 d.	Patvirtinimo raštai dėl dviejų banko CGD išduotų įvykdymo garantijų	12 890 000
2010 m. birželio 24 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	5 000 000
2009 m. lapkričio 25 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko CGD paskolos	15 000 000
2009 m. rugsėjo 7 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko BES paskolos	4 500 000
—	Subsidijos laivų statybai (C212, C213, C214 ir C223 sutartys)	10 482 374,01 ( <sup>2</sup> )
—	2005–2006 m. pagalba profesiniam mokymui	257 791
2009 m. gruodžio 23 d.	Paskola laivui „Atlántida“	37 000 000

(<sup>1</sup>) Jei reikia, mokėtinoms ir bendrovės ENVC nesumokėtoms palūkanoms taip pat galioja įpareigojimas susigrąžinti lėšas.

(<sup>2</sup>) Šis skaičius apskaičiuotas iš bendros subsidijų laivų statybai sumos i) atėmus subsidijas, kurioms galioja 10 metų senaties terminas ii), atėmus subsidijas, paskelbtas suderinama pagalba iii), t. y. i) 27 129 933,20 EUR – ii) 11 279 009,19 EUR – iii) 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

## 7. EKONOMINIO TĚSTINUMO TARP BENDROVIŲ ENVC IR „WESTSEA“ VERTINIMAS

(146) 2014 m. kovo 4 d. bendrovė ENVC sušaukė visuotinį susirinkimą, kuriame vienintelė bendrovės ENVC akcininkė EMPORDEF patvirtino sprendimą parduoti bendrovės ENVC turtą ir tuo pat metu atleisti darbuotojus, kad įmonė būtų kuo greičiau likviduota ir panaikinta.

(147) 2015 m. vasario 27 d., atsižvelgdama į būsimą bendrovės ENVC likvidavimą, Portugalija Komisijai pateikė prašymą, kuriame paprašė dviejų dalykų:

„a) Atsižvelgdama į tai, kad Komisijai priėmus neigiamą sprendimą ir nurodžius susigrąžinti pagal SESV 107 ir 108 straipsnius bendrovei ENVC suteiktą nesuderinamą pagalbą, didžioji dalis bendrovės ENVC turto bus parduota ir bendrovės ENVC likvidavimas bus praktiškai baigtas, Portugalijos valstybė maloniai prašo Komisijos patvirtinti, kad minėto turto pardavimas pirmiau nurodytomis sąlygomis nėra pagalba pirkėjams.

b) Taip pat atsižvelgdamos į tai, kad Komisijai priėmus neigiamą sprendimą ir nurodžius susigrąžinti pagal SESV 107 ir 108 straipsnius bendrovei ENVC suteiktą nesuderinamą pagalbą, Portugalijos valstybė privalėtų susigrąžinti nesuderinamą pagalbą, Portugalijos valdžios institucijos prašo Komisijos patvirtinti, kad šis įpareigojimas susigrąžinti lėšas bendrovei WestSea nebūtų taikomas, nepaisant to, kad ji perima kai kurį bendrovės ENVC turtą.“

(148) Iš tikrųjų, jeigu Komisija priima neigiamą sprendimą dėl pagalbos įmonei, kuri pagal SESV 107 ir 108 straipsnius yra nesuderinama, susigrąžinimo, atitinkama valstybė narė paprastai privalo susigrąžinti nesuderinamą pagalbą. Prievolė susigrąžinti lėšas gali būti taikoma naujai bendrovei, kuriai aptariama bendrovė perdavė arba pardavė dalį savo turto, jeigu atsižvelgiant į perdavimo arba pardavimo struktūrą būtų padaryta išvada, kad tarp dviejų bendrovių esama ekonominio tęstinumo. Be to, net jei ekonominio tęstinumo nėra, turto pardavimas už mažesnę negu rinkos kainą gali reikšti, kad pirkėjui suteikiama (nauja) valstybės pagalba.

(149) Šiame sprendime Komisija nevertina sutarčių dėl dviejų laivų asfaltui gabenti statybos skyrimo <sup>(43)</sup>, nes sutartys dar nepaskirtos.

(150) Norėdama nuspręsti, ar valstybės pagalba teikiama turto pirkėjui (-ams), Komisija turi a) nustatyti, ar turtas parduodamas už rinkos kainą, ir b) taip pat atsižvelgti į vėlesnėje konstatuojamojoje dalyje paminėtus kriterijus.

(151) Pagal Teismo sprendimą *Italija ir SIM2 prieš Komisiją* <sup>(44)</sup>, kuriuo Komisija grindė savo sprendimus byloje *Olympic Airlines, Alitalia ir Sernam* <sup>(45)</sup>, ekonominis tęstinumas tarp ankstesnio (pagalbą gavusio) subjekto ir pirkėjo nustatomas pagal grupę tam tikrų rodiklių. Galima atsižvelgti į šiuos veiksnius: i) parduoto turto mastą (turtas ir įsipareigojimai, darbo jėgos išsaugojimas, turto paketas), ii) pardavimo kainą, iii) kas yra pirkėjas (-ai), iv) pardavimo momentą (pradėjus preliminarų vertinimą, oficialią tyrimo procedūrą arba priėmus galutinį sprendimą) ir v) ekonominę operacijos logiką. Šiuos rodiklius Bendrasis Teismas patvirtino 2012 m. kovo 28 d. sprendime *Ryanair prieš Komisiją* <sup>(46)</sup>, kuriame patvirtintas Sprendimas *Alitalia*.

<sup>(43)</sup> Žr. 24 konstatuojamąją dalį. Sutartis, kurią iš pradžių sudarė bendrovės PDVSA ir ENVC dėl dviejų laivų asfaltui gabenti statybos, perleista bendrovei EMPORDEF. Portugalija įsipareigojo, kad dėl perleidžiamų sutarties dalių bus surengtas konkursas; konkursas bus skaidrus, nediskriminacinis ir besąlyginis, kuriame galės dalyvauti konkurso dalyviai iš Portugalijos ir ne Portugalijos, o vienintelis tiekėjo ir paslaugų teikėjo pasirinkimo kriterijus bus geriausia kaina; jeigu iki konkurso bendrovė ENVC dar nebus baigta likviduoti ir nebus panaikinta, ji procese nedalyvaus.

<sup>(44)</sup> Sprendimas *Italija ir SIM2 Multimedia SpA prieš Komisiją*, C-328/99 ir C-399/00, EU:C:2003:252.

<sup>(45)</sup> 2008 m. rugsėjo 17 d. Komisijos sprendimas, Valstybės pagalba N 321/2008, N 322/2008 ir N 323/2008 – Graikija – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services*; 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas Valstybės pagalba N 510/2008 – Italija – *Alitalia* turto pardavimas; 2012 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas SA.34547 – Prancūzija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

<sup>(46)</sup> 2012 m. kovo 28 d. Sprendimu *Ryanair Ltd. prieš Komisiją*, T-123/09, Rink., EU:T:2012:164, patvirtinta 2013 m. birželio 13 d. Sprendimu *Ryanair Ltd. prieš Komisiją*, C-287/12 P, Rink. EU:C:2013:395, apeliacinėje byloje.

### 7.1. Parduoto turto mastas

- (152) Kad ekonominio tęstinumo nebūtų, Komisija turi nustatyti, kad perleidžiamas bendrovės turtas ir kiti elementai sudaro tik ankstesnės bendrovės arba jos veiklos dalį. Kuo didesnė pradinio verslo dalis perleidžiama naujam subjektui, tuo didesnė tikimybė, kad ekonominėje veikloje, susijusioje su šiuo turtu, ir toliau bus naudojama dėl ankstesniam subjektui suteiktos valstybės pagalbos įgytu pranašumu.
- (153) Bendrovės ENVC pagrindinį turtą sudarė i) Viana de Kastelo uosto administracijos suteikta koncesija į žemę, kurioje yra laivų statykla, ir ii) įvairi įranga ir žaliavos. Visas šis turtas parduotas per skaidrius, nediskriminacinius, besąlyginius konkursus, kuriuose galėjo dalyvauti Portugalijos ir ne Portugalijos subjektai, o vienintelis kriterijus laimėtojiui išrinkti buvo kaina.
- (154) Dėl žemės, kurioje yra laivų statykla, subkoncesijos – po konkurso ji iki 2031 m. kovo mėn. perleista bendrovei „WestSea“, jungtinei Portugalijos kontroliuojančiosios bendrovės „Martifer“ ir Portugalijos laivų statyklos „Navalria“ kontroliuojamajai bendrovei. Bendrovė „WestSea“ mokės 419 233,95 EUR metinį nuomos mokestį ir sumokės 435 500 EUR garantiją.
- (155) Dėl įvairios įrangos ir žaliavų, įskaitant transporto priemones ir pagrindinį keltuvą/kraną – jie parduoti per 120 smulkių konkursų 884 prekių partijomis. Dėl to iš 3 358 905,13 EUR parduotų prekių pirkėjai vidutiniškai įsigijo 55 981,75 EUR vertės prekių, kurių kaina svyravo nuo 10 iki 1,035 mln. EUR. *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* buvo svarbiausias pirkėjas, jam teko 31 % dalis. Bendrovė „WestSea“ įsigijo mažiau negu 20 % parduoto turto.
- (156) Pagaliau dėl darbuotojų – nė vienas iš pirkėjų neperleista nė viena darbo sutartis. 596 darbo sutartys jau buvo nutrauktos, o likusiųjų 13 darbuotojų atleidimo procesas tebevyksta. Konkursuose nebuvo jokios specialios sąlygos dėl darbo sutarčių arba darbuotojų perleidimo iš bendrovės ENVC kuriam nors pirkėjui.
- (157) Dėl pirmiau išvardytų dalykų **Komisija** daro išvadą, kad bendrovės „WestSea“ įsigyto arba ketinamo įsigyti turto mastas bus reikšmingai mažesnis, palyginti su bendrove ENVC ir jos ankstesne veikla.

### 7.2. Pardavimo kaina

- (158) Kad ekonominio tęstinumo tarp bendrovių ENVC ir „WestSea“ nebūtų, Komisija turi nustatyti, kad perleidžiamas bendrovės turtas ir kiti elementai buvo arba bus parduoti už rinkos kainą. Rinkos kaina – tai kaina, kurią nustatytų rinkos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas<sup>(47)</sup>.
- (159) Žemės, kurioje yra laivų statyklos, koncesija suteikta ir įvairi įranga bei žaliavos parduotos per atvirus, skaidrius, nediskriminacinius ir besąlyginius konkursus, kurių vienintelis kriterijus laimėtojams atrinkti buvo geriausia kaina.
- (160) Dėl pirmiau išvardytų dalykų Komisija daro išvadą, kad žemės, kurioje yra laivų statyklos, subkoncesija suteikta ir įvairi bendrovės ENVC įranga bei žaliavos bendrovei „WestSea“ perduotos per atvirus, skaidrius, nediskriminacinius ir besąlyginius konkursus didžiausią kainą pasiūliusiam konkurso dalyviui, taigi – už rinkos kainą.

### 7.3. Kas yra pirkėjai

- (161) Kad ekonominio tęstinumo nebūtų, Komisija turi nustatyti, kad tarp perleidžiamo bendrovės turto ir kitų elementų pirkėjų ir bendrovės ENVC nėra ekonominių arba organizacinių sąsajų.

<sup>(47)</sup> Sprendimas *Seydaland*, C-239/09, EU:C:2010:778, 34 punktas.



- (162) Dėl žemės, kurioje yra laivų statykla, koncesijos Portugalijos valdžios institucijos patvirtina, kad bendrovė „WestSea“ neturi jokių ekonominių arba organizacinių sąsajų su bendrove ENVC arba Portugalijos valstybe.
- (163) Dėl įvairios jau parduotos įrangos ir žaliavų Portugalijos valdžios institucijos patvirtina, kad nė vienas iš pagrindinių pirkėjų neturi ekonominių arba organizacinių sąsajų su bendrove ENVC arba jos akcininkais.
- (164) Dėl pirmiau aptartų dalykų Komisija daro išvadą, kad bendrovė „WestSea“ yra nepriklausoma nuo bendrovės ENVC ir jos akcininkų.

#### 7.4. Pardavimo momentas

- (165) Kad ekonominio tęstinumo nebūtų, Komisija turi nustatyti, kad perleidžiamo bendrovės turto ir kitų elementų pardavimo momentas nėra būdas išvengti Komisijos sprendimo susigrąžinti nesuderinamą valstybės pagalbą.
- (166) Komisija pažymi, kad konkursai dėl žemės, kurioje yra laivų statyklos, subkoncesijos ir dėl turto bei įrangos įsigijimo paskelbti ir užbaigti iki Komisijai priimant šį galutinį sprendimą.
- (167) Be to, kaip minėta 1 konstatuojamojoje dalyje, būtent Portugalija pirmoji kreipėsi į Komisiją, norėdama tinkamai organizuoti bendrovės ENVC privatizavimą pagal ES valstybės pagalbos taisykles. Taigi, iš įvykių sekos matyti, kad privatizavimas nebuvo suplanuotas taip, kad būtų išvengta galiojančių neigiamų sprendimų arba tyrimų, kuriuos Komisija turi atlikti.
- (168) Dėl pirmiau aptartų dalykų Komisija daro išvadą, jog tai, kad žemės, kurioje yra laivų statyklos, subkoncesija suteikta ir įvairi bendrovės ENVC įranga bei žaliavos parduotos prieš Komisijai priimant šį galutinį sprendimą, nerodo, kad bandoma išvengti galimo Komisijos sprendimo dėl lėšų susigrąžinimo.

#### 7.5. Ekonominė operacijos logika

- (169) Kad ekonominio tęstinumo nebūtų, Komisija turi nustatyti, jog perleidžiamo bendrovės turto ir kitų elementų pirkėjai tą turtą naudos ne taip pat, kaip ankstesnis savininkas, bet kitokiai veiklai arba strategijai vykdyti.
- (170) Kai kurį bendrovės ENVC turtą, kurį įsigijo bendrovė „WestSea“, galima naudoti tai pačiai bendrai veiklai (laivų statybai), ypač žemę, kurioje yra laivų statykla. Tačiau vien tai, kad pirkėjas veiktų tame pačiame ūkio sektoriuje, kaip ankstesnis subjektas, nebūtinai reiškia, kad esama ekonominio tęstinumo. Bendrovė „WestSea“ neprivalo perimti jokių bendrovės ENVC darbuotojų arba darbo sutarčių. Be to, bendrovė „WestSea“ laivų statyklą įtrauks į savo verslo strategiją, kad užtikrintų sinergiją su kitomis laivų statyklomis. Bendrovė „WestSea“ turės galimybę savo veiklą valdyti kitokiomis veiklos sąlygomis negu bendrovė ENVC ir galės laisvai taikyti savus verslo modelius.
- (171) Dėl pirmiau išvardytų dalykų Komisija daro išvadą, kad bendrovė „WestSea“ integruos šiuos elementus į savo bendrovės strategiją ir panaudos juos, vadovaudamasi savo pačios ekonomine logika.

#### 7.6. Išvada dėl ekonominio tęstinumo tarp bendrovių ENVC ir „WestSea“

- (172) Pirma, bendrovės „WestSea“ įsigytas turtas yra daug mažesnis, palyginti su bendrove ENVC ir jos ankstesne veikla. Antra, žemės, kurioje yra laivų statykla, subkoncesija suteikta ir įvairi įranga bei žaliavos įsigytos per atvirus, skaidrius, nediskriminacinius ir besąlyginius konkursus. Trečia, bendrovė „WestSea“ yra nuo bendrovės ENVC nepriklausantis subjektas ir tos bendrovės akcininkė. Ketvirta, laikas, kada suteikta žemės, kurioje yra laivų statyklos, subkoncesija ir įsigyta įvairi įranga bei žaliavos, nerodo, kad bandoma išvengti galimo Komisijos sprendimo dėl lėšų susigrąžinimo. Penkta, bendrovė „WestSea“ integruos bendrovės ENVC turtą į savo bendrovės strategiją ir jį panaudos, vadovaudamasi savo pačios ekonomine logika.

(173) Todėl Komisija daro išvadą, kad tarp bendrovių ENVC ir „WestSea“ ekonominio tęstinumo nėra.

## 8. IŠVADA

(174) Komisija konstatuoja, kad ankstesnės priemonės, išskyrus 2007 m. sausio 8 d. ir 2008 m. birželio 26 d. patvirtinimo raštus, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį yra bendrovei ENVC suteikta valstybės pagalba.

(175) Ankstesnės priemonės, kurios yra valstybės pagalba, yra nesuderinamos su vidaus rinka (išskyrus dvi subsidijas laivų statybai, kurias Komisija leido suteikti byloje C 33/2004 priimtu sprendimu), nes nebuvo tenkinamos atitinkamos 2004 m. SR gairių sąlygos, taip pat nebuvo nustatyta kitų suderinamumo pagrindų.

(176) Komisija taip pat konstatuoja, kad Portugalija pirmiau paminėtas priemones įgyvendino neteisėtai, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(177) Nesuderinamą valstybės pagalbą privaloma susigrąžinti iš gavėjo, kaip nurodyta 6.6 skirsnyje.

(178) Iš bendrovės „WestSea“ lėšos nebus susigrąžinamos, nes tarp bendrovių ENVC ir „WestSea“ nėra ekonominio tęstinumo.

(179) Galiausiai Komisija pažymi, jog Portugalija sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir apie jį būtų pranešta anglų kalba.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

### 1 straipsnis

(1) 2007 m. sausio 8 d. ir 2008 m. birželio 26 d. patvirtinimo raštai pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį nėra valstybės pagalba.

(2) Valstybės pagalba, suteikta subsidijomis laivų statybai pagal sutartis C224 ir C225 (5 350 550 EUR), yra suderinama su vidaus rinka.

(3) Toliau pateikiamoje lentelėje nurodyta valstybės pagalba, kurią Portugalija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

Data	Priemonė	Susigrąžintina suma
2006 m. gegužės 11 d.	2006 m. kapitalo padidinimas	24 875 000
2012/2013 m.	2012 ir 2013 m. paskolos	101 118 066,03
i) 2006 m. sausio 31 d. ii) 2008 m. gruodžio 11 d. iii) 2010 m. balandžio 28 d. iv) 2011 m. balandžio 27 d.	DGTF paskolos	i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000
2011 m. lapkričio 29 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	990 000
2011 m. lapkričio 3 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	400 000
2010 m. rugsėjo 30 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	12 500 000
2010 m. rugpjūčio 31 d.	Patvirtinimo raštai dėl dviejų banko CGD išduotų įvykdymo garantijų	12 890 000

Data	Priemonė	Susigrąžintina suma
2010 m. birželio 24 d.	Patvirtinimo raštas dėl banko BCP suteiktos paskolos	5 000 000
2009 m. lapkričio 25 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko CGD paskolos	15 000 000
2009 m. rugsėjo 7 d.	Patvirtinimo raštas dėl atnaujinamosios banko BES paskolos	4 500 000
—	Subsidijos laivų statybai (C212, C213, C214 ir C223 sutartys)	10 482 374,01
—	Subsidijos laivų statybai (C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 ir C222 sutartys)	11 279 009,01
—	2005–2006 m. pagalba profesiniam mokymui	257 791
2009 m. gruodžio 23 d.	Paskola laivui „Atlântida“	37 000 000

## 2 straipsnis

1. Portugalija turi susigrąžinti 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą nesuderinamą pagalbą iš gavėjo (įskaitant susikaupusias ir bendrovės ENVC nesumokėtas palūkas, kai šios taikytos), išskyrus subsidijas laivų statybai pagal sutartis C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 ir C222 (iš viso 11 279 009,01 EUR), nes joms taikomas Reglamento (EB) Nr. 659/1999 15 straipsnyje nustatytas senaties terminas.
2. Reikalavimas susigrąžinti nesuderinamą valstybės pagalbą negalioja bendrovei „WestSea“.
3. Nuo susigrąžintinų sumų nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas jomis pradėjo disponuoti, iki jų faktinio susigrąžinimo dienos skaičiuojamos palūkanos.
4. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 <sup>(48)</sup> V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 <sup>(49)</sup>, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.
5. Portugalija nuo šio sprendimo priėmimo dienos turi nutraukti visą nesumokėtos pagalbos mokėjimą, jei tokios pagalbos dar yra.

## 3 straipsnis

1. 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta pagalba turi būti susigrąžinta nedelsiant ir veiksmingai.
2. Portugalija turi užtikrinti, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

## 4 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Portugalija turi pateikti šią informaciją:
  - a) bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti išieškota iš kiekvieno pagalbos gavėjo;
  - b) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įvykdyti, aprašą;
  - c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui nurodyta grąžinti pagalbą.

<sup>(48)</sup> 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).

<sup>(49)</sup> 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).

2. Portugalija turi nuolat informuoti Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, vykdymo eigą, kol bus baigta grąžinti 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji turi nedelsdama pateikti visą informaciją apie numatytas priemones ir priemones, kurių jau imtasi šiam sprendimui įgyvendinti. Portugalija taip pat turi pateikti išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjų jau susigrąžintas pagalbos sumas ir palūkanas.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Portugalijai.

Priimta Briuselyje 2015 m. gegužės 7 d.

*Komisijos vardu*  
Margrethe VESTAGER  
*Komisijos narė*

---

## I PRIEDAS

## 2012 IR 2013 M. PASKOLOS

Pasirašymo data	Suma	Taikyta palūkanų norma
2012 m. sausio 6 d.	970 000,00	7,108 %
2012 m. sausio 9 d.	175 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 7,108 %
2012 m. sausio 31 d.	3 445 258,51	3 mėnesių EURIBOR + 6,62 %
2012 m. vasario 8 d.	64 741,49	3 mėnesių EURIBOR + 6,62 %
2012 m. kovo 30 d.	1 026 647,44	3 mėnesių EURIBOR + 7,887 %
2012 m. kovo 30 d.	16 700 000,00	2 %
2012 m. balandžio 30 d.	1 268 536,13	3 mėnesių EURIBOR + 5 %
2012 m. gegužės 2 d.	48 997,82	3 mėnesių EURIBOR + 7,887 %
2012 m. gegužės 30 d.	1 100 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,431 %
2012 m. gegužės 31 d.	5 375 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,5 %
2012 m. gegužės 31 d.	834 830,96	3 mėnesių EURIBOR + 8,451 %
2012 m. birželio 1 d.	12 844 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %
2012 m. birželio 5 d.	281 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %
2012 m. birželio 6 d.	345 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 7,682 %
2012 m. birželio 8 d.	1 449 714,00	3 mėnesių EURIBOR + 7,682 %
2012 m. birželio 11 d.	696 481,42	3 mėnesių EURIBOR + 7,682 %
2012 m. birželio 21 d.	177 979,74	3 mėnesių EURIBOR + 7,682 %
2012 m. birželio 21 d.	4 785 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,1509 %
2012 m. birželio 22 d.	118 070,71	3 mėnesių EURIBOR + 7,682 %
2012 m. birželio 25 d.	83 694,43	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %
2012 m. birželio 26 d.	1 163 308,28	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %
2012 m. birželio 29 d.	664 537,83	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %
2012 m. liepos 3 d.	272 811,37	3 mėnesių EURIBOR + 8,5 %
2012 m. liepos 11 d.	71 104,02	3 mėnesių EURIBOR + 4,976 %

Pasirašymo data	Suma	Taikyta palūkanų norma
2012 m. liepos 11 d.	1 742 275,55	3 mėnesių EURIBOR + 8,1509 %
2012 m. liepos 13 d.	40 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,431 %
2012 m. liepos 19 d.	45 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,956 %
2012 m. liepos 27 d.	1 000 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,78 %
2012 m. liepos 31 d.	400 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,182 %
2012 m. liepos 31 d.	1 450 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,756 %
2012 m. rugpjūčio 2 d.	100 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,182 %
2012 m. rugpjūčio 14 d.	275 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,151 %
2012 m. rugpjūčio 17 d.	180 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 8,1509 %
2012 m. rugpjūčio 20 d.	1 186 322,44	3 mėnesių EURIBOR + 8,1509 %
2012 m. rugpjūčio 20 d.	400 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. rugpjūčio 24 d.	600 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. rugsėjo 13 d.	365 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. rugsėjo 19 d.	5 111 910,08	Bendrovės ENVC skola bendrovei „Parvalorem“, perimta EMPOR-DEF
2012 m. rugsėjo 21 d.	19 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. rugsėjo 25 d.	1 180 491,65	3 mėnesių EURIBOR + 4,668 %
2012 m. rugsėjo 27 d.	1 050 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. rugsėjo 28 d.	48 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 5,624 %
2012 m. spalio 12 d.	120 000,00	5,871 %
2012 m. spalio 16 d.	15 000,00	8,1509 %
2012 m. spalio 19 d.	566 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,64 %
2012 m. spalio 26 d.	1 000 000,00	3 mėnesių EURIBOR + 4,64 %
2012 m. spalio 29 d.	84 685,34	8,151 %
2012 m. spalio 30 d.	120 000,00	8,1509 %
2012 m. lapkričio 2 d.	10 570 971,04	5,871 %
2012 m. lapkričio 9 d.	5 227,50	4,459 %

Pasirašymo data	Suma	Taikyta palūkanų norma
2012 m. lapkričio 27 d.	250 000,00	5,871 %
2012 m. lapkričio 28 d.	250 000,00	8,1509 %
2012 m. lapkričio 29 d.	200 000,00	7,915 %
2012 m. lapkričio 29 d.	120 000,00	5,871 %
2012 m. lapkričio 30 d.	84 685,12	5,871 %
2012 m. gruodžio 3 d.	300 000,00	4,459 %
2012 m. gruodžio 3 d.	35 000,00	7,915 %
2012 m. gruodžio 7 d.	1 500,00	8,151 %
2012 m. gruodžio 11 d.	100 000,00	4,459 %
2012 m. gruodžio 14 d.	180 000,00	4,459 %
2012 m. gruodžio 19 d.	200 000,00	4,459 %
2012 m. gruodžio 20 d.	29 159,75	4,459 %
2012 m. gruodžio 21 d.	1 000 000,00	5,871 %
2012 m. gruodžio 28 d.	5 000 000,00	7,915 %
2012 m. gruodžio 31 d.	16 500,00	4,459 %
2013 m. sausio 4 d.	120 000,00	4,459 %
2013 m. sausio 9 d.	84 756,80	4,459 %
2013 m. sausio 11 d.	260 000,00	7,911 %
2013 m. sausio 17 d.	200 000,00	8,15 %
2013 m. vasario 8 d.	5 767 984,59	4,165 %
2013 m. gegužės 31 d.	5 281 882,02	Bendrovės ENVC mokėtinos palūkanos EMPORDEF už 2012 m. paskolas
<b>Iš viso:</b>		
<b>101 118 066,03</b>		

## II PRIEDAS

## SUBSIDIJOS LAIVAMS STATYTI

Sutarties numeris	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	IŠ VISO	Aktas, pagal kurį suteiktos subsidijos (Despacho)	Paskelbimo Diário da República data
<b>C206</b>	679 362,74						<b>679 362,74</b>		
<b>C211</b>			2 081 867,70				<b>2 081 867,70</b>	245/2002, 2001 12 31	2002 4 6
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002, 2002 12 25	2002 12 12
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002, 2002 12 25	2002 12 12
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002, 2002 12 25	2002 12 12
<b>C217</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001, 2000 12 29	2001 02 16
<b>C218</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001, 2000 12 29	2001 02 16
<b>C219</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001, 2000 12 29	2001 02 16
<b>C220</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001, 2000 12 29	2001 02 16
<b>C221</b>	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				<b>1 426 003,32</b>	810/2000, 2000 7 25	2000 8 5
<b>C222</b>			1 426 003,33				<b>1 426 003,33</b>	244/2002, 2001 12 31	2002 4 6
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002, 2002 11 25	2002 12 12



Sutarties numeris	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	IŠ VISO	Aktas, pagal kurį suteiktos subsidijos (Despacho)	Paskelbimo Diário da República data
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002, 2002 11 25	2002 12 12
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002, 2002 11 25	2002 12 12
	1 820 165,40	5 960 218,86	11 645 991,00	5 229 645,94	1 403 802,00	1 070 110,00	<b>27 129 933,20</b>		





ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)  
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



**Europos Sąjungos leidinių biuras**  
2985 Liuksemburgas  
LIUKSEMBURGAS

**LT**