II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2017/2336

2017 m. vasario 7 d.

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ir SA.31149 (2012/C) – Vokietija Įtariama valstybės pagalba Liubeko oro uostą valdančioms bendrovėms *Flughafen Lübeck GmbH* ir *Infratil Limited*, bendrovei *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi tuo oro uostu

(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 602)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

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

kadangi:

1. **PROCEDŪRA**

1.1. *PROCEDŪRA SA.21877*

(1) 2002, 2003, 2004, 2005 ir 2006 m. Komisija gavo keletą skundų iš oro transporto bendrovės *Air Berlin*, aplinkosaugos nevyriausybinės organizacijos (*Bund Umwelt und Naturschutz*) ir pavienių piliečių dėl įtariamos valstybės pagalbos bendrovei *Flughafen Lübeck GmbH* (toliau – FLG), bendrovei *Infratil Limited* (toliau – *Infratil*) ([3]) ir oro transporto bendrovei *Ryanair* ([4]).

(2) 2005 m. lapkričio 7 d. Komisija paprašė Vokietiją informacijos, kurią Vokietija pateikė 2006 m. vasario 7 d. Papildomos informacijos buvo paprašyta 2006 m. kovo 22 d. raštu, į kurį Vokietija atsakė 2006 m. birželio 12 d. Komisijos tarnybų, bendrovės *Infratil*, oro uostą valdančios bendrovės pagrindinio akcininko ir Hanzos miesto Liubeko (vok. *Hansestadt Lübeck*) atstovų susitikimai įvyko 2006 m. spalio 14 d. ir gruodžio 4 d. Po šių susitikimų bendrovė *Infratil* 2006 m. spalio 16 ir 31 d., 2006 m. lapkričio 6 d. ir 2006 m. gruodžio 4, 6 ir 21 d. e. laiškais ir faksogramomis pateikė papildomos informacijos.

([1]) OL C 287, 2007 11 29, p. 27.
([2]) OL C 295, 2007 12 7, p. 29 ir OL C 241, 2012 8 10, p. 56.
([3]) Bendrovė *Infratil* yra Naujojoje Zelandijoje įsteigta investicijų į infrastruktūrą bendrovė, investuojanti į energetikos, oro uostų ir viešojo transporto sektorius. Ji nuosavybės teise turėjo ir valdė visų pirma šiuos oro uostus: Velingtono tarptautinį oro uostą, Naujoji Zelandija; Glazgo Prestviko oro uostą ir Kento tarptautinį oro uostą, Jungtinė Karalystė. Dabar bendrovė jau yra likvidavusi savo investicijas į Europos oro uostus.
([4]) Bendrovė *Ryanair* – Airijos oro transporto bendrovė, ji taip pat yra Europos pigių skrydžių bendrovių asociacijos narė. Šios bendrovės veikla susijusi su nepagrindiniais, regioniniais oro uostais. Dabar ši bendrovė vykdo skrydžius tarp beveik 160 oro uostų Europoje. Bendrovės *Ryanair* orlaivių parką sudaro vienarūšiai orlaiviai – 272 Boeing 737–800, turintys 189 vietas. Sprendimo pradėti procedūrą priėmimo metu 2007 m. bendrovė *Ryanair* iš Liubeko oro uosto vykdė 23 skrydžius per savaitę į 5 Europos oro uostus, t. y. į Londono Stanstedo oro uostą Jungtinėje Karalystėje, Milano Bergamo ir Pizos oro uostus Italijoje, Maljorkos Palmos oro uostą Ispanijoje ir Stokholmo Skavstos oro uostą Švedijoje.

(3) 2007 m. sausio 18 d. raštu Vokietija paprašė Komisijos sustabdyti išankstinį bylos tyrimą. 2007 m. gegužės 2 d. raštu Komisija prašymą atmetė.

(4) 2007 m. balandžio 24 d. Vokietija Komisijai nusiuntė papildomų pastabų. 2007 m. birželio 21 d. įvyko Vokietijos ir Komisijos tarnybų atstovų susitikimas.

(5) 2007 m. liepos 10 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl Liubeko oro uosto finansavimo, finansinių Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės *Infratil* santykių ir oro uosto finansinių santykių su bendrove *Ryanair* (toliau – 2007 m. sprendimas pradėti procedūrą). Oficiali tyrimo procedūra registruota bylos numeriu SA.21877 (C 24/2007).

(6) 2007 m. spalio 24 d. buvo priimtas 2007 m. sprendimo pradėti procedūrą klaidų ištaisymas.

(7) Sprendimas pradėti procedūrą 2007 m. lapkričio 29 d. paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([1]). Klaidų ištaisymas paskelbtas 2007 m. gruodžio 7 d. ([2]) Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo dienos pateikti savo pastabas dėl šių priemonių.

(8) Komisija gavo pastabų iš bendrovių *Ryanair*, *Air Berlin*, *Infratil*, FLG, dviejų nevyriausybinių organizacijų (NVO) ([3]), Liubeko pramonės ir prekybos rūmų (vok. *IHL Lübeck*) ([4]), Vokietijos oro transporto bendrovių asociacijos (vok. *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*, *BDF*) ir pavienių asmenų ([5]). Vokietija į šias pastabas atsakė 2008 m. balandžio 17 d.

(9) Nepriklausoma Komisijos konsultantė bendrovė *Ecorys* 2008 m. liepos 24 d. paprašė Vokietijos suteikti informacijos, kad galėtų parengti ataskaitą šiuo klausimu. 2008 m. rugpjūčio 1 d. Vokietija kreipėsi į Komisiją, ginčydama bendrovės *Ecorys* teisę gauti informaciją ir dokumentus. Komisija atsakė 2008 m. rugpjūčio 8 d., patvirtindama, kad Komisijos kompetencijos sritys šiuo klausimu yra suteiktos bendrovei *Ecorys*. Taigi, prašoma informacija buvo gauta 2008 m. rugsėjo 18 d.

(10) 2009 m. balandžio 16 d. Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos. 2009 m. balandžio 21 d., o vėliau – dar kartą 2009 m. liepos 7 d. Vokietija paprašė pratęsti terminą. Prašoma informacija buvo pateikta 2009 m. spalio 30 d. 2009 m. spalio 29 d. Komisija paprašė daugiau informacijos, kurią Vokietija pateikė 2009 m. gruodžio 16 d.

(11) 2010 m. spalio 17 d. Komisija gavo informacijos iš bendrovės *Air Berlin*.

(12) 2011 m. kovo 28 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos. 2011 m. balandžio 15 d. Vokietija paprašė pratęsti terminą. 2011 m. balandžio 20 d. Komisija patenkino Vokietijos prašymą pratęsti terminą. 2011 m. balandžio 21 d. Vokietija paprašė dar kartą pratęsti terminą ir 2011 m. balandžio 27 d. Komisija prašymą patenkino. 2011 m. gegužės 16 d. Vokietija pateikė pirmą prašomos informacijos dalį. 2011 m. gegužės 20 d. raštu Komisija pareiškė, kad pateikta ne visa informacija, ir paprašė pateikti likusią informaciją. 2011 m. birželio 7 d. raštu Vokietija šį prašymą užginčijo. Komisija atsakė 2011 m. birželio 15 d., paprašydama trūkstamos informacijos.

(13) 2011 m. balandžio 8 d. Komisija nusiuntė bendrovei *Ryanair* klausimyną. Atsakymai Komisijai buvo pateikti iki 2011 m. liepos 4 d. 2011 m. liepos 18 d. Komisija šią pateiktą informaciją perdavė Vokietijai, paragindama iki 2011 m. rugpjūčio 18 d. pateikti pastabų. 2011 m. rugpjūčio 8 d. Komisija Vokietijai nusiuntė išverstą bendrovės *Ryanair* pateiktos informacijos variantą, atidėdama Vokietijos galimybę pateikti pastabas iki 2011 m. rugsėjo 9 d. 2011 m. rugsėjo 8 d. Vokietijos pastabos buvo galiausiai nusiųstos Komisijai. 2012 m. vasario 7 d. Komisija paprašė bendrovės *Ryanair* pateikti daugiau informacijos apie bendrovės *Oxera* tyrimą, kurį *Ryanair* buvo pateikusi 2011 m. liepos 4 d. 2012 m. vasario 13 d. bendrovė *Ryanair* paprašė pratęsti atsakymo terminą. 2012 m. vasario 16 d. bendrovė *Oxera* paprašė Komisijos aiškiau išdėstyti vieną iš pateiktų klausimų. 2012 m. vasario 17 d. Komisija pateikė paaiškinimą. 2012 m. balandžio 13 d. bendrovė *Ryanair* nusiuntė savo pastabas. 2012 m. birželio 27 d. Komisija šias pastabas nusiuntė Vokietijai. 2012 m. rugsėjo 10 d. raštu Vokietija pateikė pastabų dėl bendrovės *Ryanair* pateiktos informacijos.

([1]) OL C 287, 2007 11 29, p. 27.
([2]) OL C 295, 2007 12 7, p. 29.
([3]) *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV* ir *Check-in Lübeck e.V.*
([4]) *Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).*
([5]) Peter C. Klanowski ir Horst Conrad.

(14) 2011 m. birželio 29 d. Vokietijai buvo nusiųsta bendrovės *Ecorys* 2011 m. kovo 29 d. galutinė ataskaita ir Vokietija buvo paraginta pateikti pastabų. 2011 m. rugpjūčio 24 d. Vokietijai buvo nusiųstas ataskaitos vertimas ir Vokietija buvo paraginta iki 2011 m. rugsėjo 26 d. pateikti pastabų. Vokietija savo pastabas nusiuntė 2011 m. spalio 10 d.

(15) 2011 m. birželio 30 d. Vokietija nusiuntė antrąją Komisijos prašytos informacijos dalį. 2011 m. birželio 29 d. Vokietija atsakė į 2011 m. birželio 15 d. Komisijos raštą. 2011 m. liepos 5 d. Komisija paprašė Vokietijos atsiųsti trūkstamą informaciją. 2011 m. liepos 15 d. Vokietija nusiuntė trūkstamą informaciją.

(16) 2011 m. liepos 4 d. bendrovė *Ryanair* nusiuntė pastabas Komisijai ir 2011 m. rugpjūčio 8 d. jos buvo persiųstos Vokietijai. 2011 m. spalio 8 d. Vokietija pateikė pastabų dėl šios gautos informacijos.

(17) 2012 m. vasario 20 d. Komisija paprašė Vokietijos pateikti daugiau informacijos. 2012 m. kovo 19 d. Vokietija paprašė pratęsti informacijos pateikimo terminą iki 2012 m. balandžio 17 d. 2012 m. kovo 21 d. Komisija šį prašymą patenkino. 2012 m. balandžio 17 d. raštu Vokietija atsakė į 2012 m. vasario 24 d. pateiktus Komisijos klausimus. 2012 m. balandžio 18 d. Komisija paprašė Vokietijos iki 2012 m. balandžio 28 d. atsiųsti trūkstamą informaciją, be galimybės pratęsti terminą. Be to, Komisija nurodė, kad jeigu reikalavimas nebus vykdomas, pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ([1]) 10 straipsnio 3 dalį bus priimtas įsakymas pateikti informaciją. 2012 m. gegužės 2 d. įvyko Komisijos ir Vokietijos atstovų susitikimas. 2012 m. gegužės 3 d. Komisija sutiko pratęsti terminą iki 2012 m. gegužės 11 d. 2012 m. gegužės 7 d. raštu Vokietija atkreipė dėmesį į Komisijos procedūrines klaidas ir atsisakė pateikti tolesnę informaciją.

(18) 2013 m. balandžio 10 d. raštu bendrovė *Ryanair* nusiuntė Komisijai ataskaitą dėl bendrovės *Oxera* požiūrio į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų (toliau – MEO principas). Vokietijai ataskaita buvo nusiųsta 2013 m. gegužės 3 d. 2013 m. gruodžio 20 d. bendrovė *Ryanair* Komisijai nusiuntė papildomus pranešimus.

(19) 2014 m. vasario 24 d. raštu Komisija paragino bendrovę *Ryanair* pateikti pastabų dėl 2014 m. Aviacijos gairių ([2]) taikymo. 2014 m. kovo 21 d. Komisija paragino bendrovę *Infratil* pateikti pastabų dėl 2014 m. Aviacijos gairių. 2014 m. balandžio 15 d. Oficialiajame leidinyje buvo paskelbtas oficialus kvietimas visoms suinteresuotosioms šalims pateikti pastabų dėl 2014 m. Aviacijos gairių ([3]). Vokietija savo pastabas nusiuntė 2014 m. gegužės 12 d. Papildomas pastabas pateikė bendrovės *Air Berlin*, *Infratil* ir organizacija *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* (toliau – SGF) ([4]).

1.2. *PROCEDŪROS SA.27585 IR SA.31149*

(20) 2009 m. sausio 28 d. SGF atsiuntė skundą dėl bylos SA.21877. Skundas buvo užregistruotas valstybės pagalbos bylos numeriu CP 31/2009 (SA.27585).

(21) 2009 m. vasario 5 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos suteikti informacijos dėl spaudos pranešimų apie Liubeko oro uostą. Vokietija atsakė 2009 m. kovo 5 d. ir 2009 m. kovo 12 d. raštais.

(22) 2009 m. balandžio 16 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos. Vokietija atsakė 2009 m. liepos 9 d.

(23) 2010 m. birželio 22 d. ir 2010 m. birželio 30 d. organizacija SGF pateikė papildomą skundą, teigdama, kad Vokietija bendrovėms FLG ir *Infratil* suteikė papildomą neteisėtą valstybės pagalbą. Skundas buvo užregistruotas valstybės pagalbos bylos numeriu CP 162/2010 (SA.31149).

(24) 2010 m. liepos 7 d. raštu Komisija nusiuntė tą skundą Vokietijai ir paprašė suteikti informacijos. 2010 m. liepos 13 d. Vokietija paprašė pratęsti terminą. 2010 m. spalio 14 d. raštu Komisija prašymą patenkino.

([1]) 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).

([2]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

([3]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

([4]) Nevyriausybinė organizacija, užregistruota pagal 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/35/EB, nustatančios visuomenės dalyvavimą rengiant tam tikrus su aplinka susijusius planus ir programas ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvas 85/337/EEB ir 96/61/EB dėl visuomenės dalyvavimo ir teisės kreiptis į teismus (OL L 156, 2003 6 25, p. 17), taisykles.

(25) 2011 m. kovo 28 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos. 2011 m. balandžio 8 d. Komisija paprašė bendrovės *Ryanair* pateikti informaciją apie jos susitarimus su FLG.

(26) 2011 m. liepos 15 d. Vokietija paprašė pratęsti terminą. 2011 m. balandžio 20 d. raštu Komisija paragino Vokietiją iki 2011 m. balandžio 28 d. atsakyti į klausimus dėl skundų. 2011 m. balandžio 21 d. raštu Vokietija paprašė dar kartą pratęsti terminą. 2011 m. balandžio 27 d. raštu Komisija sutiko pratęsti terminą iki 2011 m. gegužės 16 d. Vokietija informaciją nusiuntė 2011 m. gegužės 16 d.

(27) 2011 m. gegužės 20 d. Komisija pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 3 dalį nusiuntė pakartotiną pranešimą, teigdama, kad atsiųsta ne visa informacija. Buvo nustatytas atsakymo pateikimo terminas – 2011 m. birželio 7 d. Vokietija atsakė 2011 m. birželio 7 d. raštu, kuriame nesutiko su tuo, kad 2011 m. gegužės 20 d. raštas yra pakartotinas pranešimas pagal Reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nes matyti, kad du klausimai yra performuluoti ir, jų nuomone, vienas klausimas buvo naujas.

(28) 2011 m. birželio 15 d. raštu Komisija nusiuntė Vokietijai antrą pakartotiną pranešimą pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 3 dalį, suteikdama galimybę pateikti atsakymą iki 2011 m. birželio 29 d. Jeigu tas pakartotinas pranešimas bus nevykdomas, Komisija svarstys galimybę priimti įsakymą pateikti informaciją. 2011 m. birželio 29 d. raštu Vokietija atsakė į kai kuriuos klausimus ir informavo Komisiją, kad atsakymai į likusius klausimus bus pateikti 2011 m. liepos mėn.

(29) 2011 m. liepos 4 d. raštu Komisija gavo papildomos informacijos iš bendrovės *Ryanair*.

(30) 2011 m. liepos 5 d. raštu Komisija nusiuntė Vokietijai trečią pakartotiną pranešimą pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 3 dalį, suteikdama galimybę pateikti informaciją dėl likusių klausimų iki 2011 m. liepos 15 d. Vokietija atsakė 2011 m. liepos 15 d. raštu.

(31) 2011 m. liepos 18 d. raštu Komisija Vokietijai perdavė 2011 m. liepos 4 d. bendrovės *Ryanair* perduotą informaciją, ragindama pateikti pastabų. Vokietija paprašė išversti bendrovės *Ryanair* pateiktą informaciją į vokiečių kalbą. 2011 m. rugpjūčio 8 d. raštu Komisija Vokietijai nusiuntė informacijos variantą vokiečių kalba.

(32) 2011 m. rugsėjo 8 d. raštu Vokietija pateikė pastabas dėl bendrovės *Ryanair* pateiktos informacijos. 2012 m. vasario 7 d. Komisija paprašė bendrovės *Ryanair* pateikti daugiau informacijos apie bendrovės *Oxera* tyrimą. 2012 m. vasario 13 d. bendrovė *Ryanair* paprašė pratęsti atsakymo terminą. 2012 m. vasario 16 d. buvo paprašyta aiškiau išdėstyti vieną iš Komisijos pateiktų klausimų. 2012 m. vasario 17 d. Komisija pateikė tą paaiškinimą.

(33) 2012 m. vasario 22 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl galimos valstybės pagalbos bendrovėms *Infratil*, FLG, *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms, vykdančioms skrydžius iš Liubeko oro uosto (toliau – 2012 m. sprendimas pradėti procedūrą) ([1]). 2012 m. kovo 14 d. raštu atsakydama Vokietija paprašė Komisijos užtušuoti tam tikrą informaciją, išdėstytą 2012 m. sprendime pradėti procedūrą. 2012 m. kovo 20 d. raštu Komisija iš dalies sutiko su prašymu, paaiškindama, kad negali sutikti užtušuoti tam tikros informacijos. 2012 m. balandžio 3 d. raštu Vokietija dar kartą užginčijo Komisijos poziciją dėl konfidencialumo. 2012 m. balandžio 25 d. Komisija nusiuntė Vokietijai raštą šiuo klausimu, pateikdama kitą 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą variantą ir išdėstydama papildomus argumentus.

(34) 2012 m. kovo 2 d. bendrovė *Ryanair* nusiuntė prašymą Komisijai, prašydama galimybės peržiūrėti 2012 m. sprendimą, kol jis dar nepaskelbtas, kad būtų užkirstas kelias konfidencialios informacijos paskelbimui. Komisija atsakė 2012 m. kovo 6 d., pažymėdama, kad klausimą, ar pateikti tokią informaciją bendrovei *Ryanair*, sprendžia valstybė narė. Bendrovei *Ryanair*, Komisijai ir Vokietijai keletą kartų apsikeitus informacija, bendrovė *Ryanair* pateikė sąrašą su prašymais pašalinti konfidencialią informaciją ir 2012 m. balandžio 27 d. papildomai sukritikavo procesinius klausimus. Be to, 2012 m. balandžio 30 d. Vokietija Komisijai pateikė papildomus bendrovės *Ryanair* prašymus užtušuoti tam tikrą informaciją. 2012 m. birželio 29 d. bendrovei *Ryanair* buvo nusiųstas užtušuotas 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą variantas.

(35) Kaip 2012 m. vasario 7 d. prašė Komisija, 2012 m. balandžio 13 d. raštu bendrovė *Ryanair* pateikė papildomų pastabų. 2012 m. birželio 27 d. Komisija tas pastabas persiuntė Vokietijai. 2012 m. rugsėjo 10 d. raštu Vokietija pateikė pastabų dėl bendrovės *Ryanair* pateiktos informacijos.

([1]) Prieš priimant sprendimą pradėti procedūrą buvo išnagrinėtos priemonės bylose CP 31/2009 (SA.27585) ir CP 162/2010 (SA.31149).

(36) 2012 m. vasario 24 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos per 20 dienų pateikti daugiau informacijos apie šias bylas. 2012 m. kovo 19 d. Vokietija paprašė iki 2012 m. balandžio 20 d. pratęsti terminą. 2012 m. kovo 21 d. raštu Komisija sutiko pratęsti terminą iki 2012 m. balandžio 17 d. 2012 m. balandžio 17 d. Vokietija pateikė prašomą informaciją. 2012 m. balandžio 18 d. rašte Komisija nurodė, kad Vokietija pateikė ne visą informaciją, ir paprašė iki 2012 m. balandžio 28 d. pateikti trūkstamą informaciją. Be to, Komisija nurodė, kad jeigu reikalavimas nebus vykdomas, pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 3 dalį bus priimtas įsakymas pateikti informaciją. 2012 m. gegužės 3 d. Komisija Vokietijai pateikė dar vieną raštą, primygtinai ragindama ją iki 2012 m. gegužės 11 d. pateikti trūkstamą informaciją.

(37) 2012 m. gegužės 14 d. Vokietija pateikė Komisijai pastabas dėl 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą.

(38) 2012 m. sprendimas pradėti procedūrą 2012 m. rugpjūčio 10 d. buvo paskelbtas Oficialiajame leidinyje ([1]). Visoms suinteresuotosioms šalims buvo suteikta galimybė per mėnesį pateikti pastabų dėl šio sprendimo. Dviem 2012 m. rugpjūčio 16 d. ir 2012 m. rugpjūčio 22 d. raštais bendrovė *Ryanair* paprašė pratęsti terminą iki 2012 m. rugsėjo 24 d. 2012 m. rugpjūčio 24 d. bendrovė *Wizz Air* paprašė pratęsti terminą iki rugsėjo 24 d. 2012 m. rugpjūčio 31 d. bendrovė *Infratil* paprašė pratęsti terminą iki 2012 m. spalio 10 d. 2012 m. rugsėjo 5 d. Hanzos miestas Liubekas ir FLG paprašė Komisijos pratęsti terminą iki 2012 m. spalio 10 d. 2012 m. rugsėjo 7 d. organizacija *Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen* (toliau – ADV) ([2]) paprašė pratęsti terminą iki 2012 m. spalio 10 d. Tą pačią dieną Komisija patenkino bendrovių *Ryanair, Wizz Air,* organizacijos ADV, Hanzos miesto Liubeko, bendrovių FLG ir *Infratil* prašymus pratęsti terminą.

(39) 2012 m. rugsėjo 9 d. pastabas pateikė organizacija *Pro Airport Lübeck e.V.*

(40) 2012 m. rugsėjo 10 d. bendrovė *Flughafen Hamburg GmbH* (toliau – Hamburgo oro uostas) ir Šlėzvigo-Holšteino *Landesregierung* (federalinės žemės Vyriausybė) paprašė Komisijos iki 2012 m. spalio 10 d. pratęsti pastabų pateikimo terminą. Kitą dieną Komisija sutiko pratęsti terminą. 2012 m. rugsėjo 10 d. pastabas Komisijai pateikė organizacija SGF.

(41) 2012 m. rugsėjo 24 d. savo pastabas, įskaitant bendrovės *Oxera* parengtą ataskaitą, pateikė bendrovė *Ryanair*. 2012 m. spalio 8 d. raštu pastabas Komisijai pateikė Hanzos miestas Liubekas. 2012 m. spalio 10 d. pastabas Komisijai pateikė organizacija ADV ir bendrovės FLG, *Infratil* ir *Wizz Air,* įskaitant bendrovės *Oxera* parengtą ataskaitą. Tą pačią dieną bendrovė *Ryanair* prie savo pateiktos informacijos pridėjo keletą bendrovės *Oxera* parengtų ataskaitų.

(42) 2014 m. gegužės 3 d. Vokietija nekonfidencialius bendrovės *Oxera* ataskaitų variantus perdavė Vokietijai, paragindama Vokietiją pateikti pastabų.

(43) 2013 m. gegužės 15 d., 2014 m. sausio 17 d. ir 2014 m. sausio 31 d. bendrovė *Ryanair* pateikė daugiau informacijos.

(44) 2013 m. vasario 11 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos per 20 dienų pateikti visas sutartis, susijusias su Liubeko oro uosto privatizavimu. 2014 m. vasario 28 d. raštu buvo atsisakyta Komisijai atskleisti tokią informaciją, nes Liubeko oro uosto privatizavimas nėra susijęs su dabartine procedūra. Po Komisijos ir Vokietijos konsultacijų Vokietija 2014 m. kovo 13 d. raštu nusiuntė informaciją apie Liubeko oro uosto privatizavimą.

(45) 2013 m. vasario 24 d. ir 2014 m. kovo 17 d. Komisija informavo Vokietiją apie 2014 m. Aviacijos gairių priėmimą ir jų aktualumą dabartinei procedūrai, paragindama Vokietiją pateikti pastabų. 2014 m. kovo 27 d. atsakydama Vokietija pateikė informaciją. Tolesnius pranešimus 2014 m. balandžio 30 d. raštu pateikė bendrovė *Wizz Air,* o 2014 m. gegužės 12 d. – Vokietija.

(46) 2014 m. rugsėjo 2 d., 2014 m. rugsėjo 12 d. ir 2014 m. rugsėjo 26 d. raštais bendrovė *Ryanair* pateikė daugiau bendrovės *Oxera* parengtų ataskaitų dėl pastarojo meto Komisijos požiūrio į MEO principą.

1.3. *BENDRA PROCEDŪRA DĖL BYLŲ SA.21877, SA.27585 IR SA.31149*

(47) 2014 m. Komisija procedūras SA.21877, SA.27585 ir SA.31149 sujungė.

(48) 2014 m. rugsėjo 30 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos.

([1]) OL C 241, 2012 8 10, p. 56.
([2]) Federalinė Vokietijos komercinių oro uostų asociacija (vok. *Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen*).

(49) 2014 m. spalio 6 d. Vokietija paprašė Komisijos iki 2014 m. lapkričio 30 d. pratęsti prašomos informacijos pateikimo terminą. Komisija pratęsė terminą iki 2014 m. lapkričio 17 d. 2014 m. lapkričio 21 d. Komisija Vokietijai nusiuntė pakartotiną pranešimą, ragindama ją iki 2014 m. gruodžio 3 d. pateikti trūkstamą informaciją. Komisija nurodė, kad jeigu tas pakartotinas pranešimas nebus vykdomas, pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 10 straipsnio 3 dalį bus priimtas įsakymas pateikti informaciją. 2014 m. gruodžio 3 d. Vokietija pateikė prašomą informaciją. Po 2014 m. gruodžio 18 d. telekonferencijos 2015 m. sausio 12 d. ir 2015 m. sausio 14 d. Vokietija pateikė papildomą informaciją.

(50) 2015 m. sausio 26 d., 2015 m. vasario 9 d. ir 2015 m. vasario 27 d. e. laiškais Komisija gavo bendrovės *Ryanair* pranešimus.

(51) 2015 m. sausio 30 d. bendrovė *Air Berlin* pareiškė savo suinteresuotumą Komisijos sprendimu dėl įtariamos valstybės pagalbos bendrovei *Ryanair*.

(52) 2015 m. kovo 23 d. Komisija pateikė papildomas trečiųjų šalių pastabas, paragindama Vokietiją pateikti pastabų. Vokietija atsakė 2015 m. balandžio 9 d., perduodama savo pastabas dėl trečiųjų šalių pateiktos informacijos.

(53) 2015 m. balandžio 20 d. e. laišku Komisija paprašė papildomos informacijos apie bendrovę *Yasmina Flughafenmanagement GmbH* (toliau – *Yasmina*) ([1]), kuri Liubeko oro uostą valdė 2013 ir 2014 m. 2015 m. gegužės 4 d. Vokietijai buvo nusiųsti papildomi klausimai dėl bendrovės *Infratil* sumokėtos pasirinkimo parduoti sandorio premijos.

(54) 2015 m. gegužės 5 d. Hanzos miestas Liubekas atsakė į klausimus dėl bendrovės *Yasmina*. 2015 m. gegužės 11 d. raštu Vokietija atsakė į Komisijos prašymą pateikti daugiau informacijos apie pasirinkimo parduoti sandorio kainą.

(55) 2015 m. gegužės 13 d. Komisija pateikė bendrovei *Oxera* klausimą dėl įtariamos valstybės pagalbos ledo šalinimo mokesčiams. 2015 m. gegužės 18 d. atsakydama bendrovė *Oxera* pateikė ataskaitą apie ledo šalinimą.

(56) 2015 m. gegužės 22 d. e. laišku Komisija paprašė bendrovės *Oxera* paaiškinti informaciją, susijusią su jų 2014 m. rugsėjo mėn. ir 2015 m. vasario mėn. ataskaitomis dėl bendrovių *Ryanair* ir FLG pasirašytų 2010 m. papildomų protokolų pelningumo. Atsakymą Komisija gavo 2015 m. gegužės 28 d.

(57) 2015 m. birželio 23 d. Komisija pateikė Vokietijai papildomų klausimų. Atsakymai buvo gauti 2015 m. birželio 25 d. ir 2015 m. liepos 3 d. 2015 m. birželio 29 d. Komisija Vokietijai nusiuntė papildomų klausimų, į kuriuos atsakymai buvo gauti 2015 m. liepos 24 d. raštu.

(58) 2015 m. liepos 3 d. bendrovė *Ryanair* Komisijai nusiuntė bendrovės *Oxera* aiškinamąsias pastabas.

(59) 2015 m. rugpjūčio 4 d. Komisija pateikė Vokietijai papildomų klausimų. Atsakymai buvo gauti 2015 m. rugsėjo 10 d.

(60) 2015 m. lapkričio 30 d. bendrovė *Ryanair* Komisijai pateikė dar vieną bendrovės *Oxera* ataskaitą, kurioje kalbama apie oro uosto ir oro transporto bendrovių susitarimų MEO vertinimus oro uosto bendro pelningumo požiūriu. 2016 m. sausio 20 d. Hanzos miestas Liubekas, o 2016 m. vasario 19 d. – Vokietija pateikė papildomos informacijos.

1.4. *2012 M. SPRENDIMO PRADĖTI PROCEDŪRĄ APSKUNDIMAS ORO UOSTO MOKESČIŲ TVARKOS KLAUSIMU*

(61) Hanzos miestas Liubekas paprašė iš dalies panaikinti 2012 m. sprendimą pradėti procedūrą. Bendrasis Teismas panaikino 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą dalį dėl 2006 m. patvirtintos Liubeko oro uosto mokesčių tvarkos (toliau – 2006 m. mokesčių tvarka) ([2]). Komisija šį sprendimą apskundė Teisingumo Teismui, kuris patvirtino Bendrojo Teismo sprendimą ([3]). Todėl 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą dalis, susijusi su 2006 m. mokesčių tvarka, buvo galutinai panaikinta. Taigi, 2006 m. mokesčių tvarka šiame sprendime nebus vertinama.

([1]) Bendrovė *Yasmina* buvo bendrovės *3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH* – fizinio asmens, t. y. Saudo Arabijos piliečio Adelo Mohammedo Saleho M. Alghanmi, nuosavybės teise turimos investicijų bendrovės – 100 % patronuojamoji įmonė. Bendrovė *Yasmina* buvo įsteigta siekiant nupirkti ir valdyti Liubeko oro uostą.

([2]) Sprendimas *Hansestadt Lübeck / Europos Komisija*, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Sprendimas *Komisija / Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. *TYRIMO PAGRINDAS IR PRIEMONIŲ APLINKYBĖS*

2.1.1. ***Pasiekiamumo zona, keleivių skaičiaus tendencijos ir skrydžius iš oro uosto vykdančios oro transporto bendrovės***

(62) Liubeko oro uostas yra maždaug 73 kilometrų atstumu nuo Hamburgo miesto Šlėzvigo-Holšteino žemėje, Vokietijoje.

(63) Pats oro uostas savo pasiekiamumo zoną apibrėžia kaip Hamburgo miesto ir Eresundo metropolinę zoną (Didžioji Kopenhaga/Malmė). Iš šio regiono keleivius galėtų skraidinti toliau nurodytieji oro uostai:

— Hamburgo oro uostas (~78 kilometrai nuo Liubeko oro uosto, ~65 minutės automobiliu),

— Rostoko oro uostas (~134 kilometrai nuo Liubeko oro uosto, ~1 valanda 19 minučių automobiliu),

— Brėmeno oro uostas (~185 kilometrai nuo Liubeko oro uosto, ~1 valanda 56 minutės automobiliu),

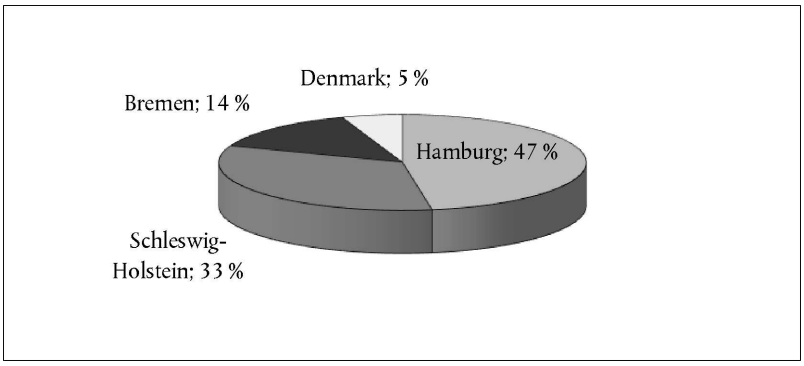
— Hanoverio oro uostas (~208 kilometrai nuo Liubeko oro uosto, ~2 valandos 8 minutės automobiliu), ir

— Kopenhagos oro uostas (~280 kilometrų nuo Liubeko oro uosto, ~3 valandos automobiliu ir keltu).

(64) Remiantis 2009 m. oro uosto atlikto rinkos tyrimo rezultatais, didžioji dalis (išskrendančių) Liubeko oro uosto keleivių atvyko iš Hamburgo (t. y. 47,20 %). Oro uostas tikėjosi, kad užbaigus Fėmarno sąsiaurio tunelį tarp Vokietijos ir Danijos padaugės išvykstančių keleivių iš Danijos. 1 pav. apibendrinama Liubeko oro uosto keleivių kilmė.

1 paveikslas

Iš Liubeko oro uosto išvykstančių keleivių kilmė (Rinkos tyrimas, 2009 m.)



(65) Keleivių skaičius oro uoste padidėjo nuo 48 652 1999 m. iki 546 146 2010 m. (žr. 1 lentelę). Oro uostas tikėjosi, kad iki 2015 m. keleivių padaugės iki 2,2 mln. Vis dėlto ši prognozė neišsipildė.

1 lentelė

Keleivių skaičiaus tendencijos Liubeko oro uoste 1999–2013 m. [1]

Metai	Keleivių skaičius
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Metai	Keleivių skaičius
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Žr. Liubeko oro uosto svetainę http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (būklė: 2015 m. gegužės 22 d.).

(66) Šio sprendimo priėmimo dieną iš Liubeko oro uosto neskraidina nė viena oro transporto bendrovė. Nesiūlomi nei reguliarieji, nei užsakomieji skrydžiai.

2.1.2. ***Oro uosto nuosavybė***

(67) Liubeko oro uostą iš pradžių valdė FLG, ribotos atsakomybės bendrovė. Dalis oro uosto infrastruktūros ir žemės nuosavybės teise ir toliau priklausė Hanzos miestui Liubekui. FLG galėjo naudotis oro uosto infrastruktūra pagal nuomos sutartį. Per pastaruosius keletą metų FLG savininkai kelis kartus keitėsi. Iki 2005 m. lapkričio 30 d. vienintelis FLG akcininkas buvo Hanzos miestas Liubekas, kuris turėjo 100 % akcijų. Pagal *2005 m. dalyvavimo susitarimą* (vok. *Beteiligungsvertrag*) nuo 2005 m. gruodžio 1 d. Hanzos miestas Liubekas 90 % savo FLG akcijų pardavė bendrovei *Infratil*. Likusius 10 % Hanzos miestas Liubekas ir toliau turėjo kaip mažumos akcininkas. 2005 m. dalyvavimo susitarime numatytos tam tikros sąlygos ir pasirinkimo parduoti sandoriai bei pasirinkimo pirkti sandoriai abiems šalims (daugiau informacijos žr. 2.3.1 skirsnyje**).**

(68) Siekiant neleisti bendrovei *Infratil* įvykdyti savo pasirinkimo parduoti sandorio, 2009 m. tarp Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės *Infratil* buvo pasirašytas papildomas susitarimas (vok. *Ergänzungsvereinbarung 2009*) Pagal 2009 m. papildomą susitarimą bendrovė *Infratil* turėjo toliau valdyti oro uostą iki 2009 m. spalio mėn. ir už tai jai buvo kompensuotos tam tikros išlaidos (žr. 3 lentelę).

(69) 2009 m. pabaigoje bendrovė *Infratil* įvykdė savo pasirinkimo parduoti sandorį ir pardavė savo akcijas atgal Hanzos miestui Liubekui.

(70) Nuo 2009 m. Hanzos miestas Liubekas vėl buvo vienintelis FLG savininkas (100 % akcijų). 2009 m. lapkričio mėn. Liubeko miesto taryba (vok. *Bürgerschaft)* ([1]) nusprendė, kad iki 2010 m. vasario mėn. pabaigos reikėtų rasti naują privatų investuotoją į FLG ir kad oro uostui daugiau neturėtų būti skiriama lėšų.

(71) 2010 m. balandžio 25 d. Hanzos miesto Liubeko piliečiai viešu balsavimu nusprendė užtikrinti Liubeko oro uosto išlikimą. Hanzos miestas Liubekas nusprendė, kad, siekiant privatizuoti oro uostą, reikalingos papildomos investicijos oro uosto infrastruktūrai pagerinti.

(72) 2012 m. rugpjūčio 16 d. Hanzos miestas Liubekas *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* priede ([2]) paskelbė kvietimą teikti pasiūlymus dėl Liubeko oro uosto pardavimo. Iki 2012 m. rugsėjo 24 d. buvo pateiktos septynios susidomėjimo paraiškos. Iki 2012 m. spalio 15 d. penkios suinteresuotosios šalys pateikė orientacinius, neįpareigojančius pasiūlymus. Iki 2012 m. lapkričio 20 d. trys suinteresuotosios šalys pateikė įpareigojančius, galutinius

([1]) Hanzos miesto Liubeko tarybą sudaro miesto piliečių atstovai.
([2]) OL 2012/S 156–261107, 2012 m. rugpjūčio 16 d. (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

pasiūlymus. Buvo atliktas trijų pasiūlymų palyginimas. Atliekant palyginimą buvo skiriami taškai, atsižvelgiant ir į finansinį pasiūlymą, ir į atitinkamus verslo ir plėtros planus. Frankfurto bendrovės *3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH* (toliau – 3Y) pasiūlymas, kuriame numatytas *turto sandoris*, buvo gerokai palankesnis negu bet kuris kitas. 3Y buvo bendrovės *Yasmina*, ribotos atsakomybės bendrovės, įsteigtos Liubeko oro uostui nupirkti ir valdyti, kontroliuojančioji bendrovė. 2012 m. lapkričio 29 d. Liubeko taryba (vok. *Bürgerschaft*) sutiko su sąlygomis ir pritarė pardavimui. Pardavimo sutartis buvo pasirašyta 2012 m. gruodžio 14 d. ir įsigaliojo 2013 m. sausio 1 d. Bendrovė *Yasmina* įsigijo tam tikrą FLG turtą. Bendrovei *Yasmina* neparduotas turtas buvo perduotas Hanzos miestui Liubekui, sujungiant FLG su Hanzos miestu Liubeku (vok. *Verschmelzung*). Nuo tada FLG kaip nepriklausomas juridinis subjektas išnyko.

(73) Kadangi oro uostas nuolat veikė nuostolingai, 2014 m. balandžio mėn. bendrovė *Yasmina* paskelbė nemokumą, todėl 2014 m. balandžio 23 d. buvo inicijuota nemokumo byla. 2014 m. rugpjūčio 1 d. Liubeko oro uostą perėmė Kinijos investuotoja bendrovė *PuRen Germany GmbH* (toliau – *PuRen*). 2015 m. rugsėjo mėn. bendrovė *PuRen* paskelbė nemokumą, todėl 2015 m. rugsėjo 30 d. buvo inicijuota nemokumo byla. 2016 m. liepos 1 d. Liubeko oro uostą perėmė bendrovė *Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG* (toliau – *Stöcker*).

(74) Komisija išnagrinėjo toliau nurodytas priemones, kurios galbūt laikytinos valstybės pagalba bendrovėms FLG, *Infratil*, *Ryanair* ir kitoms oro uostu besinaudojančioms oro transporto bendrovėms.

2.2. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI FLG*

(75) Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl toliau nurodytų priemonių, taikytų bendrovės FLG naudai:

— visų 1978–2004 m. laikotarpiu patirtų nuostolių perėmimo;

— žemės ir oro uosto infrastruktūros nuomos sutarties (iki 2006 m. sausio 1 d.) mažesne už rinkos kaina;

— nelikviduotų įsipareigojimų, kylančių iš keleto paskolų, kurių sutartis bendrovė FLG buvo sudariusi su komerciniais bankais, perėmimo;

— pagalbos investicijomis bendrovei FLG, priimant 2005 m. Regioninių oro uostų sprendimą ([1]), ir įtariamo jo pažeidimo;

— bendrovės FLG nuostolių kompensavimo nuo 2009 m. lapkričio mėn.;

— 2010–2015 m. Hanzos miesto Liubeko ir Šlėzvigo-Holšteino žemės vykdyto investicijų į infrastruktūrą finansavimo;

— Hanzos miesto Liubeko akcininko paskolų subordinavimo bendrovei FLG.

2.3. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI INFRATIL*

2.3.1. ***FLG akcijų pardavimas***

(76) Atsižvelgdamas į nuolatinius bendrovės FLG veiklos nuostolius, Hanzos miestas Liubekas nusprendė parduoti savo FLG akcijas. Siekdamas nustatyti geriausią pirkėją, jis paskelbė kvietimą teikti pasiūlymus, kuris 2003 m. kovo 21 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(77) Hanzos miestas Liubekas gavo penkių įmonių susidomėjimo paraiškas. Pirmosioms keturioms įmonėms jis išsiuntė išsamesnės informacijos rinkinį. Viena įmonė savo orientacinį pasiūlymą pateikė 2003 m. birželio 17 d., pasibaigus terminui.

(78) Tik viena įmonė, t. y. bendrovė *Infratil*, pateikė oficialų pasiūlymą. Taigi, Hanzos miestas Liubekas pradėjo derybas su bendrove *Infratil*. Pirmoji pardavimo sutartis buvo sudaryta 2005 m. kovo mėn. Tačiau ji priklausė nuo to, ar bus gautas galutinis plano patvirtinimo sprendimas (vok. *Planfeststellungsbeschluss*), kad per nurodytą laiką būtų prailgintas oro uosto kilimo ir tūpimo takas. 2005 m. liepos 18 d. Šlėzvigo aukštesniajam administraciniam teismui (vok. *Oberverwaltungsgericht* – OVG) priėmus sprendimą ([2]), ši sąlyga nebegalėjo būti įvykdyta.

([1]) 2005 m. sausio 19 d. Komisijos sprendimas N644i/2002 – *Germany. Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen* (OL C 126, 2005 5 12, p. 10).

([2]) 2005 m. sausio 20 d. priimtą plano patvirtinimo sprendimą, kuriuo buvo leista atlikti Liubeko oro uosto plėtros darbus ir buvo aptartos įvairios infrastruktūros priemonės, teisme užginčijo įvairios suinteresuotosios šalys. Vykstant laikinajai procedūrai buvo priimti du aukštojo teismo sprendimai, turintys teisinę galią: tai – 2005 m. liepos 18 d. Šlėzvigo aukštesniojo administracinio teismo (OVG) sprendimas 4 MR 1/05 ir 2005 m. spalio 21 d. Šlėzvigo aukštesniojo administracinio teismo (OVG) sprendimas 101/05. Pagal šiuos sprendimus planavimo patvirtinimą atsisakyta suteikti.

(79) Tas sprendimas iš esmės pakeitė abiejų suinteresuotųjų šalių derybines pozicijas. Kadangi ankstesnės viešųjų pirkimų procedūros rezultatas buvo tik vienas oficialus pasiūlymas, Hanzos miestas Liubekas nusprendė, jog nėra tikėtina, kad po oro uosto plėtros sustabdymo būtų daugiau suinteresuotųjų šalių. Todėl jis nusprendė neskelbti antrojo kvietimo teikti pasiūlymus. Vietoj to Hanzos miestas Liubekas ir bendrovė *Infratil* atnaujino derybas remdamiesi naujais faktais ir susitarė dėl sąlyginės privatizavimo sutarties. 2005 m. spalio 24 d. buvo sudarytas dalyvavimo susitarimas (toliau – 2005 m. dalyvavimo susitarimas). Jis įsigaliojo 2005 m. gruodžio 1 d.

(80) 2005 m. dalyvavimo susitarime numatyta, kad 2005 m. gruodžio 1 d. Hanzos miestas Liubekas perleidžia 90 % FLG akcijų bendrovei *Infratil*. Mainais bendrovė *Infratil* Hanzos miestui Liubekui sumokėjo vadinamąją *I pirkimo kainą* – […] EUR (*) – ir papildomą […] EUR sumą, atitinkančią piniginį kreditą, kurį Hanzos miestas Liubekas anksčiau buvo suteikęs bendrovei FLG veiklos išlaidoms ir naujoms investicijoms finansuoti. Bendrovė *Infratil* taip pat turėjo perimti oro uosto 2005 m. veiklos nuostolius.

(81) Be to, 2005 m. dalyvavimo susitarime numatyta, kad vėliau bendrovė *Infratil* turės sumokėti *II pirkimo kainą* – […] EUR, jeigu bus įvykdytos šios dvi sąlygos:

a) oro uostas gaus besąlyginį galutinį planavimo patvirtinimą, apimantį sutartyje nurodytą turinį (žr. 82 konstatuojamąją dalį), ir bendrovei FLG šiuo patvirtinimu nebus nustatyta aktyvių triukšmo valdymo priemonių, pvz., draudimo skraidyti naktį arba triukšmo kvotų (vok. *Lärmkontingent*), arba FLG užsakys su sutartyje nurodytomis priemonėmis susijusius tam tikros vertės statybos darbus;

b) 2008 m. bus pervežta bent […] keleivių arba, jeigu 2006 arba 2007 m. jau bus įvykdyta 1 sąlyga – 2006 m. bus pervežta […] keleivių arba 2007 m. bus pervežta […] keleivių.

(82) Sutartyje nurodytas planavimo patvirtinimo turinys apėmė šiuos aspektus:

— kilimo ir tūpimo takų prailginimą;

— II arba III kategorijos tūpimo pagal prietaisus sistemos (ILS CAT II arba ILS CAT III) įrengimą;

— automobilių stovėjimo vietų išplėtimą;

— esamą oro uosto teritoriją;

— perono išplėtimą.

(83) Iš II pirkimo kainos reikia atimti šiuos punktus:

— I pirkimo kainą ([…] EUR);

— 2005–2008 m. oro uosto veiklos nuostolius iki bendros […] EUR sumos;

— išlaidas, kilusias dėl valstybės pagalbos bylos, kurią bendrovė *Air Berlin* inicijavo Vokietijos civiliniuose teismuose ir kurios ieškinio sumą Vokietija apytikriai vertina […] EUR;

— jeigu planavimo patvirtinimas bus išduotas sutartyje nurodytam turiniui (žr. 82 konstatuojamąją dalį) – planavimo patvirtinimo išlaidų skirtumą, išskyrus išlaidas kompensavimo priemonėms, ir fiksuotą […] EUR sumą; Vokietija šį skirtumą apytikriai vertina […] EUR;

— jeigu planavimo patvirtinimas sutartyje nurodytam turiniui (žr. 82 konstatuojamąją dalį) nebus išduotas – planavimo patvirtinimo išlaidas.

(84) Pagal 2005 m. dalyvavimo susitarimą planavimo patvirtinimo išlaidos apima visas poveikį likvidumui turinčias (vok. *liquiditätswirksam*) išlaidas. Tai apima 2005 m. spalio 1 d. – 2008 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu patiriamas išlaidas su planavimo patvirtinimo procedūra susijusioms kompensavimo priemonėms (vok. *Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen*).

(85) Be to, 2005 m. dalyvavimo susitarime nustatytas pasirinkimo parduoti sandoris, leidžiantis bendrovei *Infratil* atšaukti pradinį FLG akcijų pirkimą ir kompensuoti tam tikras sutartas išlaidas, jeigu:

— nebus gautas planavimo patvirtinimas arba iki 2008 m. gruodžio 31 d. nebus užsakyti statybos darbai, susiję su 82 konstatuojamojoje dalyje paminėtomis priemonėmis; ir

— nebus pasiektas nurodytas keleivių skaičius.

(*) Konfidenciali informacija.

(86) Jeigu pasirinkimo parduoti sandoris būtų įvykdytas, Hanzos miestas Liubekas privalo grąžinti I pirkimo kainą ir kompensuoti tam tikrus nuostolius. Pagal 2005 m. dalyvavimo susitarimą, jeigu bendrovė *Infratil* nuspręstų įvykdyti pasirinkimo parduoti sandorį, Hanzos miestas Liubekas bendrovei *Infratil* turėtų sumokėti […] EUR. Ši suma apskaičiuota taip:

2 lentelė

Pasirinkimo parduoti sandorio kaina 2008 m. gruodžio 31 d. duomenimis, EUR

Akcininkų paskolos 2005 m.	(…)
+ Akcininkų paskolų, suteiktų toliau nurodytiems punktams, balansas:	
faktiniams patvirtintiems veiklos nuostoliams	(…)
faktinėms patvirtintoms investicijų išlaidoms	(…)
– viešajam finansavimui	(…)
planavimo patvirtinimo proceso išlaidoms	(…)
bendrovės *Air Berlin* teisinėms išlaidoms	(…)
= suteiktų akcininkų paskolų balansas:	**(…)**
+ 5 % palūkanų už akcininkų paskolas per metus	(…)
+ I pirkimo kaina	(…)
Iš viso	**(…)**

2.3.2. ***2009 m. papildomas susitarimas ir naujos derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio. Tolesnių nuostolių, investicijų ir kitų išlaidų perėmimas***

(87) 2008 m. bendrovė *Infratil* paskelbė, kad įvykdys pasirinkimo parduoti sandorį, nes negautas planavimo patvirtinimas, klientų skaičius nepagerėjo iki 2005 m. dalyvavimo susitarime nurodyto lygio, o FLG veiklos nuostoliai didesni, negu buvo tikėtasi. Siekdamas išlaikyti bendrovę *Infratil* kaip oro uosto operatorių, Hanzos miestas Liubekas sutiko iš naujo derėtis dėl tam tikrų 2005 m. dalyvavimo susitarimo sąlygų, susijusių su pasirinkimo parduoti sandoriu. Derybomis buvo pasiektas ir 2008 m. lapkričio 12 d. pasirašytas 2009 m. papildomas susitarimas, kuriame prie pasirinkimo parduoti sandorio kainos, kurią Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs sumokėti bendrovei *Infratil* pagal 2005 m. dalyvavimo susitarimą, buvo pridėti papildomi nuostoliai, investicijos ir kitos su oro uosto veikla 2009 m. susijusios išlaidos.

(88) Pagal 2009 m. papildomą susitarimą naujoji pasirinkimo parduoti sandorio kaina apskaičiuota taip:

3 lentelė

Pasirinkimo parduoti sandorio kaina 2009 m. spalio mėn. duomenimis, EUR

Pasirinkimo parduoti sandorio kaina (2008 m. gruodžio 31 d.)	(…)
+ […] % 2008 m. pasirinkimo parduoti sandorio kainos palūkanos 2009 metams	(…)
+ Akcininkų paskolų, suteiktų toliau nurodytiems punktams, balansas:	
faktiniams patvirtintiems veiklos nuostoliams 2009 m.	(…)
faktinėms patvirtintoms investicijų išlaidoms 2009 m.	(…)
planavimo patvirtinimo proceso išlaidoms 2009 m.	(…)
kitoms išlaidoms 2009 m.	(…)
bendrovės *Air Berlin* teisinėms išlaidoms, patirtoms 2009 m.	(…)

= suteiktų akcininkų paskolų balansas:	**(…)**
+ […] % palūkanos už akcininkų paskolas 2009 m.	(…)
– 2009 m. išlaidos, nepadengtos paskolomis	(…)
+ grupinio draudimo lengvatų (t. y. bendrovės *Infratil* grupinio draudimo įmokų, priskiriamų bendrovei FLG) kompensavimas	(…)
Iš viso	**(…)**

(89) Hanzos miesto Liubeko mokėtinos grupinio draudimo lengvatos yra susijusios su akcininko paskola, kurią bendrovė *Infratil* suteikė bendrovei FLG. Draudimo polisas apėmė visus bendrovės *Infratil* valdomus oro uostus. Bendrovei FLG priskirtina išlaidų dalis siekė […] EUR.

(90) Taigi, pasirinkimo parduoti sandorio kainos, sumokėtos pagal 2009 m. papildomą susitarimą, ir pasirinkimo parduoti sandorio kainos, kurią Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs sumokėti pagal 2005 m. dalyvavimo susitarimą, skirtumas siekia […] EUR.

(91) Mainais bendrovė *Infratil* atsisakė teisės įvykdyti savo pasirinkimo parduoti sandorį iki 2009 m. spalio 22 d. ir suteikė Hanzos miestui Liubekui tolesnio dalyvavimo teises. Be to, bendrovė *Infratil* pateikė Hanzos miestui Liubekui raštišką bendrovės FLG ir bendrovės *Ryanair* ketinimų protokolą, kuriame abi suinteresuotosios šalys patvirtino savo ketinimą didinti keleivių skaičių ir bendradarbiauti plėtojant bendrovės *Ryanair* bazę Liubeko oro uoste.

2.4. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI RYANAIR*

2.4.1. ***2000 m. susitarimas***

(92) Iki 2000 m. bendrovė FLG buvo oro uostas, priklausantis nuo užsakomųjų skrydžių ir bendrosios aviacijos generuojamų aviacinių pajamų. 2000 m. oro uostas pakeitė savo verslo modelį į pigių skrydžių bendrovių oro uostą, kurio pajamos generuojamos derinant aviacinę ir neaviacinę veiklą.

(93) 2000 m. gegužės 29 d. FLG su bendrove Ryanair pasirašė Oro paslaugų susitarimą (toliau – 2000 m. susitarimas). 2000 m. susitarime su bendrove *Ryanair* buvo konkrečiai nurodyti bendrovės *Ryanair* mokėtini oro uosto mokesčiai ir oro uosto apmokėtinos rinkodaros rėmimo iniciatyvos. Buvo suplanuota, kad 2000 m. susitarimas bus pradėtas vykdyti 2000 m. birželio 1 d. ir bus vykdomas iki 2010 m. gegužės 31 d.

(94) Maršruto į Stanstedo oro uostą išlaidas ir pajamas oro uostas buvo įvertinęs taip:

4 lentelė

Išlaidos ir pajamos pagal 2000 m. susitarimą iš FLG perspektyvos

Susitarimo su bendrove *Ryanair* elementai	< 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	≥ 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę
FLG išlaidos EUR		
Rinkodaros rėmimas – išlaidos vienam atvykstančiam keleiviui	(…)	(…)
	Iki 2005 m. gegužės 31 d.	Nuo 2005 m. birželio 1 d.
FLG pajamos EUR		
Bendrovės *Ryanair* mokėtini mokesčiai vienam lėktuvui	(…)	(…)
Bendrovės *Ryanair* mokėtini mokesčiai vienam atvykstančiam keleiviui	(…)	(…)
Bendrovės Ryanair grynieji mokėtini mokesčiai vienam atvykstančiam keleiviui (iš mokesčių atėmus rinkodaros rėmimą)	*(…)*	*(…)*

Susitarimo su bendrove *Ryanair* elementai	< 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	≥ 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę
Kita:		
Apyvartos mokestis už vieną FLG parduotą bilietą	(…) %	(…) %
Komisiniai už FLG užsakytų nuomojamų automobilių apyvartą	(…) %	(…) %
Saugumo mokestis (bendrovės *Ryanair* mokėtinas atitinkamai valdžios įstaigai) EUR	(…)	(…)

2.4.2. ***2010 m. susitarimai***

(95) 2010 m. kovo 29 d. bendrovė *Ryanair* ir Liubeko oro uostas pasirašė 2000 m. susitarimo papildomą protokolą Nr. 1, apimantį 2010 m. kovo 28 d. – 2010 m. spalio 30 d. laikotarpį. Šiuo papildomu protokolu 2000 m. susitarimas buvo pratęstas iki 2010 m. spalio 30 d. ir juo buvo nustatytas naujas […] EUR skatinamasis mokėjimas už vieną keleivį, kurį bendrovė FLG turėjo sumokėti bendrovei *Ryanair*, papildomai mokėjimui už rinkodaros paslaugas, nurodytam 2000 m. susitarime – […] EUR už vieną keleivį (jeigu mažiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę) arba […] EUR už vieną keleivį (jeigu daugiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę). Kadangi bendrovė *Ryanair* vykdė daugiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę, bendrovė FLG bendrovei *Ryanair* už kiekvieną keleivį iš viso turėjo sumokėti […] EUR. Kadangi buvo paliktos galioti visos kitos 2000 m. susitarimo sąlygos, bendrovės FLG mokėtini keleivių aptarnavimo mokesčiai, tenkantys kiekvienam išvykimui, buvo […] EUR, mokesčiai už aptarnavimą perone, tenkantys kiekvienam atskridimui ir išskridimui, buvo […] EUR, mokesčiai už aptarnavimą vienam keleiviui buvo […] EUR, o saugumo mokesčiai vienam keleiviui buvo […] EUR.

(96) 2010 m. spalio mėn. buvo pasirašytas papildomas protokolas Nr. 2, kuriame buvo atsisakyta 2010 m. kovo mėn. papildomo protokolo sąlygų ir buvo sugrįžta prie pradiniame 2000 m. susitarime nurodytos rinkodaros mokėjimų tvarkos. 2010 m. spalio mėn. papildomu protokolu 2000 m. susitarimo sąlygos buvo pratęstos 3 metams iki 2013 m. lapkričio 1 d.

(97) Tą dieną, kai buvo sudarytas papildomas protokolas Nr. 1, t. y. 2010 m. kovo 29 d., bendrovė FLG taip pat pasirašė rinkodaros paslaugų susitarimą su bendrovės *Ryanair* 100 % patronuojamąja įmone *Airport Marketing Services Limited* (toliau – AMS). Tas rinkodaros paslaugų susitarimas taip pat apėmė 2010 m. kovo 29 d. – 2010 m. spalio 30 d. laikotarpį ir jame buvo išdėstytos rinkodaros paslaugos, kurias bendrovė AMS teiks svetainėje www.ryanair.com mainais už […] EUR sumą, kurią turės sumokėti bendrovė FLG.

2.5. *MOKESČIAI UŽ LEDO ŠALINIMĄ NUO ORO UOSTE ESANČIŲ ORLAIVIŲ*

(98) Ledo šalinimo mokesčiai nustatyti specialiųjų mokesčių schemoje, taikytinoje visoms oro uostą naudojančioms oro transporto bendrovėms. Specialiųjų mokesčių schema yra nuo bendros oro uoste taikytinos mokesčių tvarkos atskiras dokumentas. Jis atnaujinamas kas kelerius metus. Specialiųjų mokesčių schemoje skiriamos kelios paslaugų kategorijos, t. y. ledo šalinimas nuo 10 t MTOW ir lengvesnių orlaivių, ledo šalinimas nuo sunkesnių nei 10 t MTOW orlaivių, ledo šalinimo skystis ir karštas vanduo, ir nustatoma kiekvienos paslaugos kaina.

3. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

(99) 2007 m. ir 2012 m. sprendimais pradėti procedūrą Komisija inicijavo tyrimus dėl galimos valstybės pagalbos bendrovėms FLG, *Infratil* ir *Ryanair*, *Wizz Air* ir kitoms užsakomųjų skrydžių bendrovėms, aptarnaujančioms bendrovę *Globalis Reisen*.

3.1. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI FLG*

(100) Komisija turėjo abejonių dėl 1978 m. spalio 19 d. nuostolių perkėlimo susitarimo (toliau – nuostolių perkėlimo susitarimas), pagal kurį Hanzos miestas Liubekas padengė 1978–2004 m. FLG veiklos nuostolius, taip pat dėl žemės ir oro uosto infrastruktūros nuomos sutarties ir neįvykdytų įsipareigojimų perėmimo. Be to, Komisija turėjo abejonių dėl galimos pagalbos investicijomis, suteiktos priimant 2005 m. Regioninių oro uostų sprendimą, ir dėl įtariamo jo pažeidimo, nuostolių kompensavimo nuo 2009 m., Hanzos miesto Liubeko ir Šlėzvigo-Holšteino žemės finansuotų investicijų į infrastruktūrą ir akcininko Hanzos miesto Liubeko bendrovei FLG suteiktų paskolų subordinavimo. Dėl tų priemonių Komisija išreiškė abejonių, ar įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas taip pat būtų suteikęs bendrovei FLG panašius pranašumus.

3.2. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI INFRATIL*

(101) Kai 90 % FLG akcijų buvo parduotos bendrovei *Infratil*, Komisija turėjo abejonių dėl privatizavimo proceso suderinamumo su valstybės pagalbos taisyklėmis. Be to, Komisija įtarė galimą valstybės pagalbą, kai 2008–2009 m. buvo derybomis iš naujo susitarta dėl pasirinkimo parduoti sandorio sąlygų.

3.3. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI RYANAIR*

(102) Dėl 2000 m. susitarimo su bendrove *Ryanair* ir 2010 m. kovo ir spalio mėn. papildomų protokolų Komisija turėjo abejonių, ar jais bendrovei *Ryanair* nebuvo suteiktas atrankusis pranašumas ir todėl tai laikytina valstybės pagalba.

3.4. *MOKESČIAI UŽ LEDO ŠALINIMĄ NUO ORO UOSTE ESANČIŲ ORLAIVIŲ*

(103) Komisija turėjo abejonių, ar nuo 2009 m. imami mokesčiai už ledo šalinimą laikytini valstybės pagalba, nes buvo ženklų, kad nustatytos ledo šalinimo kainos buvo žemesnės negu oro uosto patiriamos išlaidos.

4. **VOKIETIJOS PASTABOS**

4.1. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI FLG*

(104) Vokietija pažymėjo, kad bendrovė FLG nebeegzistuoja. Privatizuojant Liubeko oro uostą FLG buvo sujungta su Hanzos miestu Liubeku. Taip Hanzos miestas Liubekas tapo visuotiniu FLG teisių ir pareigų perėmėju ir visi reikalavimai tarp FLG ir Hanzos miesto Liubeko išnyko. Taigi, Vokietija teigia, kad visi valstybės pagalbos klausimai tarp Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės FLG yra betiksliai. Be to, Vokietija pateikė pastabų apie konkrečias priemones, nurodydama, kad visos priemonės atitinka valstybės pagalbos taisykles, nes jos arba laikytinos esama pagalba, arba atitinka MEO principą.

— Nuostolių perkėlimo susitarimas: Vokietijos teigimu, kadangi nuostolių perkėlimo susitarimas buvo sudarytas 1978 m. ir nustojo galioti 2004 m. gruodžio 31 d., jo į tyrimus įtraukti negalima. Jeigu jis būtų priskirtas valstybės pagalbai, jis būtų laikytinas tik esama pagalba. Vokietija taip pat teigė, kad nuostolių perkėlimo susitarimas yra bendra ekonominės politikos priemonė, kurios negalima laikyti valstybės pagalba. Vokietijos teigimu, nuostolių perkėlimo susitarimas taip pat atitinka MEO principą, nes atitinkamomis priemonėmis buvo ketinama pritraukti oro transporto bendroves į oro uostą ir didinti keleivių skaičių.

— Nuomos sutartis ir paskolų perėmimas: Vokietijos teigimu, bet kokia su tomis priemonėmis susijusi pagalba laikytina esama pagalba. Be to, Vokietija nurodė, kad nuoma atitiko rinkos standartus, kaip įrodė nepriklausomas bendrovės *Ernst & Young* tyrimas, kurį Hanzos miestas Liubekas užsakė prieš parduodamas bendrovę FLG bendrovei *Infratil* – šį tyrimą Vokietija pateikė Komisijai. Paskolų perėmimo klausimu Vokietija nurodė, kad visos skolų garantijos buvo teikiamos tik pagal investicijų į infrastruktūros priemones išankstinio finansavimo sistemą ir tos priemonės bet kuriuo atveju vėliau buvo finansuojamos mokėjimais pagal nuostolių perkėlimo susitarimą.

— Pagalba investicijomis bendrovei FLG, priimant 2005 m. Regioninių oro uostų sprendimą, ir įtariamas jo pažeidimas Vokietija nurodė, kad visos atitinkamos priemonės niekada nebuvo įgyvendintos arba pateko į viešosios kompetencijos sferą.

— Bendrovės FLG nuostolių kompensavimas nuo 2009 m.: Vokietija nurodė, kad bendrovės FLG finansavimas Hanzos miesto Liubeko lėšomis nuo 2009 m. atitiko Sąjungos valstybės pagalbos taisykles, nes bendrovė FLG nevykdė ekonominės veiklos – jos veikla buvo susijusi su viešosios kompetencijos sričiai priklausančiomis paslaugomis arba visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis.

— Hanzos miesto Liubeko ir Šlėzvigo-Holšteino žemės vykdytas investicijų į infrastruktūrą finansavimas: Vokietija teigė, kad investicijų į infrastruktūrą finansavimas susijęs su viešuoju interesu arba viešajai kompetencijai priklausančiomis paslaugomis, todėl atitinka valstybės pagalbos taisykles, kaip numatyta 1994 m. Aviacijos gairėse ([1]) (taip pat kaip ir nuostolių kompensavimo nuo 2009 m. atveju).

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

— Hanzos miesto Liubeko akcininko paskolų subordinavimas bendrovei FLG: Vokietija nurodė, kad Hanzos miesto Liubeko sudarytas subordinavimo susitarimas bendrovės FLG naudai buvo įprasta rinkos praktika ir nesuteikė bendrovei FLG jokio pranašumo.

4.2. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI INFRATIL*

4.2.1. ***FLG akcijų pardavimas***

(105) Vokietija teigė, kad sutarta pirkimo kaina atitiko rinkos standartus. Vokietija taip pat teigė, kad pasiūlymų teikimo procedūra 90 % bendrovės FLG akcijų įgyti buvo atvira, skaidri, nediskriminacinė ir besąlyginė. Vokietija nurodė, kad naujos derybos dėl susitarimo, surengtos dėl 2005 m. liepos 18 d. Šlėzvigo aukštesniojo administracinio teismo (vok. *OVG Schleswig*) priimto sprendimo ([1]), nepakeitė pasiūlymų teikimo procedūros rezultatų, t. y. bendrovės *Infratil* pasiūlymas buvo vienintelis ir aukščiausias. Vokietijos teigimu, po to sprendimo priėmimo naujas kvietimas teikti pasiūlymus būtų buvęs nereikalingas ir nenaudingas, nes tada padėtis buvo dar mažiau patraukli galimiems konkurso dalyviams negu prieš tai.

(106) Vokietija nurodė, kad priežasčių skelbti naują kvietimą teikti pasiūlymus nebuvo, nes dėl Šlėzvigo aukštesniojo administracinio teismo (vok. *OVG Schleswig*) sprendimo pakito oro uosto vertė, o pasiūlymų teikimo procedūros objektas nepakito. Be to, Vokietija mano, kad visada turi būti galimybė pakeisti susitarimus. Šie argumentai buvo pagrįsti remiantis Vokietijos viešųjų pirkimų teise.

(107) Taip pat Vokietija nurodė, kad bendrovės *Ernst & Young* ekspertų ataskaitoje daroma išvada, jog privatizavimo sąlygos atspindėjo einamąją bendrovės FLG rinkos vertę ir gerokai viršijo galimo likvidavimo ekonominius rezultatus.

4.2.2. ***2009 m. papildomas susitarimas ir naujos derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio. Tolesnių nuostolių, investicijų ir kitų išlaidų perėmimas***

(108) Vokietija nurodė, kad bendrovės *Infratil* ir Hanzos miesto Liubeko susitarimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į teisinę ir ekonominę Liubeko oro uosto padėtį 2009 m. T. y., be kita ko, nebuvo suteiktas planavimo patvirtinimas, teismų bylos dėl oro uosto nebuvo išspręstos ir vyko ekonomikos ir finansų krizė.

(109) Vokietija užginčijo teiginį, kad bendrovei *Infratil* buvo suteiktas pranašumas, nes pasirinkimo parduoti sandorio kaina jau buvo derybomis suderinta pagal 2005 m. pradinį susitarimą su bendrove *Infratil*, vykdant viešą, skaidrią ir nediskriminacinę viešųjų pirkimų procedūrą. Vokietija teigė, kad nedidelis kainos padidinimas 2009 m., palyginti su 2005 m. sutarta suma, turėtų būti laikomas proporcingu bendrovės *Infratil* mainais suteiktai naudai.

(110) Vokietija nurodė, kad perimti nuostolius buvo ekonomiškai naudingesnis sprendimas negu padariniai, kurie būtų kilę, jeigu bendrovė *Infratil* būtų įvykdžiusi savo pasirinkimo parduoti sandorį. Pirmiausia Vokietija pabrėžė, kad uždaryti oro uostą nebuvo viena iš galimybių, nes nuolatinis oro uosto veikimas yra viešųjų paslaugų įsipareigojimas. Antra, per pagrįstą laiką nebūtų buvę įmanoma rasti naujo privataus investuotojo, nes būtų tekę vykdyti visos Sąjungos masto viešųjų pirkimų procedūrą. Tokiai procedūrai reikia laiko (maždaug 12 mėnesių) ir išteklių.

4.3. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI RYANAIR*

4.3.1. ***2000 m. susitarimas***

(111) Vokietijos teigimu, ekonominis pranašumas bendrovei *Ryanair* nebuvo suteiktas. Vokietija nurodė, kad privatus veiklos vykdytojas, panašus į bendrovę FLG, būtų priėmęs susitarimą su bendrove *Ryanair* panašiomis sąlygomis. Sudarydama 2000 m. susitarimą, bendrovė FLG vykdė strategiją, pagal kurią siekė ilgainiui tapti pelninga. Tokiomis aplinkybėmis Vokietija teigia, kad oro uostų verslo strategija paprastai grindžiama aviacine veikla ir neaviacine veikla, įskaitant parduotuvių, restoranų ir automobilių stovėjimo aikštelių veiklą. Taigi, Vokietijos požiūriu, pelninga visoms oro transporto bendrovėms pasiūlyti mažus aviacinius mokesčius, kad būtų galima padidinti keleivių skaičių ir pasiekti didelį neaviacinio sektoriaus augimą, galintį kompensuoti mažesnes pajamas aviacijos sektoriuje.

([1]) Šlėzvigo aukštesnysis administracinis teismas; 4MR1/05.

(112) Be to, Vokietija nurodė, kad verbuoti oro transporto bendroves, teikiančias reguliariųjų skrydžių paslaugas, yra naudinga dėl kelių priežasčių. Visų pirma, Vokietija teigė, jog galima tikėtis, kad atitinkamos oro transporto bendrovės ateityje nesudarys susitarimo su konkuruojančiais oro uostais. Be to, tikėtasi, kad oro uostas pritrauks kitas oro transporto bendroves.

(113) Vokietija savo argumentą dėl rinkos sąlygų laikymosi pagrindė pateikdama bendrovės *Ernst & Young* ekspertų ataskaitą. Be to, Vokietija pažymėjo, kad privatus pagrindinis akcininkas bendrovė *Infratil* po oro uosto privatizavimo ir toliau vadovavosi 112 konstatuojamojoje dalyje išdėstyta strategija.

(114) Vokietija nurodė, kad 2000 m. verslo strategija pasiteisina ir *ex post* požiūriu. Keleivių gerokai padaugėjo, bendrovė *Ryanair* pradėjo skraidyti naujomis kryptimis, o Liubeko oro uostas sugebėjo pritraukti naujų oro transporto bendrovių, pvz., bendrovę *Wizz Air*. Vokietija nurodė, kad susitarimas su bendrove *Ryanair* buvo būtinas privačiam investuotojui bendrovei *Infratil* pritraukti.

(115) Be to, Vokietija nurodė, kad bendrovei *Ryanair* nebuvo suteiktas atrankusis pranašumas, nes bendrovė FLG būtų sudariusi tokias pačias sąlygas bet kuriai kitai suinteresuotai oro transporto bendrovei.

(116) Dar daugiau, Vokietija mano, kad įtariamų pranašumų bendrovės *Ryanair* naudai negalima priskirti valstybei dėl byloje *Stardust Marine* ([1]) priimto sprendimo. Vokietijos teigimu, bendrovė FLG, prieš sudarydama 2000 m. susitarimą, jo sudarymo metu ir po jo sudarymo veikė autonomiškai, be jokios valstybės įtakos. Be to, Vokietija nurodė, kad bendrovė FLG nebuvo integruota į viešojo administravimo struktūras. Galiausiai Vokietija nurodė, kad viešojo sektoriaus institucijų vykdoma bendrovės FLG vadovybės priežiūra apsiriboja tik aviaciniais ir viešosios kompetencijos reikalais ir neapima verslo valdymo veiklos. Be to, Vokietija teigė, kad Hanzos miestas Liubekas, visų pirma bendrovės FLG stebėtojų taryba, nedalyvavo priimant sprendimą dėl 2000 m. susitarimo, kaip patvirtinta 2000 m. liepos 11 d. stebėtojų tarybos posėdžio protokole ir buvusio bendrovės FLG generalinio direktoriaus patvirtinamajame rašte.

(117) Be to, Vokietija nurodė, kad 2000 m. susitarimu neiškraipoma konkurencija ir nekeliama rizikos, kad ji galėtų būti iškraipyta, šis susitarimas neturi poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, nes tarp Liubeko oro uosto ir kitų oro uostų nėra realių konkurencinių ryšių.

4.3.2. ***2010 m. susitarimai***

(118) Vokietija nurodė, kad papildomas protokolas Nr. 1 atitinka rinkos sąlygas ir kad juo bendrovei *Ryanair* nesuteikiama pranašumo. Vokietija, remdamasi byla *Helaba I* ([2]), nurodė, kad pranašumas nesuteikiamas, kai kiti regioninių oro uostų operatoriai bendrovei *Ryanair* suteikia panašias sąlygas. Be to, Vokietija teigė, kad tai įrodyta bendrovės *Ryanair* lyginamąja analize.

(119) Vokietija teigė, kad pigių skrydžių bendrovės, pvz., *Ryanair* ir *Wizz Air*, kelia mažiau reikalavimų antžeminėms paslaugoms ir infrastruktūros paslaugoms. Pirmiausia, reikia mažiau registracijos vietų, nes į bendrovės *Ryanair* skrydžius galima įsiregistruoti internetu ir nešamasi mažiau bagažo. Antra, nėra keleivius vežančių autobusų. Trečia, kadangi ėjimo atstumai Liubeko oro uoste trumpesni, bendrovės *Ryanair* lėktuvai ant žemės praleidžia mažiau laiko. Ketvirta, kadangi nėra jungiamųjų skrydžių, nereikia jiems skirtos infrastruktūros. Galiausiai, kadangi skrydžio įgula dažnai pasirūpina lėktuvo vidaus valymu, reikia mažiau antžeminių valymo paslaugų.

(120) Vokietija, pasitelkdama tuos pačius argumentus kaip ir dėl 2000 m. susitarimo, teigė, kad priklausomybės nuo valstybės nėra.

(121) Vokietija pažymėjo, kad papildomas protokolas Nr. 2 yra 2000 m. susitarimo pratęsimas ir juo 2000 m. susitarimas iš esmės nepakeičiamas. Kadangi 2000 m. susitarimas atitinka rinkos reikalavimus, juos atitiktų ir papildomas protokolas Nr. 2.

(122) Galiausiai Vokietija nurodė, kad neigiamo poveikio konkurencijai arba prekybai nėra, nes Liubeko oro uostas yra mažas regioninis oro uostas ir su Hamburgo oro uostu nekonkuruoja.

([1]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Sprendimas *Bundesverband deutscher Banken / Komisija (Helaba I)*, T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *Mokesčiai už ledo šalinimą nuo oro uoste esančių orlaivių*

(123) Vokietija nurodė, kad dėl mokesčių už ledo šalinimą nėra individualiai deramasi, jie grindžiami specialiųjų paslaugų schema, taikoma visoms oro transporto bendrovėms. Be to, Vokietija pažymėjo, kad valstybės pagalbos teikiama nebuvo, nes nebuvo pagrindinių tokios pagalbos elementų. Pirmiausia, mokesčiai nebuvo atrankieji. Antra, mokesčiai nuo valstybės nepriklausė – tai patvirtina faktas, kad bendrovės *Infratil* ir *Yasmina*, du privatūs investuotojai, buvo atsakingos už tų mokesčių nustatymą per tą netrumpą laiką, kol jos valdė oro uostą. Trečia, pranašumas nebuvo suteiktas. Privatūs investuotojai – bendrovės *Infratil* ir *Yasmina* – nusprendė nekeisti specialiųjų paslaugų schemos, o tai rodo, kad mokesčiai už ledo šalinimą atitiko rinkos reikalavimus.

5. **TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

5.1. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI FLG*

(124) Dėl galimos valstybės pagalbos bendrovei FLG, dauguma pastabas pateikusių šalių šiuo klausimu sutinka su Vokietija. Ypač bendrovė FLG, Liubeko pramonės ir prekybos rūmai ir organizacija ADV.

(125) Nesutinkančios trečiosios šalys – organizacija SGF, asociacija BDF ir du pavieniai asmenys Peter C. Klanowski ir Horst Conrad. Šios suinteresuotosios šalys teigė, kad bendrovė FLG iš Hanzos miesto Liubeko gavo valstybės pagalbą:

— Nuostolių perkėlimo susitarimas: Organizacija SGF nurodė, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimas dėl oro uostp veikimo taikomas tik bendrajai aviacijai, o komercinės aviacijos neapima. Priešingai, negu teigė Vokietija, organizacija SGF mano, kad oro uostai Vokietijoje gali būti uždaromi oro uosto operatoriaus prašymu. Organizacija SGF taip pat nurodė, kad ir FLG iki 2006 m. mokėta nuoma, ir vėliau mokėta nuoma yra per žema.

— Nuomos sutartis ir paskolų perėmimas: Asociacijos BDF teigimu, tai, kad Vokietija Komisijai nepateikė pakankamai informacijos, rodo, kad pagalba buvo teikiama.

— Galima pagalba investicijomis bendrovei FLG, priimant 2005 m. Regioninių oro uostų sprendimą, ir įtariamas jo pažeidimas: nesutikdama su sprendimo pradėti procedūrą teiginiais, organizacija SGF nurodė, kad pagalba oro uostui buvo suteikta per anksti, nes dar nebuvo priimtas sprendimas dėl planavimo patvirtinimo. Organizacijos SGF teigimu, taip Liubeko oro uostui, palyginti su kitais oro uostais, buvo suteiktas laiko pranašumas ir buvo sukelta grėsmė konkurencijai rinkoje. Kalbant apie galimą pagalbą infrastruktūros priemonėms, organizacija SGF ir Peter C. Klanowski mano, kad kai kurios priemonės (t. y. apsaugos tvorų, apšvietimo ir tūpimo pagal prietaisus sistemos finansavimas) turi būti laikomos veiklos pagalba. Be to, organizacija SGF nurodė, kad tos priemonės neatitinka apskaitos ir finansinės atskaitomybės kriterijų, kaip apibrėžta Teisingumo Teismo sprendime *Altmark* ([1]). Be to, organizacija SGF mano, kad minėtosios priemonės neatitinka aiškiai apibrėžto visuotinės svarbos tikslo. Dar daugiau, nėra patenkinamų vidutinio laikotarpio perspektyvų, kad infrastruktūra bus naudojama. Galiausiai organizacija SGF nurodė, kad net ir pagal naująją mokesčių tvarką naujoja infrastruktūra lygiomis ir nediskriminacinėmis teisėmis negalima naudotis, nes tik bendrovė *Ryanair* geba atitikti kriterijus, kad galėtų mokėti mažiausius mokesčius.

— Hanzos miesto Liubeko ir Šlėzvigo-Holšteino žemės vykdytas investicijų į infrastruktūrą finansavimas: Toliau SGF teigė, kad būsimos investicijos apskaičiuotos remiantis neteisingomis prielaidomis, todėl yra pernelyg didelės. SGF pridūrė, kad oro uostas ne tik nesugebėjo pritraukti daugiau keleivių, bet ir nesugebėjo pažaboti nuostolių. Remdamasi Šiaurės Vokietijos oro eismo koncepcija (vok. *Norddeutsches Luftverkehrskonzept*), organizacija SGF teigia, kad visi didesni Šiaurės Vokietijos oro uostai (įskaitant Hamburgą) turi daugiau negu pakankamai pajėgumų. Teigiama, kad turimų pajėgumų nepritrūks bent jau iki 2030 m. Be to, investicijų, ypač tūpimo pagal prietaisus sistemos, negalima laikyti kompensavimu už viešąją paslaugą. Organizacijos SGF teigimu, bendrovei FLG buvo ekonomiškai naudinga investuoti į šią sistemą, kad ji galėtų pasiekti savo vidutinio laikotarpio ekonominius tikslus.

— Hanzos miesto Liubeko akcininko paskolų subordinavimas bendrovei FLG: Organizacija SGF mano, kad Liubeko oro uostas yra sunkumų patirianti įmonė ir tokios būklės buvo 2008–2009 m. Todėl subordinavimo susitarimą organizacija SGF laiko svarbia priemone nemokumui išvengti. Organizacijos SGF teigimu, akcininko paskolų subordinavimo suma – […] EUR.

([1]) Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI INFRATIL*

5.2.1. ***FLG akcijų pardavimas***

5.2.1.1. **Bendrovė *Infratil***

(126) Bendrovė *Infratil* nurodė, kad FLG akcijos buvo įsigytos vykdant atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę Sąjungos masto viešųjų pirkimų procedūrą. Be to, pirkimo kaina nurodytomis aplinkybėmis atitinka 90 % FLG akcijų rinkos vertę. Taigi, 2005 m. dalyvavimo susitarime nėra jokių valstybės pagalbos elementų. Bendrovė *Infratil* pridūrė, kad ji pateikė geriausią pasiūlymą, kurio negalėjo pakeisti faktas, kad Hanzos miestas Liubekas ir bendrovė *Infratil* pradėjo antrą derybų etapą pradinio susitarimo sąlygoms pakeisti.

5.2.1.2. **Bendrovė *Ryanair***

(127) Bendrovės *Ryanair* teigimu, privatizavimas buvo atliktas vykdant atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešųjų pirkimų procedūrą, kaip įrodyta bendrovės *Ernst & Young* parengtoje ekspertų ataskaitoje. Šiuo klausimu bendrovė *Ryanair* pabrėžė bendrovės *Ernst & Young* reputaciją ir nepriklausomumą. Bendrovės *Ryanair* teigimu, oro uosto uždarymas nebūtų buvusi viena iš galimybių dėl ekonominių ir politikos priežasčių.

5.2.1.3. **Organizacija *Schutzgemeinschaft***

(128) Dėl galimos valstybės pagalbos, susijusios su bendrovės FLG privatizavimu, organizacija SGF išreiškė stiprių abejonių, ar pirkimo kaina buvo suderinama su rinkos standartu. Be to, organizacija SGF teigė, kad susitarime numatytos Hanzos miesto Liubeko garantijos, kurios irgi yra aktualios sprendžiant valstybės pagalbos klausimą.

5.2.2. ***2009 m. papildomas susitarimas ir naujos derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio. Tolesnių nuostolių, investicijų ir kitų išlaidų perėmimas***

5.2.2.1. **Bendrovė *Infratil***

(129) Bendrovė *Infratil* paaiškino, kad 2009 m. papildomas susitarimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į 2005 m. dalyvavimo susitarimą ir planavimo patvirtinimo gavimo sąlygą. Kadangi galiausiai planavimo patvirtinimas dėl Šlėzvigo aukštesniojo administracinio teismo (vok. OVG) sprendimo nebuvo gautas, bendrovė *Infratil* paskelbė, kad 2008 m. ji įvykdys savo pasirinkimo parduoti sandorį. Vienintelė galimybė Hanzos miestui Liubekui užtikrinti, kad bendrovė *Infratil* nežengtų šio žingsnio, buvo 2009 m. papildomas susitarimas.

(130) Bendrovė *Infratil* nurodė, kad Hanzos miesto Liubeko pasirinktas variantas atitiko rinkos reikalavimus. Jeigu bendrovė *Infratil* būtų įvykdžiusi pasirinkimo parduoti sandorį, Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs padengti visas Liubeko oro uosto veiklos išlaidas ir nuostolius nuo 2008 m. gruodžio 31 d. Per trumpą laiką perparduoti oro uostą privačiam investuotojui nebūtų buvę įmanoma, o oro uosto uždarymas Hanzos miestui Liubekui nebuvo viena iš galimybių dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimo ir finansinių priežasčių. Be to, pasitraukus bendrovei *Infratil*, bendrovė *Ryanair* tikriausiai būtų sumažinusi Liubeko oro uoste teikiamų paslaugų skaičių arba būtų nustojusi jas teikti. Todėl bendrovė *Infratil* nurodė, kad FLG veiklos nuostoliai būtų buvę didesni, jeigu bendrovė *Infratil* būtų įvykdžiusi savo pasirinkimo parduoti sandorį.

(131) Bendrovė *Infratil* nurodė, kad pasirinkimo parduoti sandorio kainos, sumokėtos pagal 2009 m. papildomą susitarimą, ir pasirinkimo parduoti sandorio kainos, kuri būtų buvusi sumokėta 2009 m. sausio mėn., skirtumo pagrindas buvo šalių sutartas abipusis įsipareigojimų įvykdymas. Hanzos miestas Liubekas po deprivatizavimo bet kuriuo atveju būtų turėjęs sumokėti visas papildomas sumas, išskyrus dvi, o tai verčia daryti išvadą, kad 2009 m. papildomas susitarimas buvo ekonomiškiausias (vok. *wirtschaftlich*) sprendimas.

(132) Be to, bendrovė *Infratil* teigė, kad papildomos sumos nelaikytinos bendrovės *Infratil* pranašumu. Pirmiausia, jeigu bendrovė *Infratil* būtų įvykdžiusi savo pasirinkimo parduoti sandorį, 2009 m. papildomų nuostolių ji nebūtų turėjusi padengti. Antra, Hanzos miesto Liubeko įsipareigojimas sumokėti 2009 m. sausio 1 d. – 2009 m. spalio 22 d. laikotarpio akcininko paskolų palūkanas negali būti laikomas ekonominiu pranašumu, nes bendrovė *Infratil* būtų gavusi tokią pačią arba netgi didesnę grąžą iš 2009 m. sausio mėn. pasirinkimo parduoti sandorio pajamų. Įvykus hipotetiniam scenarijui, bendrovė *Infratil* būtų panaudojusi pajamas esamoms skoloms grąžinti, kad sutaupytų palūkanų. Be to, bendrovei *Infratil* nebuvo suteikta pranašumo, nes nebuvo tikimasi, kad Liubeko oro uostas trumpuoju laikotarpiu uždirbs pelną – atvirkščiai, buvo tikimasi, kad jis ir toliau veiks nuostolingai.

(133) Bendrovė *Infratil* teigė, kad pasirinkimo parduoti sandorio įvykdymas nesuteikė bendrovei *Infratil* galimybės visiškai atkurti *ex quo ante* padėties, nes bendrovė *Infratil* turėjo padengti tam tikrus nuostolius (patvirtintų veiklos nuostolių ir faktinių veiklos nuostolių skirtumą), už tai negaudama kompensacijos.

(134) NET jeigu Komisija nustatytų, kad naujos derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio yra valstybės pagalba, bendrovė *Infratil* mano, kad ji atitinka vidaus rinkos reikalavimus. Jeigu Komisija nustatytų, kad Hanzos miestas Liubekas suteikė pagalbą bendrovei *Infratil* perimdamas bendrovės FLG 2009 m. patirtus nuostolius, bendrovės *Infratil* teigimu, tokia pagalba būtų buvusi tik nuostolių, patirtų teikiant visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, kompensavimas.

5.2.2.2. **Hanzos miestas Liubekas**

(135) Hanzos miestas Liubekas teigė, kad susitarimas perimti nuostolius buvo pigiausia ir mažiausiai rizikinga alternatyva. Tai visų pirma pateisinama remiantis teisine Hanzos miesto Liubeko prievole valdyti oro uostą pagal Vokietijos oro eismo leidimo reglamento (vok. *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, *LuftVZO*) 45 straipsnio 1 dalį. Taigi, oro uosto uždarymas nebūtų buvusi viena iš galimybių. Be to, oro uosto uždarymas būtų pareikalavęs per daug laiko ir išteklių.

(136) Dar daugiau, Hanzos miestas Liubekas priminė Komisijai, kad nei Hanzos miestas Liubekas, nei bendrovė *Infratil* neturėjo ankstesnės oro uosto privatizavimo patirties. Tai gali lemti tam tikrus klaidingus skaičiavimus, tačiau tikrai ne išvadą, kad kuri nors šalis veikė ne pagal rinkos principus. Be to, Hanzos miestas Liubekas teigė, kad bendrovė *Infratil* buvo vienintelė privatizavimo konkurso dalyvė, todėl Hanzos miesto Liubeko derybinė galia sumažėjo iki minimumo.

5.2.2.3. **Organizacija *Schutzgemeinschaft***

(137) Organizacija SGF nurodė, kad 2009 m. papildomas susitarimas yra nauja pagalba, teikianti bendrovei *Infratil* pranašumą. Kadangi ta pagalba viršija *de minimis* ribą, apie ją turėjo turėjo būti pranešta, o Vokietija to nepadarė.

(138) Organizacijos SGF teigimu, bendrovė *Infratil* iš 2009 m. papildomo susitarimo aiškiai gavo pranašumą. Dėl MEO principo taikymo, SGF pažymėjo, kad į teigiamą susitarimo poveikį regionui neturėtų būti atsižvelgiama. Organizacija SGF nurodė, kad tomis aplinkybėmis Liubeko oro uostas neturėjo perspektyvų tapti pelningas. Organizacija SGF pridūrė, kad bendrovė FLG 2008 m. pradžioje nemokumo galėjo išvengti tik dėl bendrovės *Infratil* padarytų nuolaidų. Organizacija SGF nesutiko, kad MEO principo buvo laikomasi, nes joks privatus investuotojas nebūtų pasirengęs ir toliau veikti taip nuostolingai, kaip matyti iš bendrovės *Infratil* pasirinkimo parduoti sandorio.

(139) Kalbant apie oro uosto uždarymą, organizacija SGF teigė, kad Hamburgas turi pakankamai pajėgumų veikti be Liubeko kaip atsarginio oro uosto. Be to, organizacijos SGF teigimu, bendrovė FLG pervertino uždarymo išlaidas. 5 lentelė laikytina realistiškesne, net jeigu, organizacijos SGF teigimu, tai vis tiek yra pervertinimas:

5 lentelė

Organizacijos *Schutzgemeinschaft* pateiktos Liubeko oro uosto uždarymo išlaidos

Išlaidos	tūkst. EUR
Likvidatoriaus išlaidos	(…)
Laikinos veiklos tąsos iki 2010–2011 m. einamieji nuostoliai	(…)
Socialinis planas	(…)
Subsidijų grąžinimas	(…)
Auditoriaus išlaidos	(…)

(140) Be to, organizacija SGF kvestionuoja įtariamą pareigą valdyti oro uostą kaip viešąją paslaugą, nes leidimas valdyti oro uostą nėra susijęs su kokia nors visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Tokį leidimą galima panaikinti.

5.2.2.4. **Bendrovė *Ryanair***

(141) Bendrovė *Ryanair* teigė, kad 2005 m. ir 2009 m. sutartų pasirinkimo parduoti sandorio kainų ir tikrosios Hanzos miesto Liubeko sumokėtos pasirinkimo parduoti sandorio kainos skirtumas galėjo atsirasti dėl įvairių veiksnių, pvz., turto kainų tendencijų. 2005 m. vyravusios ekonominės sąlygos buvo daug optimistiškesnės negu 2009 m. ir kainų skirtumas galbūt tai atspindėjo.

5.3. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI RYANAIR*

5.3.1. ***2000 m. susitarimas***

5.3.1.1. **Bendrovė *Ryanair***

(142) Bendrovė *Ryanair* nurodė, kad sutartis su bendrove FLG buvo sudaryta remiantis ekonominiais sumetimais. Liubeko oro uostas buvo laikomas perspektyviu antraeiliu oro uostu prie Hamburgo oro uosto, o pats Liubekas buvo laikomas vertinga kultūros paskirties vieta. Be to, paslaugas Liubeko oro uoste buvo pradėta teikti siekiant užsitikrinti mažų sąnaudų bazę ir išnagrinėti demografinę padėtį, kad būtų galima nustatyti, ar naująjį oro uostą supa pakankamas arealas. Nors bendrovė *Ryanair* ir negalėjo pateikti verslo plano savo sprendimui pradėti teikti paslaugas Liubeko oro uoste pagrįsti, bendrovė *Ryanair* pabrėžė, kad tokio verslo plano iš privataus rinkos investuotojo paprastai nereikalaujama. Bendrovė *Ryanair* paaiškino, kad paslaugas Liubeko oro uoste nustojo teikti komerciniais sumetimais, įskaitant padidėjusias išlaidas ir mažesnę grąžą, negu tikėtasi (dėl ekonomikos nuosmukio).

(143) Bendrovė *Ryanair* nurodė, kad regioniniai oro uostai Sąjungoje yra sudėtingoje rinkos padėtyje. Todėl reikia atsižvelgti į oro uosto pajamas ir iš aviacinės, ir iš neaviacinės veiklos, tai vadinama *vienos kasos metodu*. Kadangi sutartys su bendrove *Ryanair* paprastai žada daug keleivių, tokie verslo santykiai dažnai padeda padidinti oro uosto pastebimumą ir pritraukti kitas oro transporto bendroves, mažmenininkus ir kitus paslaugų teikėjus. Be to, bendrovė *Ryanair* nurodė, jog esama tvirtų įrodymų, kad padidėjus keleivių skaičiui padaugėja pajamų iš neaviacinės veiklos. Kaip įrodymą bendrovė *Ryanair* pateikė šią lentelę:

6 lentelė

Pajamos iš neaviacinės veiklos procentais nuo bendrų pajamų atrinktuose oro uostuose

mln. GBP	2010–2011 m. (%)
Bornmuto	(...)
Liverpulio	(...)
Lidso Bradfordo	(...)
Hambersaido	(...)
Donkasterio Šefildo	(...)
Ekseterio	(...)
Bristolio	(...)
Lutono	(...)
Mančesterio	(...)
Tarptautinio Belfasto oro uosto	(...)

mln. GBP	2010–2011 m. (%)
Ist Midlando	(...)
Njukaslio	(...)
Birmingamo	(...)
Glazgo	(...)
Kardifo	(...)
Stanstedo	(...)
Edinburgo	(...)
Aberdino	(...)
Sautamptono	(...)
Vidurkis	(...)

Šaltinis: Jungtinės Karalystės oro uostų veiklos rezultatų rodiklis.

(144) Bendrovė *Ryanair* teigė, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo požiūriu bet kuris komercinis pasiūlymas paprastai reiškia pagerėjimą, palyginti su tuometine padėtimi, jeigu tikimasi, kad ribinė nauda viršys ribines sąnaudas. Be to, bendrovė *Ryanair* teigė, jog reikia atsižvelgti į tai, kad bendrovės *Ryanair* poreikiai, palyginti su kitų oro transporto bendrovių poreikiais, daug mažesni dėl jos verslo modelio ir veiklos efektyvumo.

(145) Siekdama pateikti daugiau įrodymų, kad jos 2000 m. susitarimas atitiko rinkos reikalavimus, bendrovė *Ryanair* palygino panašaus dydžio oro uostų ir Liubeko oro uosto padėtį. Oro uostai, su kuriais lyginama, yra Bornmuto oro uostas, Grenoblio oro uostas, Noko oro uostas, Mastrichto oro uostas, Nimo oro uostas ir Prestviko oro uostas. Palyginus su bendrovės *Ryanair* mokamais mokesčiais lyginamuosiuose oro uostuose, matyti, kad bendrovės *Ryanair* išlaidos Liubeko oro uoste apskritai didesnės negu vidutinės išlaidos lyginamuosiuose oro uostuose tiek vienam keleiviui, tiek vienam atskridimui ir išskridimui. Bendrovė *Ryanair* primygtinai paragino Komisiją vertinant, ar 2000 m. susitarimas atitinka MEO principą, labiau atsižvelgti į lyginamąją oro uostų analizę, o ne į pelningumo analizę.

(146) Bendrovės *Oxera* parengtoje ataskaitoje apskaičiuota gryna dabartinė 2000 m. susitarimo vertė (angl. NPV). Ataskaitoje nustatyta teigiama […] EUR NPV. Bendrovė *Oxera* šiam apskaičiavimui atliko tam tikrus jautrumo patikrinimus.

5.3.1.2. **Bendrovė *Air Berlin***

(147) Bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad bendrovės *Ryanair* siūlomi maršrutai iš Liubeko oro uosto tiesiogiai konkuruoja bendrovės *Air Berlin* siūlomais maršrutais iš Hamburgo oro uosto. Visų pirma kalbama apie maršrutus į Londoną, Milaną ir Barseloną, nes abi oro transporto bendrovės juos turi savo portfelyje.

(148) Bendrovė *Air Berlin* teigė, kad bendrovės *Ryanair* rinkodaros strategija buvo pervilioti galimus bendrovės *Air Berlin* ir kitų bendrovių klientus. Dėl mažų bendrovės *Ryanair* kainų klientai perėjo iš Hamburgo į Liubeko oro uostą. Bendrovė *Air Berlin* teigia, kad dėl valstybės pagalbos bendrovė *Air Berlin* patyrė nemažų ekonominių nuostolių. Bendrovė *Air Berlin* dėl lygiagretaus bendrovės *Ryanair* pasiūlymo Liubeko oro uoste turėjo nutraukti kai kuriuos skrydžius. Be to, bendrovė *Air Berlin* nurodė, jog ji mano, kad iš Hamburgo oro uosto sunku atidaryti naujas kryptis, kol panašias kryptis bendrovė *Ryanair* siūlo iš Liubeko oro uosto pernelyg žemomis kainomis.

(149) Be to, bendrovė *Air Berlin* paminėjo Liubeko oro uosto uždarymą šešioms dienoms nuo 2004 m. balandžio 19 d., siekdama paremti savo argumentus, kad bendrovė *Ryanair* mokėjo nesąžiningai mažus mokesčius ir kad tarp Liubeko ir Hamburgo vyko konkurencija. Uždarymo laikotarpiu bendrovė *Ryanair* turėjo perkelti savo skrydžius iš Liubeko oro uosto į Hamburgo oro uostą. Dėl didesnių oro uosto mokesčių Hamburgo oro uoste bendrovė *Ryanair* patyrė papildomų […] EUR išlaidų, už kurias ji pateikė sąskaitą bendrovei FLG. Todėl bendrovė *Air Berlin* pabrėžė, kad bendrovė *Ryanair* per šešias dienas jau gavo […] EUR pranašumą prieš Hamburgo oro uoste dirbančias oro transporto bendroves.

(150) Bendrovė *Air Berlin* papildomai pagrindė savo argumentą pateikdama keleivių skaičiaus ir skrydžių lentelę iki bendrovės *Ryanair* veiklos pradžios Liubeko oro uoste (iki 1999 m.) ir jai pradėjus veiklą (nuo 2000 m.):

7 lentelė

Bendrovės *Air Berlin* keleivių skaičiaus ir skrydžių lentelė

	Keleivių skaičius (asmenys)	Lėktuvų judėjimas
1997	34 132	(…)
1998	60 520	(…)
1999	48 522	(…)
2000	142 586	(…)
2001	192 726	(…)
2002	244 684	(…)
2003	514 472	(…)

(151) Remiantis 7 lentele, 2000 m. keleivių gerokai padaugėjo, kai skrydžius iš oro uosto pradėjo siūlyti bendrovė *Ryanair*. Bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad 97 % tų keleivių galima priskirti bendrovei *Ryanair*. Tai įvertinama kartu su bendrovės FLG nuostoliais, patirtais iki bendrovės *Ryanair* veiklos pradžios Liubeko oro uoste (iki 1999 m.) ir jai pradėjus veiklą (nuo 2000 m.):

8 lentelė

Bendrovės *Air Berlin* pateikta bendrovės FLG nuostolių lentelė

FLG	Nuostoliai (EUR)
1999	(…)
2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
Iš viso	**(…)**

(152) Remdamasi 7 ir 8 lentelėmis, bendrovė *Air Berlin* teigė, kad nors keleivių skaičius 2002–2003 m. beveik padvigubėjo, tuo laikotarpiu nuostoliai padidėjo daugiau nei […] EUR. Be to, bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad bendrovė FLG suteikė bendrovei *Ryanair* lengvatines sąlygas, nuolaidas, taikė jai grąžinimus ir vykdė kitus mokėjimus. Bendrovės *Ryanair* mokami mokesčiai už naudojimąsi Liubeko oro uostu buvo mažesni negu tuomet taikytoje mokesčių tvarkoje nustatyti mokesčiai. Be to, bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad bendrovė *Ryanair* teikė rinkodaros paslaugą, neatsižvelgdama į rinkodaros išlaidas. Bendrovės *Air Berlin* teigimu, bendrovei *Ryanair* už rinkodaros paslaugas išmokamos sumos veikiausiai nesusijusios su bendrovės *Ryanair* patirtomis faktinėmis rinkodaros išlaidomis.

(153) Todėl bendrovė *Air Berlin* mano, kad bendrovių FLG ir *Ryanair* 2000 m. susitarimas neatitiko rinkos reikalavimų. Bendrovės *Air Berlin* teigimu, Liubeko oro uostas veikia regioninės politikos sumetimais, o ne siekiant pelno.

(154) Bendrovės *Air Berlin* teigimu, lengvatinių sąlygų buvimas bendrovei *Ryanair* Liubeko oro uoste ir oro uosto sąlyginio privatizavimo būdas ir sąlygos vargu ar gali būti vertinami atskirai. Bendrovė *Air Berlin* nemano, jog dalyvavimo susitarimas su bendrove *Infratil* yra MEO principo laikymosi įrodymas, nes į jį įtrauktas pasirinkimo parduoti sandoris. Priešingai, bendrovė *Air Berlin* mano, kad laikantis MEO principo 2005 m. būtų buvęs paskelbtas naujas kvietimas teikti pasiūlymus dėl oro uosto.

(155) Be to, bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad susitarimas su bendrove *Ryanair* priskirtinas Vokietijai. Remiantis bendrovės FLG įstatais, stebėtojų taryba privalo patvirtinti mokesčius, mokamus dėl oro uosto naudojimo (įstatų 12 dalis). Keturis iš šešių stebėtojų tarybos narių renka Hanzos miestas Liubekas. Taigi, bendrovė *Air Berlin* padarė išvadą, kad Hanzos miestą Liubeką būtų galima laikyti atsakingu. Bendrovė *Air Berlin* mano, kad tam tikri svarbiausias pareigas bendrovėje FLG einančių asmenų pareiškimai yra dar vienas aptariamo susitarimo priskyrimo galimybės įrodymas.

5.3.1.3. **Bendrovė *Infratil***

(156) Kalbant apie bendrovei *Ryanair* galimai suteiktą valstybės pagalbą, bendrovė *Infratil* nurodė, kad 2000 m. susitarimas buvo ekonomiškai pagrįstas, labai naudingas oro uosto plėtrai ir visiškai atitinkantis MEO principą. Be to, bendrovė *Infratil* mano, kad 2000 m. susitarimo ir jo įgyvendinimo negalima priskirti Hanzos miestui Liubekui ar kitiems valstybiniams subjektams. Hanzos miestas Liubekas ar stebėtojų taryba neteikė jokių nurodymų ar gairių 2000 m. susitarimui patvirtinti ir nekontroliavo to patvirtinimo.

5.3.1.4. **Asociacija *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften***

(157) Asociacija BDF mano, kad bendrovės FLG pasiūlytos sąlygos bendrovei *Ryanair* nesuderinamos su vidaus rinka, nes neatitinka skaidrumo, nediskriminavimo reikalavimų ir jomis nenumatytos sankcijos, jeigu bendrovė neįvykdytų savo įsipareigojimų pagal 2000 m. susitarimą.

(158) Asociacijos BDF teigimu, diskriminacinės nukrypti nuo galiojančios mokesčių tvarkos leidžiančios nuostatos vienos konkrečios oro transporto bendrovės naudai lemia stiprius konkurencijos iškraipymus ir subsidijuojamą keleivių perskirstymą toje pačioje aglomeracijoje, o bendros ekonomikos atžvilgiu tai neturi prasmės. Be to, asociacija BDF nurodė, kad jeigu negalima atmesti galimybės, jog priemonė gali turėti valstybės pagalbos bruožų, apie ją reikia pranešti Komisijai. Asociacija BDF nurodė, jog tam tikromis sąlygomis teisiškai įmanoma Vokietijos oro uostą uždaryti operatoriaus prašymu.

5.3.2. ***2010 m. susitarimai***

5.3.2.1. **Bendrovė *Flughafen Lübeck GmbH***

(159) Bendrovė FLG nurodė, kad priemonė nepriskirtina Vokietijai, nes dėl 2010 m. susitarimų bendrovė FLG derėjosi autonomiškai.

5.3.2.2. **Bendrovė *Ryanair***

(160) Bendrovė *Ryanair* teigė, kad 2010 m. susitarimai nepriskirtini valstybei.

(161) Bendrovė *Ryanair* nurodė, kad papildomas protokolas Nr. 1 ir papildomas protokolas Nr. 2 yra tik trumpi protokolai, kuriais pratęsiama pagal bendrovės *Ryanair* 2000 m. susitarimą galiojančių susitarimų trukmė. Vienintelis naujas elementas buvo komercinėmis derybomis pasiektas paramos rinkodarai patikslinimas protokole Nr. 1. Todėl bendrovė *Ryanair* nurodė, kad abiejų protokolų padariniai išdėstyti bendrovės *Ryanair* pateiktuose pranešimuose dėl 2000 m. susitarimo.

(162) Bendrovė *Ryanair* pateikė bendrovės *Oxera* parengtą ataskaitą ([1]), kurioje įvertinamas papildomo protokolo Nr. 1 ir papildomo protokolo Nr. 2 pelningumas, grindžiamas 2009 m. verslo planu ([2]), kurį Liubeko oro uostas parengė prieš papildomo protokolo Nr. 1 ir papildomo protokolo Nr. 2 pasirašymą. Ataskaitoje nurodyta, kad

([1]) Bendrovės *Oxera* ataskaita, Ekonominis MEO principo vertinimas: Liubeko oro uostas, 2015 m. vasario 6 d.
([2]) 2009 m. gruodžio 21 d. verslo planas *Takeoff Konzept*, žr. http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf.

remiantis pagrįstomis prielaidomis tuo metu, kai buvo pasirašyti papildomi protokolai, buvo tikimasi, kad jie bus pakankamai pelningi. Oro uostas, dirbantis kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, būtų suteikęs panašias sąlygas. Bendrovės *Oxera* teigimu, tai tiesa ir tuo atveju, jeigu 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimas būtų vertinamas kartu su 2010 m. kovo ir spalio mėn. papildomais protokolais. Taigi, Liubeko oro uosto rinkodaros išlaidos buvo įtrauktos į vertinimą.

5.3.2.3. **Bendrovė *Air Berlin***

(163) Bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad 2010 m. buvo pasirašyti trys susitarimai: papildomas protokolas Nr. 1, papildomas protokolas Nr. 2 ir 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimas. Komisija, atlikdama vertinimą, turėtų atsižvelgti į visus 2010 m. susitarimus.

5.4. *MOKESČIAI UŽ LEDO ŠALINIMĄ NUO ORO UOSTE ESANČIŲ ORLAIVIŲ*

BENDROVĖS RYANAIR IR WIZZ AIR

(164) Bendrovės *Ryanair* ir *Wizz Air* teigė, kad, remiantis sprendimu byloje *Stardust Marine* ([1]), visa įtariamai pagalba Liubeko oro uosto bendrovei *Wizz Air* ir kitoms oro transporto bendrovėms negali būti priskirta Vokietijos valstybei. Bendrovė *Wizz Air* teigia, kad, nors Hanzos miestas Liubekas aptariamu metu ir buvo vienintelis oro uosto savininkas, to nepakanka, kad susitarimus būtų galima priskirti valstybei. Bendrovė *Wizz Air* teigia, jog dar akivaizdžiau, kad susitarimų Vokietijai negalima priskirti laikotarpiu, kuriuo 90 % bendrovės FLG akcijų turėjo bendrovė *Infratil*.

(165) Bendrovės *Ryanair* ir *Wizz Air* nurodė, kad mokesčiai ir nuolaidos yra nežymi oro transporto bendrovės veiklos oro uoste sąnaudų dalis. Bendrovės *Ryanair* teigimu, tų mokesčių negalima vertinti atskirai, nes mažmeninės ledo šalinimo rinkos nėra. Nuolaidą dėl ledo šalinimo, tikėtina, atsvers komercinė nauda, kurią oro uostas gaus kitais derybų aspektais. Bendrovė *Ryanair* pacitavo sprendimą byloje *Charleroi*, kuriame patvirtinama, kad <… taikant privataus investuotojo kriterijų svarbu įvertinti visą komercinį sandorį ([2]).

(166) Galiausiai bendrovės *Ryanair* ir *Wizz Air* nurodė, kad kaina už ledo šalinimo skystį Liubeko oro uoste buvo standartinė kaina, nustatoma ir viešuosiuose, ir privačiuose oro uostuose.

6. **VOKIETIJOS PASTABOS APIE TREČIĄSIAS ŠALIS**

6.1. *PASTABOS APIE BENDROVĖS RYANAIR PATEIKTUS PRANEŠIMUS*

(167) Vokietijos teigimu, bendrovės *Ryanair* pateikti pranešimai atskleidžia, kad bendrovė FLG laikėsi MEO principo.

(168) Visų pirma Vokietija pabrėžė, koks naudingas bendrovės *Ryanair* metodas, kuriuo įrodomas susitarimo atitikimas rinkai, pateikiant pelningumo analizę ir lyginamąją analizę.

(169) Vokietijos teigimu, papildomas protokolas Nr. 1 ir papildomas protokolas Nr. 2 dabartiniam tyrimui neaktualūs. Pirmiausia, 2010 m. kovo ir spalio mėn. papildomi protokolai valstybei nepriskirtini, nes dėl jų bendrovė FLG derėjosi ir juos sudarė autonomiškai, nesikišant Hanzos miestui Liubekui. Antra, dėl papildomo protokolo Nr. 2 Vokietija pažymėjo, kad tai – tik 2000 m. susitarimo pratęsimas, todėl jokio esminio pakeitimo juo nepadaryta. Taigi, visi sumetimai dėl 2000 m. susitarimo galioja ir papildomiems protokolams.

(170) Vokietija nurodė, jog ji nesupranta, kodėl 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimas turėtų būti įtraukiamas į dabartinį tyrimą, juk jis su viešosiomis lėšomis nesusijęs. 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarime nustatytas išlaidas padengė Liubeko pramonės ir prekybos rūmai. Be to, Vokietija pažymėjo, kad 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimą galima laikyti atitinkančiu rinkos standartus. Tai patvirtina pastebėjimas, kad bendrovei FLG buvo pateikta mažesnė išlaidų apmokėjimo sąskaita negu kitiems panašų susitarimą turintiems oro uostams. Dar daugiau, 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimas su Liubeko oro uostu pagrįstas bendrovės *Ryanair* pažadu išplėsti savo skrydžių portfelį dviem kryptimis.

([1]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Sprendimas *Ryanair / Komisija (Charleroi)*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Vokietija dar paminėjo, kad Liubeko oro uostas atlieka atsarginio Hamburgo oro uosto vaidmenį ir yra reikalinga infrastruktūra Šiaurės Vokietijos gyventojams.

6.2. *PASTABOS APIE ORGANIZACIJOS SGF PATEIKTUS PRANEŠIMUS*

(172) Vokietija nurodė, kad organizacija SGF nėra suinteresuotoji šalis pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį ir Reglamento (EB) Nr. 659/1999 1 straipsnio h punktą, todėl neturėjo teisės teikti pastabų. Organizacijos SGF nariai tik turi žemės arti oro uosto, todėl jie nori atsikratyti, kaip jie suvokia, oro uosto veiklos keliamais nepatogumais. Tačiau tokių tikslų turėtų būti siekiama nacionalinėmis teisinėmis teisių gynimo priemonėmis.

(173) Be to, Vokietija teigė, kad organizacijos SGF pateiktų pranešimų turinys yra netikslus. Pirmiausia, Vokietija nesutinka su organizacijos SGF teiginiu, kad Liubeko oro uostas neatlieka viešųjų paslaugų funkcijos. Organizacija SGF teigė, jog oro uostas veikia tik *bendrosios aviacijos* visuotinio intereso labui. Vokietija nesutinka su tuo teiginiu, nes Liubeko oro uostas turi pareigą veikti atlikdamas infrastruktūrines viešųjų paslaugų funkcijas ir atsarginio Hamburgo oro uosto funkciją. Pastaroji funkcija buvo oficialiai įtvirtinta Šiaurės Vokietijos oro eismo koncepcijoje (vok. *Norddeutsches Luftverkehrskonzept*).

(174) Kalbant apie nuomos sutartį, Vokietija dar kartą pakartojo savo poziciją, kad nei iki 2005 m. pabaigos galiojusia senąja nuomos sutartimi, nei nuo 2006 m. galiojusia naująja nuomos sutartimi bendrovei FLG nebuvo suteikta pranašumo.

(175) Vokietija dar pateikė pastabų dėl organizacijos SGF pateiktų pranešimų apie investicijas į infrastruktūrą. Vokietija nurodė, kad planavimo patvirtinimas yra tik administracinė priemonė, kurią galima suteikti atgaline data ir kuri nėra būtina sąlyga finansavimui patvirtinti, ji neturi poveikio ir konkurencijai. Be to, Vokietija nesutinka su organizacijos SGF pozicija, pagal kurią organizacija SGF investicijas priskyrė priežiūros priemonėms, o ne priemonėms oro uosto eismo funkcionalumui gerinti. Vokietija teigė, kad priemonės reikalingos nacionalinėms ir tarptautinėms nuostatoms įvykdyti. Vokietijos teigimu, tai, kad bendrovė *Ryanair* yra didžiausia oro uosto naudotoja, anaiptol nelemia išvados, kad jai teikiama pirmenybė.

(176) Dėl organizacijos SGF apskaičiavimų, susijusių su Liubeko oro uosto vidutinio laikotarpio perspektyvomis, Vokietija nurodė, kad pateiktos pastabos yra neteisingos. Vokietija teigia, jog įrodyta, kad investicijų laikotarpiu egzistavo optimistinės vidutinio laikotarpio perspektyvos, kaip Komisija pripažįsta savo 2007 m. sprendime pradėti procedūrą.

(177) Be to, Vokietija pateikė pastabų dėl organizacijos SGF teiginių, esą įmonė FLG buvo sunkumų patirianti įmonė. Vokietija mano, kad bet kokia organizacijos SGF argumentacija remiantis Gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti yra nuginčijama. Vokietijos teigimu, šios gairės netaikytinos, nes visų pirma suteiktos lengvatos nelaikytinos valstybės pagalba. Lengvatos niekada nebuvo priskirtos sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbai, priešingu atveju jas būtų reikėję patvirtinti pagal kitas gaires.

(178) Vokietija nesutinka su organizacijos SGF teiginiu, jog Hanzos miestas Liubekas teigė, kad uždaryti oro uosto neįmanoma ir kad jis tokios galimybės nesvarstė. Vokietijos teigimu, Hanzos miestas Liubekas šią galimybę svarstė, bet nusprendė jos nesirinkti, nes atlikus skaičiavimus buvo padaryta išvada, kad tai nebūtų ekonomiškiausias sprendimas. Be to, Vokietija paaiškino, kad oro uosto uždarymo *ad hoc* pagrindu negalima atlikti dėl Vokietijos oro eismo leidimo reglamento (vok. *LuftVZO*) 45 straipsnio 1 dalies. Oro uosto infrastruktūra yra viešoji gėrybė ir privalo veikti. Todėl siekiant, kad būtų galima uždaryti oro uostą, būtų reikėję atšaukti veiklos leidimą, o tai – ilga teisinė procedūra. Vokietija teigia, jog leidimas neatšaukiamas, jeigu atsakinga administracija mano, kad viešasis interesas, kad oro uostas ir toliau veiktų, yra svarbesnis. Taigi, bandyti uždaryti oro uostą nebūtų neįmanoma, tačiau tikrai būtų sudėtinga, ilgai užtruktų ir brangiai kainuotų. Minėti padariniai įvyko uždarant Berlyno Tempelhofo oro uostą. Todėl Vokietija mano, kad sprendimas atsisakyti oro uosto uždarymo galimybės ir geriau jį plėsti ir investuoti į infrastruktūrą siekiant pritraukti privatų investuotoją yra ekonomiškesnis sprendimas. Vertinant atgaline data, tai buvo teisingas požiūris, nes privatus investuotojas buvo surastas.

6.3. *PASTABOS APIE BENDROVĖS AIR BERLIN PATEIKTUS PRANEŠIMUS*

(179) Vokietijos teigimu, bendrovei *Air Berlin* būtų buvę suteikti tokie patys pranašumai kaip ir bendrovei *Ryanair*, jeigu ji būtų įvykdžiusi tuos pačius keleivių skaičiaus ir skrydžių dažnumo kriterijus. Vietoj to bendrovė *Air Berlin* atmetė bet kokį pasiūlymą derėtis su bendrove FLG, nes ji niekada neketino pradėti teikti paslaugas Liubeko oro uoste. Priešingai, bendrovė *Air Berlin* niekada neprieštaravo sąlygoms, kuriomis bendrovė *Ryanair* veikia

Hamburgo oro uoste. Be to, kelios oro transporto bendrovės skundėsi (be kita ko, ir Komisijai), kad bendrovė *Air Berlin* naudojasi nemaža Jungtinių Arabų Emyratų valstybės pagalba. Todėl ji negali dėtis savo pagrindinio konkurento bendrovės *Ryanair* auka.

(180) Vokietija nesutiko su bendrovės *Air Berlin* pastabomis, kad Liubeko oro uostas konkuruoja su Hamburgo oro uostu. Visų pirma Vokietija pažymi tai, kad 2000 m., kai buvo pasirašytas 2000 m. susitarimas su bendrove *Ryanair*, Hamburgo oro uostas turėjo 70 kartų daugiau keleivių negu Liubeko oro uostas. Kitų oro uostų skundų nebuvimas rodo, kad šie abu oro uostai nekonkuravo. Vokietija dar pridūrė, kad Hamburgo oro uostas ir Rostoko oro uostas 2008 m. augo, o Liubeko oro uosto keleivių skaičius sumažėjo 10 %

(181) Be to, Vokietija atmetė bendrovės *Air Berlin* argumentą, kad bendrovei *Ryanair* buvo suteiktas ekonominis pranašumas. Vokietija teigė, kad bendrovė *Air Berlin* naudojo netikslius skaičiavimus ir kad vienintelis patikrinimas, ar oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas atitinka rinkos sąlygas, yra MEO principas. Vokietija mano, kad bendrovės *Ryanair* susitarimai atitiko rinkos reikalavimus, nes 2000 m. ilgalaikės oro uosto perspektyvos buvo teigiamos.

6.4. *PASTABOS APIE ASOCIACIJOS BDF PATEIKTUS PRANEŠIMUS*

(182) Vokietija pažymėjo, kad bendrovė *Air Berlin* yra asociacijos BDF narė, o tai lemia artimus ryšius ir iš dalies sutampančios informacijos pateikimą. Vokietija nesutiko, kad bendrovė FLG dirbtinai kūrė paklausą pernelyg mažomis kainomis ir kad bendrovė FLG diskriminaciniu būdu vienos oro transporto bendrovės naudai nukrypo nuo mokesčių tvarkos. Vokietijos teigimu, bendrovė FLG nebūtų turėjusi jokios priežasties diskriminuoti pavienes oro transporto bendroves paklausai padidinti. Priešingai, daugiau oro transporto bendrovių būtų reiškę daugiau veiklos Liubeko oro uoste. Taigi, Vokietija tvirtina, kad bet kuri oro transporto bendrovė susitarimą su Liubeko oro uostu būtų sudariusi panašiomis sąlygomis, jeigu būtų pateikusi pasiūlymą, panašų į bendrovės *Ryanair*.

7. **ĮVERTINIMAS**

7.1. *ĮVADAS*

(183) 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. Visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Siekiant apibrėžti, ar priemonė laikytina valstybės pagalba, turi būti įvykdytos šios sąlygos:

— naudos gavėjas yra įmonė;

— priemone suteikiamas pranašumas;

— pranašumas suteikiamas valstybiniais ištekliais;

— pranašumas yra atrankusis; ir

— priemonė iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti ir ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(184) Taigi, turi būti nustatyta, ar šiuos kriterijus atitinka kiekviena svarstoma priemonė, t. y.:

— galima valstybės pagalba bendrovei FLG;

— galima valstybės pagalba bendrovei *Infratil*;

— galima valstybės pagalba bendrovei *Ryanair*; ir

— mokesčiai už ledo šalinimą nuo oro uoste esančių orlaivių.

(185) Kalbant apie galimą valstybės pagalbą bendrovei FLG, Komisija pirmiausia įvertins, ar galimos valstybės pagalbos gavėja bendrovė FLG dar egzistuoja, o jeigu ne, tai ar dar tęsiama bendrovės FLG ekonominė veikla. Be to, Komisija turi įvertinti, ar bendrovei FLG galima valstybės pagalba suteiktas pranašumas galėjo pereiti jos teisių perėmėjams, t. y. ar buvo ekonominis tęstinumas.

(186) Kalbant apie galimą valstybės pagalbą bendrovei *Ryanair*, Komisija vertins tik 2000 m. susitarimą. Šio sprendimo priėmimo dieną Komisija savo byloje neturi pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti, ar vėlesni susitarimai, ypač sudaryti 2010 m., yra laikytini valstybės pagalba bendrovei *Ryanair*. Taigi, tie susitarimai bus įvertinti atskirame sprendime.

7.2. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI FLG*

7.2.1. ***Galimos valstybės pagalbos gavėjas***

(187) Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos valstybės pagalbos bendrovei FLG. Tačiau 2013 m. sausio mėn. dalis bendrovės FLG turto buvo parduota bendrovei *Yasmina*. Bendrovė FLG buvo sujungta su Hanzos miestu Liubeku, o juridinis subjektas FLG išnyko. 2014 m. bendrovė *Yasmina* paskelbė nemokumą, todėl 2014 m. balandžio mėn. buvo inicijuota nemokumo byla. 2014 m. rugpjūčio mėn. bendrovės *Yasmina* turtą perėmė bendrovė *PuRen*.

(188) Tais atvejais, kai Komisija priima neigiamą sprendimą, kuriuo nurodoma susigrąžinti nesuderinamą pagalbą įmonei pagal Sutarties 107 ir 108 straipsnius, įpareigojimas susigrąžinti gali būti taikomas naujai bendrovei, kuriai atitinkamas pagalbos gavėjas pervedė arba pardavė dalį arba visą turtą, jeigu tas perdavimas ar pardavimo struktūra rodo, kad tarp abiejų bendrovių yra ekonominis tęstinumas.

(189) Jeigu Komisija nustatytų, kad bendrovei FLG buvo teikiama nesuderinama pagalba, kurią reikia susigrąžinti, ji turėtų įvertinti, kas turėjo naudos iš šios pagalbos ir kuriai įmonei reikėtų adresuoti įpareigojimą sugrąžinti pagalbą. Jeigu įmonės, kuriai būtų galima perduoti įpareigojimą sugrąžinti pagalbą, nėra, Komisijai nereikėtų vertinti, ar bendrovei FLG buvo teikiama pagalba. Todėl Komisija mano, jog pirmiausia tikslinga įvertinti, ar tarp bendrovės FLG ir bendrovės *Yasmina* buvo ekonominis tęstinumas ir ar įpareigojimą sugrąžinti pagalbą galima perduoti bendrovei *Yasmina* (žr. 7.2.2 skirsnį), taip pat ar bendrovė *PuRen*, bendrovės *Yasmina* turto pirkėja, galėjo gauti naudos iš pagalbos (žr. 7.2.3 skirsnį). Tada Komisija vertina, ar ekonominė veikla, kuriai galėjo būti naudinga pagalba, dar vykdoma (žr. 7.2.4 skirsnį). Klausimas, ar bendrovei FLG suteiktos priemonės apėmė valstybės pagalbą, ir jeigu taip, tai ar tokia pagalba buvo suderinama, turės būti nagrinėjamas tik tuo atveju, jeigu galima nustatyti pagalbos gavėją, t. y. jeigu tarp bendrovės FLG ir bendrovių *Yasmina* arba *PuRen* buvo ekonominis tęstinumas arba jeigu pagalba liko veiksminga tik ekonominės veiklos lygmeniu, t. y. Liubeko oro uosto veiklos lygmeniu.

7.2.2. ***Ekonominis tęstinumas tarp bendrovės FLG ir bendrovės Yasmina***

(190) Savo sprendime dėl bendrovės *Alitalia* ([1]) turto pardavimo Komisija išreiškė poziciją, kad jeigu turtas įsigyjamas rinkos kaina ir tarp senosios bendrovės ir naujosios struktūros nematyti ekonominio tęstinumo, negali būti daroma prielaida, kad naujoji struktūra gavo naudos iš pradinei bendrovei suteikta valstybės pagalba sukurto konkurencinio pranašumo.

(191) Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką ([2]) ekonominis tęstinumas tarp pradinio subjekto ir naujosios struktūros nustatomas remiantis tam tikrais rodikliais. Šiuos rodiklius Teisingumo Teismas patvirtino sprendime *Ryanair / Komisija* ([3]). Tačiau tai nėra privalomi suminiai reikalavimai, kurie visi kiekvienu atveju turi būti įvykdyti ([4]). Vertinant ekonominį tęstinumą tarp dviejų subjektų gali būti atsižvelgiama į šiuos veiksnius:

— parduoto turto apimtis (turtą ir įsipareigojimus, darbuotojų išlaikymą, turto grupę);

([1]) 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. 510/2008, – Italija – *Alitalia turto pardavimas* (OL C 46, 2009 2 25, p. 6).

([2]) Sprendimas *Italija ir SIM 2 Multimedia / Komisija*, C-328/99 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; 2008 m. rugsėjo 17 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. 321/2008, Nr. 322/2008 ir Nr. 323/2008 – Graikija – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (OL C 18, 2010 1 23, p. 9); 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. 510/2008 – Italija – *Alitalia turto pardavimas* (OL C 46, 2009 2 25, p. 6); 2012 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas SA.34547 – Prancūzija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (OL C 305, 2012 10 10, p. 5).

([3]) Sprendimas *Ryanair Ltd / Komisija*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Sprendimas *Ryanair Ltd / Komisija*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156 punktas.

— pardavimo kainą;

— pirkėjo tapatybę;

— pardavimo momentą (po išankstinio vertinimo inicijavimo, oficialios tyrimo procedūros ar galutinio sprendimo); ir

— ekonominę operacijos logiką.

7.2.2.1. **Parduoto turto apimtis**

(192) Komisija iš pat pradžių pažymi, kad iš esmės atvejis, kai pirkėjas visiškai perima pardavėjo turtą, gali rodyti ekonominį tęstinumą tarp pirkėjo ir pardavėjo. Tačiau taip gali ir nebūti, jeigu, remiantis bendru vertinimu, pardavimo apimtis paliekama rinkai. Pavyzdžiui, jeigu pardavimo apimtis yra atviros, skaidrios, nediskriminacinės ir besąlyginės viešųjų pirkimų procedūros rezultatas, tai gali būti vienas iš ženklų, kad ekonominio tęstinumo nėra. Šiomis aplinkybėmis konkurso dalyviai turėtų turėti galimybę laisvai nuspręsti, ar teikti pasiūlymą dėl pavienių turto objektų, turto grupės ar viso turto, jie neturėtų būti įpareigojami perimti pardavėjo sudarytų sutarčių ir jie turėtų turėti galimybę laisvai nuspręsti, ar jie nori perimti visus pardavėjo darbuotojus, kai kuriuos iš jų ar nė vieno.

(193) Komisija pastebi, kad paskelbtame kvietime teikti pasiūlymus dėl bendrovės FLG turto pardavimo buvo nurodyta, kad konkurso dalyviai gali arba įsigyti 90 % bendrovės FLG akcijų, arba įgyvendinti panašų ekonominį sprendimą oro uosto veiklai perimti. Taigi, konkurso dalyviai galėjo teikti pasiūlymus bendrovės FLG akcijoms, turtui arba turto grupei įsigyti arba rasti kitą, pvz., turto nuomos, ekonominį sprendimą. Tai buvo patvirtinta informaciniame memorandume, pateiktame visiems suinteresuotiems konkurso dalyviams iki susidomėjimo paraiškų pateikimo. Taigi, suinteresuotiems konkurso dalyviams buvo aišku, kad jie gali siūlyti įsigyti akcijas arba turtą, arba turto grupę. Iš tikrųjų, iš penkių konkurso dalyvių, kurie pateikė orientacinį pasiūlymą, du konkurso dalyviai pasiūlė įsigyti turtą, o kiti konkurso dalyviai pasiūlė įsigyti akcijas. Iš trijų konkurso dalyvių, kurie pateikė įpareigojančius pasiūlymus, du konkurso dalyviai pasiūlė įsigyti turtą, o vienas pasiūlė įsigyti akcijas. Bendrovės *Yasmina* kontroliuojančioji bendrovė 3Y pasiūlė aukščiausią kainą už turto grupės perėmimą. Vokietijos teigimu, bendrovė *Yasmina* perėmė maždaug […] proc. bendrovės FLG turto, remiantis bendra balansine turto verte, palyginti su perimto turto verte. Nenupirkti turto objektai, apėmė, be kita ko, […].

(194) Komisija pastebi, kad nenupirkti turto objektai buvo nuomojami pagal bendrovės *Yasmina* ir Hanzos miesto Liubeko sudarytas dvi nuomos sutartis. Viena sutartis susijusi su oro uosto infrastruktūra ir žeme, kuriai iki pardavimo buvo taikoma bendrovės FLG ir Hanzos miesto Liubeko nuomos sutartis. Šią nuomos sutartį perėmė bendrovė *Yasmina*. Kita sutartis susijusi su likusiu oro uosto turtu, kurį bendrovė FLG buvo perdavusi Hanzos miestui Liubekui, kai pastarasis perėmė bendrovę FLG.

(195) Tai, kad bendrovė FLG buvo parduota turto sandoriu ir kad pirkėjas nenusipirko didelės turto dalies, rodo ekonominio tęstinumo nebuvimą. Kita vertus, bendrovė *Yasmina* nuomojosi turtą, kuris nebuvo nupirktas iš Hanzos miesto Liubeko, o tai rodo, kad įvykus viešųjų pirkimų procedūrai bendrovė *Yasmina* galėjo naudotis visu turtu. Tai veikiau rodo, kad ekonominis tęstinumas buvo.

(196) Kalbant apie darbuotojus, pardavimo sutartyje nurodyta, kad bendrovė *Yasmina* perims darbuotojus pagal Vokietijos civilinio kodekso (vok. *Bürgerliches Gesetzbuch*, BGB) 613a straipsnį. BGB 613a straipsnis grindžiamas Tarybos direktyva 2001/23/EB ([1]). Tame straipsnyje nurodytos teisės ir pareigos verslo perėmimo atveju. Tiksliau kalbant, pagal 613a straipsnį, „jeigu teisės aktu kitam savininkui yra perduodamas verslas arba verslo dalis, jis perima iš perdavimo metu galiojančių darbo santykių kylančias teises ir pareigas. Jeigu šios teisės ir pareigos reguliuojamos kolektyvinės sutarties arba įmonės susitarimo teisės normomis, šios teisės ir pareigos yra darbo santykių tarp naujojo savininko ir darbuotojo dalis, ir vienerius metus nuo perdavimo dienos jos negali būti keičiamos darbuotojo nenaudai <…>“ ([2]). Be to, ankstesnis darbdavys arba naujasis savininkas iki perdavimo turi raštu informuoti darbuotojus, kuriems perdavimas turi poveikį, ir darbuotojas raštu gali pareikšti prieštaravimą darbo santykių perdavimui.

([1]) 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyva 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo (OL L 82, 2001 3 22, p. 16).

([2]) *Bürgerliches Gesetzbuch [BGB] Aug. 18. 1896, para 613a 242.*

(197) Remiantis šia teisine nuostata, darbuotojai buvo informuoti apie perdavimą ir buvo perimti, jeigu nebuvo pareikšta prieštaravimų. Šiuo atveju bendrovė FLG turėjo […] darbuotojų, iš kurių perėmimui prieštaravo […]. Šie […] darbuotojai buvo perkelti dirbti Hanzos miestui Liubekui.

(198) Turto perdavimas neapėmė jokios sąlygos, kuri viršytų teisines prievoles, pvz., sąlygos dėl perimtinų darbuotojų skaičiaus ar pareigos išlaikyti darbuotojus, kuri viršytų įprastines darbo teisės nustatytas sutartines prievoles.

(199) Vienintelė su darbuotojais susijusi sutartinė nuostata yra taikytinos darbo teisės priminimas; apskritai faktas, kad buvo perduota dauguma darbuotojų, nebūtinai reiškia ekonominį tęstinumą ([1]).

(200) Vis dėlto, apskritai, kadangi bendrovė *Yasmina*, naudodamasi parduota turto dalimi ir likusio turto nuomos sutartimis, turėjo galimybę naudotis visu anksčiau bendrovės FLG nuosavybės teise turėtu ir naudotu turtu, parduoto turto taikymo apimtis veikiau rodo ekonominio tęstinumo buvimą.

7.2.2.2. **Pardavimo kaina**

(201) Siekiant išvengti ekonominio tęstinumo, turtas turi būti parduodamas rinkos kaina, pavyzdžiui, vykdant atvirą, skaidrią, nediskriminacinę ir besąlyginę viešųjų pirkimų procedūrą.

(202) Komisija turi įvertinti, ar bendrovės FLG turtas iš tikrųjų buvo parduodamas geriausią pasiūlymą pateikusiam konkurso dalyviui, vykdant atvirą, skaidrią, nediskriminacinę ir besąlyginę viešųjų pirkimų procedūrą, atsižvelgiant į sandorių saugumą.

(203) Pirmiausia Komisija pažymi, kad kvietime pareikšti susidomėjimą bendrovės FLG turtu nebuvo ribojamos šalys, kurios galėjo teikti pasiūlymus, ir juo nebuvo galimiems konkurso dalyviams nustatyta jokių sąlygų. Vykstant viešųjų pirkimų procedūrai pasiūlymą galėjo pateikti bet kuris subjektas. Be to, kvietimas buvo viešai paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* elektroniniame priede.

(204) Antra, kalbant apie skaidrumo principą, Komisija pastebi, kad konkurso dalyviai, remdamiesi informaciniu memorandumu, kurio buvo galima paprašyti iš pardavėjo, turėjo daugiau nei mėnesį nuspręsti, ar pateikti susidomėjimo paraišką. Vėliau susidomėjimo paraišką pateikę investuotojai turėjo apie tris savaites, per kurias galėjo įvertinti per išsamų patikrinimą ([2]) jiems pateiktą informaciją ir nuspręsti, ar iki 2012 m. spalio 15 d. pateikti orientacinį pasiūlymą. Visi orientacinius pasiūlymus pateikę investuotojai turėjo galimybę dalyvauti informaciniame susitikime su pardavėju. Įpareigojančių pasiūlymų pateikimo terminas buvo 2012 m. lapkričio 20 d.

(205) Komisija taip pat pažymi, kad jau iki kvietimo teikti pasiūlymus paskelbimo pardavėjas nustatė kriterijus, pagal kuriuos turėjo būti atrenkamas ekonomiškiausias pasiūlymas, ir jau procedūros pradžioje nurodė konkurso dalyviams atitinkamus kriterijus.

(206) Trečia, konkurso dalyviai jokiu viešųjų pirkimų procedūros etapu nebuvo diskriminuojami. Visi konkurso dalyviai gavo tą pačią informaciją ir paaiškinimus apie viešųjų pirkimų procedūros taisykles bei procedūras, pasiūlymų pateikimo terminus ir bendrovę FLG. Nė vienam konkurso dalyviui derybose nebuvo suteiktas išimtinumas. Galutiniu etapu įpareigojančius pasiūlymus pateikė trys konkurso dalyviai.

(207) Įvertinęs įpareigojančius pasiūlymus pagal kriterijus, nustatytus iki procedūros pradžios, Hanzos miestas Liubekas padarė išvadą, kad bendrovė 3Y pateikė ekonomiškiausią pasiūlymą. Hanzos miestas Liubekas tarybai pasiūlė sudaryti pardavimo sutartį. 2012 m. lapkričio 29 d. taryba nusprendė priimti bendrovės *Yasmina* pasiūlymą ir bendrovės FLG turtas buvo parduotas bendrovei 3Y, kuri tuo tikslu buvo įsteigusi bendrovę *Yasmina* – pardavimas įsigaliojo 2013 m. sausio 1 d.

([1]) 2012 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas SA.34547 – Prancūzija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

([2]) Išsamus patikrinimas yra galimo susijungimo, įsigijimo, privatizavimo ar panašaus įmonių finansinio sandorio objekto analizė, kurią paprastai atlieka pirkėjas.

(208) Ketvirta, turto pardavimo konkursas yra besąlyginis, kai galimas pirkėjas apskritai yra laisvas įsigyti turtą ir naudoti jį savo tikslais, neatsižvelgiant į tai, ar jis vykdo tam tikrą verslą ([1]). Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad paskelbtame kvietime teikti pasiūlymus dėl bendrovės FLG turto pardavimo nurodyta, kad pirkėjas turėtų toliau valdyti oro uostą. Be to, bendrovė *Yasmina*, konkurso laimėtoja, už bendrovės FLG turto įsigijimą sumokėjo […] EUR galutinę pirkimo kainą. Bendrovė *Yasmina* taip pat sudarė dvi Hanzos miesto Liubeko nuosavybės teise turimos infrastruktūros, žemės ir turto nuomos sutartis. Nuoma per metus atitinkamai sudarė […] EUR ir […] EUR. Kartu Hanzos miestas Liubekas įsipareigojo bendrovei *Yasmina* suteikti […] EUR investicinę dotaciją, jeigu bus įvykdytos tam tikros sąlygos. Bendrovės FLG turto pardavimas buvo tiesiogiai susietas su būsima investicine dotacija bendrovei *Yasmina*. Kadangi būsimoji dotacija buvo didesnė negu pirkimo kaina, pardavimo kaina buvo neigiama.

(209) Atsižvelgdama į šiuos elementus, Komisija abejoja viešųjų pirkimų procedūros besąlygiškumu. Jeigu turtas parduodamas vykdant sąlyginę viešųjų pirkimų procedūrą, negali būti daroma prielaida, kad dėl viešųjų pirkimų procedūros sandoris atitiko rinkos sąlygas. Taigi, Komisija negali daryti išvados dėl klausimo, ar bendrovė *Yasmina* už bendrovės FLG turtą sumokėjo rinkos kainą. Jeigu bendrovė *Yasmina* iš tikrųjų sumokėjo mažesnę nei rinkos kainą, tada tai bylotų apie ekonominį tęstinumą.

7.2.2.3. **Pirkėjo tapatybė**

(210) Pirkėjas buvo bendrovė *Yasmina*, bendrovės 3Y patronuojamoji įmonė. Vienintelis bendrovės 3Y akcininkas buvo Saudo Arabijos pilietis Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi. Bendrovė *Yasmina* buvo privati įmonė, neturinti jokių ankstesnių ryšių su bendrove FLG arba Hanzos miestu Liubeku. Tai, kad bendrovė *Yasmina* buvo nepriklausoma nuo bendrovės FLG ir nuo valstybės institucijų, rodo ekonominio tęstinumo nebuvimą. Taigi, Komisija daro išvadą, kad pirkėjo tapatybė ekonominio tęstinumo nerodo.

7.2.2.4. **Pardavimo momentas**

(211) Hanzos miestas Liubekas ketino privatizuoti oro uostą dar prieš Komisijos tyrimų pradžią. Po pirmojo nepavykusio 2009 m. privatizavimo bendrovės *Infratil* naudai, Hanzos miestas Liubekas 2012 m. antrą kartą pabandė privatizuoti oro uostą ir sėkmingai jį privatizavo bendrovės *Yasmina* naudai. Oro uosto pardavimas bendrovei *Yasmina* įvyko po 2007 m. ir 2012 m. sprendimų pradėti procedūrą priėmimo, tačiau kol Komisija dar nebuvo priėmusi galutinio sprendimo. Tai, kad oro uosto pardavimas yra nuolatinių Hanzos miesto Liubeko pastangų privatizuoti oro uostą dalis, rodo, kad tai nėra sąmoningas bandymas išvengti pagalbos susigrąžinimo. Pardavimo proceso laiko pasirinkimas rodo, kad ekonominio tęstinumo nėra.

(212) Be to, Teisingumo Teismas yra anksčiau nustatęs, kad ekonominis tęstinumas siejamas su „aplinkybe, kad perleidimu buvo siekiama išvengti pareigos grąžinti ginčijamą pagalbą“ ([2]). Vis dėlto kadangi šiuo atveju nuo 2007 m., kai pirmą kartą buvo inicijuota byla, Komisija nebuvo priėmusi sprendimo dėl pagalbos buvimo Liubeko oro uoste, negali būti daroma išvada, kad toks ketinimas buvo privatizavimo metu. Priešingai, šiuo atveju Hanzos miestas Liubekas veikė ekonomiškai nuosekliai, nes oro uosto privatizavimas buvo planuojamas anksčiau, negu Komisijai kilo abejonių dėl galimos valstybės pagalbos Liubeko oro uoste ([3]).

(213) Be to, Teisingumo Teismas anksčiau nustatė, kad ekonominis tęstinumas gali būti tuo atveju, jeigu bendrovė buvo sukurta siekiant tęsti tam tikrą nemokia tapusios įmonės veiklos dalį ([4]). Vis dėlto taip nėra, nes Hanzos miestas Liubekas inicijavo ir užbaigė pardavimą bendrovei *Yasmina*, bendrovei FLG nesant nemokia. Taigi, Komisija daro išvadą, kad pardavimo momentas ekonominio tęstinumo nerodo.

7.2.2.5. **Ekonominė operacijos logika**

(214) Kai buvo teikiamos susidomėjimo paraiškos, bendrovė *Yasmina* pateikė plataus užmojo verslo planą, kuriuo siekiama paversti Liubeko oro uostą moderniu oro uostu, patraukliu įvairioms įmonėms. Verslo subjektus buvo planuojama pritraukti moderniu aukštų technologijų verslo parku, kuris turėjo apimti kino teatrus, bankus, kavines, restoranus ir automobilių stovėjimo vietas su specialiomis bandomosiomis trasomis, rankinių vežimėlių

([1]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1), 94 konstatuojamoji dalis.
([2]) Sprendimas *Graikija / Komisija*, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, 146 punktas.
([3]) Ten pat. Teisingumo Teismas nustatė, kad ekonominis nenuoseklumas gali būti finansinio tęstinumo ženklas.
([4]) Sprendimas *Komisija / Ispanija*, C-610/10, [2012] ECLI:EU:C:2012:781, 106 punktas.

trasomis, ledo arena, aukštosios mados *boutique* stiliaus parduotuvėmis, *boutique* stiliaus viešbučiais, konferencijų centru ir mados didmenos centru. Be to, buvo ketinama pastatyti krovinių centrą, kuriuo vandens keliai būtų sujungti su sausumos ir oro keliais siekiant palengvinti transportą. Tai apėmė sandėliavimo galimybes, ilgesnius kilimo ir tūpimo takus ir techninės priežiūros infrastruktūrą. Be to, buvo numatytos papildomos dabartinio verslo plano modifikacijos, pvz., tiekti pigų kurą mažiems orlaiviams, teikti registracijos į skrydį savitarnos paslaugą, vykdyti prabangius VIP keleivių skrydžius iš pastovios bazės, reklamuojant oro uostą kaip aviacijos švenčių ir aviacinių parodų vietą. Kartu Liubeko oro uostas turėjo ir toliau veikti kaip oro uostas, t. y. teikti užsakomųjų ir reguliariųjų skrydžių paslaugas. Vertinant *ex ante* požiūriu, Liubeko oro uostas turėjo ir likti oro uostu, tačiau su pakeistu verslo planu.

(215) Komisija pastebi, kad, nors bendrovės *Yasmina* verslo koncepcija skyrėsi nuo bendrovės FLG vykdomos veiklos, bendrovė Yasmina vis tiek planavo vykdyti panašią aviacinę veiklą kaip ir bendrovė FLG. Apskritai tai veikiau rodo ekonominio tęstinumo buvimą. Nuo to, kad bendrovė *Yasmina ex post* galėjo pasiūlyti tik mažesnės apimties aviacinę veiklą, nes bendrovė *Ryanair* išsikėlė iš Liubeko ir pradėjo skraidyti iš netoli esančio Hamburgo oro uosto, ši išvada nekinta.

7.2.2.6. **Išvada dėl ekonominio tęstinumo tarp bendrovių FLG ir *Yasmina***

(216) Komisija pastebi, jog kai kurie ženklai rodo, kad tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* ekonominio tęstinumo nebuvo, o kai kurie jų rodo, kad ekonominis tęstinumas buvo. Svarbiausia, Komisija negali atmesti galimybės, kad bendrovė *Yasmina* už bendrovės FLG turtą sumokėjo mažesnę negu rinkos kainą. Taigi, nors kai kurie ženklai rodo, kad ekonominio tęstinumo nebuvo, Komisija negali atmesti galimybės, kad tarp bendrovės FLG ir bendrovės *Yasmina* ekonominis tęstinumas vis dėlto buvo. Tačiau Komisija pažymi, kad bet kuriuo atveju nuo to laiko bendrovės 3Y ir *Yasmina* jau yra likviduotos. Taigi, net jeigu tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* ekonominis tęstinumas buvo, bendrovei *Yasmina* nebegalima taikyti įpareigojimo sugrąžinti pagalbą.

7.2.3. ***Ekonominis tęstinumas tarp bendrovių FLG ir PuRen***

(217) Jeigu tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* buvo ekonominis tęstinumas ir kadangi bendrovė *Yasmina* nuo to laiko jau yra likviduota, Komisija turi įvertinti, ar bendrovės *Yasmina* turto pirkėjas pasinaudojo galima valstybės pagalba bendrovei FLG ir ar šiam pirkėjui reikėtų perkelti įpareigojimą sugrąžinti pagalbą.

(218) Prieš bendrovės *Yasmina* likvidavimą jos turtas buvo parduotas kitam privačiam investuotojui bendrovei *PuRen*. Komisija pažymi, kad bendrovės *Yasmina* turtas buvo parduotas per teismo prižiūrimą nemokumo procesą, vadovaujantis Vokietijos nemokumo įstatymu ([1]). Tai veikiausiai rodo, kad bet kuriuo atveju, jeigu tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* buvo ekonominis tęstinumas, šiuo etapu ekonominio tęstinumo grandinė buvo nutraukta. Todėl bendrovė *PuRen* galima valstybės pagalba bendrovei FLG nepasinaudojo.

7.2.4. ***Pranašumas, suteiktas parduotai ekonominei veiklai***

(219) Pagrindinė bendrovės FLG vykdyta veikla, t. y. Liubeko oro uosto veikla, taip pat nebevykdoma, nes Liubeko oro uostas nustojo vykdyti reguliariuosius ir užsakomuosius skrydžius. Šio sprendimo dieną Liubeko oro uosto neaptarnauja nė viena oro transporto bendrovė. Todėl parduotai ekonominei veiklai taip pat negalėjo būti perduota nauda, kurią bendrovei FLG suteikė galima valstybės pagalba.

(220) Komisija taip pat turi įvertinti, ar už bendrovės FLG turtą bendrovės *Yasmina* sumokėta neigiama pardavimo kaina vis dėlto galėjo suteikti pranašumą parduotai ekonominei veiklai ([2]), šiuo atveju – oro uostui. Šiuo tikslu Komisija turi įvertinti, ar Hanzos miestas Liubekas elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Oro uosto pardavimo išlaidas tektų palyginti su priešingų faktų scenarijumi, kuris nagrinėjamu atveju galėjo būti oro uosto uždarymas arba tolesnė oro uosto veikla jį administruojant bendrovei FLG.

(221) Vis dėlto, kadangi šio sprendimo dieną oro uosto neaptarnauja nė viena oro transporto bendrovė ir todėl į Liubeko oro uostą ar iš jo reguliarieji ar užsakomieji skrydžiai nevykdomi, Komisija mano, kad nėra poreikio vertinti, ar neigiama pardavimo kaina suteikė pranašumą parduotai ekonominei veiklai. Parduota ekonominė veikla iš rinkos išnyko.

([1]) 1994 m. spalio 5 d. Nemokumo įstatymas (vok. *Insolvenzordnung*) (BGBl. I S. 2866) su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2015 m. lapkričio 20 d. įstatymo (BGBl. I S. 2010) 16 straipsniu.

([2]) Žr. 2008 m. vasario 27 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos C 46/07 (ex NN 59/07), kurią Rumunija suteikė *Automobile Craiova* (buvusiai *Daewoo Romania*) (OL L 239, 2008 9 6, p. 12).

(222) Šis nustatytas faktas neturi poveikio vertinimui, ar naujausias Liubeko oro uosto pardavimas bendrovei *Stöcker* reiškė valstybės pagalbą pirkėjui. Be to, Komisija primena Vokietijai, kad bet kuri priemonė, kuria siekiama parengti Liubeko oro uostą reguliariųjų ar užsakomųjų skrydžių vykdymui, ateityje bus kontroliuojama valstybės pagalbos atžvilgiu ir apie ją reikėtų pranešti Komisijai.

7.2.5. ***Išvada***

(223) Komisija mano, kad nėra poreikio priimti sprendimą, ar galima valstybės pagalba bendrovei FLG laikytina valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir jeigu taip, ar tokią valstybės pagalbą būtų galima pripažinti suderinama su vidaus rinka. Juridinis subjektas bendrovė FLG išnyko, jos ekonominė veikla taip pat nebevykdoma. Be to, net jeigu tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* buvo ekonominis tęstinumas, pagalbos iš bendrovės *Yasmina* nebebūtų įmanoma susigrąžinti, nes ji yra likviduota, o jos turtas parduotas per teismo prižiūrimą nemokumo procesą, remiantis Vokietijos nemokumo įstatymu.

7.3. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI INFRATIL*

7.3.1. ***FLG akcijų pardavimas***

7.3.1.1. **Pranašumas**

(224) Kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos ([1]).

(225) Pagal SESV 345 straipsnį „sutartimis jokiu būdu nepažeidžiamos valstybių narių normos, kuriomis reglamentuojama nuosavybės“ *sistema*. Įmonės privatizavimas – perdavimas iš viešojo į privatųjį sektorių – yra ekonominės politikos sprendimas, kuris priklauso išimtinei valstybių narių kompetencijai.

(226) Remiantis nusistovėjusia teismo praktika ([2]) ir Komisijos praktika ([3]), kai valstybė narė parduoda įmonių akcijas, pirkėjas negauna pranašumo, jeigu valstybės narės elgesys atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo elgesį. Taip yra, kai tą sandorį būtų sudaręs hipotetinis privatus akcininkas, motyvuojamas pelno perspektyvos. Taigi į neekonominius sumetimus, pvz., pramonės politikos motyvus, užimtumo sumetimus ar regioninės plėtros tikslus, negalima atsižvelgti. Šį principą ne kartą patvirtino ir Komisija, ir Teisingumo Teismas ([4]).

(227) Sprendime *Stardust Marine* Teisingumo Teismas konstatavo: „<…> norint išnagrinėti, ar valstybė elgėsi kaip atsargus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia įsivaizduoti save to laikotarpio, kuriuo imtasi finansinės pagalbos priemonių, aplinkybėmis ir įvertinti valstybės elgesio ekonominį racionalumą, taigi susilaikyti nuo bet kokio vėlesne situacija paremto vertinimo“ ([5]).

(228) Taigi, siekiant įvertinti, ar privatizuodamas Liubeko oro uostą Hanzos miestas Liubekas pasielgė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, reikia įvertinti įvairias galimybes, kurias Hanzos miestas Liubekas turėjo tuo metu, kad būtų galima patikrinti, ar Hanzos miestas Liubekas pasirinko finansiškai palankiausią variantą. Iš esmės vienos ar kelių nepriklausomų audito bendrovių atliktas vertinimas gali būti sandorio rinkos vertės įrodymas.

(229) 2004 m. Hanzos miestas Liubekas užsakė oro uosto uždarymo ir veiklos tąsos scenarijų vertinimą nepriklausomame privačiame banke ([6]) (toliau – bendrovės *Berenberg* tyrimas). Atliekant bendrovės *Berenberg* tyrimą buvo įvertinta toliau nurodytų galimybių blogiausio atvejo ir geriausio atvejo vertė:

([1]) Sprendimas *Ispanijos Karalystė / Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktas; Sprendimas *Syndicat francais de l'Express international (SFEI) ir kiti / La Poste ir kiti*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285.

([2]) Žr., pvz.: Sprendimą *Alitalia / Komisija*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289; Sprendimą *WestLB / Komisija*, T-228/99 ir T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; Sprendimą *Scott SA / Komisija*, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99; Sprendimas *Italija ir SIM 2 Multimedia / Komisija*, C-328/99 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; Sprendimą *Air France / Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) XXIII konkurencijos politikos ataskaita, 1993 m., p. 255.

([4]) 2013 m. birželio 19 d. Komisijos sprendimas C(2013) 3546 *final – Portugalija – ANA privatizavimas – Aeroportos de Portugal*, OL C 256, 2013 9 5, p. 3; Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija* (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:33, 71 punktas.

([6]) Bendrovės *Berenberg Consult GmbH* (banko *Hamburger Privatbank Berenberg* patronuojamoji įmonė) vertinimas.

9 lentelė

Hanzos miesto Liubeko galimybės ir bendrovės *Berenberg Consult* vertinimas

Galimybės	Blogiausias atvejis (EUR)	Geriausias atvejis (EUR)	Vidutinė vertė (EUR)
Privatizavimas (geriausias atvejis, įskaitant subsidijas, oro uosto teritorijos pardavimą 2009 m., skolininko orderį (vok. *Besserungsschein*)	(…)	(…)	(…)
Įprastas likvidavimas (vok. *Ordentliche Schließung*) (geriausias atvejis be tiesioginės akcininkų atsakomybės, vok. *Durchgriffshaftung*)	(…)	(…)	(…)
Nemokumas (geriausias atvejis be *Durchgriffshaftung*)	(…)	(…)	(…)
Įprastos veiklos tąsa (geriausias atvejis ir blogiausias atvejis nesiskiria)	(…)	(…)	(…)

(230) Atskaitos data (vok. *Stichtag*) buvo 2003 m. gruodžio 31 d. Atlikus bendrovės *Berenberg* tyrimą buvo padaryta išvada, kad tolesnės oro uosto veiklos išlaidos sudarys […] EUR. Bendrovės *Berenberg* tyrime šios išlaidos apytikriai įvertintos darant prielaidą, kad oro uostas ateinančius kelerius metus ir toliau veiks nuostolingai. Atliekant privatizavimo galimybės vertinimą apytikriai nustatyta, kad išlaidos sudarys […] – […] EUR. Šis vertinimas apėmė teigiamą pirkimo kainą – […] EUR. Kadangi galimas oro uosto pirkėjas tikėtinus nuostolius atspindėtų savo pirkimo kainoje, ši apytikriai įvertinta kaina rodo, jog atliekant vertinimą buvo daroma prielaida, kad po privatizavimo oro uostas veiks pelningai. Pelningumo prielaidą galima paaiškinti didesniu efektyvumu po privatizavimo ir tikėtinu keleivių skaičiaus augimu. Todėl ji yra pagrįsta. Konkrečiai – bendrovė *Ryanair* paskelbė, kad Liubeko oro uoste įkurs bazę, jeigu bus prailgintas kilimo ir tūpimo takas.

(231) Šiuo pagrindu Hanzos miestas Liubekas nusprendė inicijuoti oro uosto privatizavimo procesą, nes tai buvo finansiškai palankiausias iš turimų variantų. Komisija pažymi, jog atliekant bendrovės *Berenberg* tyrimą tikėtasi, kad bus įmanoma oro uosto veiklą parduoti teigiama kaina, o jeigu šią veiklą ir toliau vykdys viešasis sektorius, tikėtina, kad ji ir toliau bus nuostolinga.

(232) Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės *Infratil* sudarytas susitarimas susideda iš kelių elementų ir apima įvairius scenarijus, atspindėjusius 2005 m. spalio mėn. padėtį.

(233) Kadangi 2005 m. liepos mėn. Šlėzvigo aukštesnysis administracinis teismas (vok. *OVG Schleswig*) savo sprendimu sustabdė planavimo patvirtinimą (žr. 78 konstatuojamąją dalį), bendrovė *Infratil* neteko galimybės plėsti oro uosto. Todėl bendrovės FLG vertė sumažėjo. Be to, planuojama bendrovės *Ryanair* paslaugų plėtra, taigi, ir oro uosto pelningumas daugiausia priklausė nuo to, ar ateityje bus gautas planavimo patvirtinimas.

(234) Bendrovė *Infratil*, būdama Naujosios Zelandijos investuotoja ir viena iš pirmųjų privačių investuotojų į regioninį oro uostą kontinentinėje Europoje, savo rizikai įvertinti turėjo viso labo mažą informacinę bazę. Remdamasis ankstesne patirtimi ir Vokietijos administracinio proceso žiniomis, Hanzos miestas Liubekas galėjo pagrįstai tikėtis, kad planavimo patvirtinimas bus gautas. Kartu Hanzos miestas Liubekas turėjo susitaikyti su tuo, kad bendrovė *Infratil* planavimo patvirtinimo procesui priskirs didelę riziką, taigi, Hanzos miestas Liubekas turėjo susitaikyti ir su tuo, kad bendrovė *Infratil* jau nuo pat pradžių nebus pasirengusi mokėti visos pirkimo kainos. Rezultatas buvo derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio ir pirkimo kainos išskaidymas į nedelsiant mokėtiną I pirkimo kainą ir II pirkimo kainą, kuri turėjo būti sumokėta tik tuo atveju, jei bus gautas planavimo patvirtinimas, ir tik tada, kai jis bus gautas. Atsižvelgdama į aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad privatus akcininkas būtų derėjęsis dėl panašių pasirinkimo sandorių.

(235) Komisija taip pat turi įvertinti, ar numatyta derybomis suderintų pasirinkimo sandorių kaina atitiko rinkos reikalavimus.

I pirkimo kaina ([…] EUR) ir pasirinkimo parduoti sandoris

(236) Pagal šį scenarijų 2005 m. dalyvavimo susitarime nurodytos sąlygos neįvykdomos ir planavimo patvirtinimas negaunamas. Todėl bendrovė *Infratil* neprivalo sumokėti II pirkimo kainos. Komisijos užsakytas nepriklausomo konsultanto bendrovės *Ecorys* tyrimas rodo, kad nepratęsus planavimo patvirtinimo Liubeko oro uostas, tikėtina, ir toliau būtų veikęs nuostolingai:

2 paveikslas

Blogiausio atvejo grynoji dabartinė vertė (90 % turto vertės) ir pirkimo kaina

(…)

(237) Šiomis aplinkybėmis buvo tikėtina, kad bendrovė *Infratil* įvykdys pasirinkimo parduoti sandorį. Taigi, I pirkimo kaina yra tik simbolinė kaina, kurią bendrovė *Infratil* apsaugojo užsitikrindama išėjimo strategiją sandoriui atšaukti. Kadangi pagal šį scenarijų oro uosto veikla nebūtų pelninga, Komisija daro išvadą, kad teigiama […] EUR kaina atitinka rinkos sąlygas ir kad bendrovei *Infratil* nebuvo suteikta ekonominio pranašumo.

(238) Pasirinkimo parduoti sandorio kaina (mokėtina Hanzos miesto Liubeko) – […] EUR – iš esmės susideda iš mokėjimų už akcininko paskolas, investicijas, veiklos nuostolius ir planavimo patvirtinimo proceso išlaidas – išlaidas, kurias Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs padengti, jeigu nebūtų privatizavęs oro uosto. Atsižvelgiant į įvairias kainos dedamąsias, pasirinkimo parduoti sandoris būtų lygiavertis susitarimo atšaukimui – pradinio sandorio panaikinimui.

(239) Be to, Komisija pažymi, kad veiklos nuostoliai perimami tik iki […] EUR sumos. Vis dėlto, įvertindama oro uosto nuostolius, patirtus kelerius metus iki privatizavimo, bendrovė *Infratil* turėjo žinoti, kad faktiniai nuostoliai šią ribą gerokai viršys, jeigu Liubeko oro uostas neaugs taip, kaip tikėtasi.

10 lentelė

Bendrovės FLG nuostoliai 1995–2010 m. (tūkst. EUR)

Metai	Bendrovės FLG nuostoliai, tūkst. EUR
1995	(…)
1996	(…)
1997	(…)
1998	(…)
1999	(…)
2000	(…)
2001	(…)
2002	(…)
2003	(…)
2004	(…)
2005	(…)
2006 (2006 m. sausio 1 d. – 2006 m. kovo 31 d.)	(…)
2007	(…)
2008	(…)
2009	(…)
2010	(…)

(240) Ekstrapoliavus nuostolių, patirtų trejus metus iki privatizavimo (2002–2004 m.), padidėjimą, buvo galima tikėtis, kad 2005 m. spalio 1 d. – 2008 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu bus patirti didesni nei […] EUR nuostoliai. NET jeigu būtų daryta prielaida, kad iki privatizavimo ėjusių kelerių metų nuostoliai bus pastovūs, buvo galima tikėtis

[…] EUR nuostolių. Todėl akcijų perpardavimo atveju atsižvelgdama į tai, kad Hanzos miestas Liubekas perims […] EUR nuostolių, bendrovė *Infratil* galėjo pagrįstai žinoti, kad ji turės patirti papildomus […] – […] EUR nuostolius. Šį apytikrį vertinimą patvirtina *ex post* duomenys, kuriais remiantis oro uostas aptariamu laikotarpiu buvo sukaupęs […] EUR nuostolių.

(241) Aišku, kad privatus pardavėjas nebūtų turėjęs galimybės derybomis susitarti dėl palankesnio pasirinkimo parduoti sandorio. Todėl Komisija daro išvadą, kad Hanzos miestas Liubekas, derėdamasis dėl pasirinkimo parduoti sandorio, elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, o bendrovei *Infratil* nebuvo suteikta ekonominio pranašumo.

II pirkimo kaina ([…] EUR)

(242) […] EUR II pirkimo kainą bendrovė *Infratil* turėjo sumokėti, tik jeigu būtų įvykusios tam tikros sąlygos, užtikrinančios oro uosto pelningumą.

(243) Kaina atitinka 2005 m. kovo mėn. per viešųjų pirkimų procedūrą šalių derybomis suderintą pardavimo kainą.

(244) Ekonominio pranašumo buvimą galima atmesti, jeigu pardavimas atitinka rinkos sąlygas. Tokia prielaida gali būti daroma, jeigu pardavimas atliekamas vykdant viešąjį konkursą ir įvykdomos visos šios sąlygos ([1]):

— akcijų paketas parduodamas rengiant konkursą, kuris yra atviras visiems galimiems pirkėjams, skaidrus ir nediskriminacinis;

— nenustatyta jokių su pardavimu susijusių sąlygų, kurios paprastai netaikomos sudarant panašius privačių šalių sandorius ir dėl kurių galėtų sumažėti pardavimo kaina;

— akcijų paketas parduodamas aukščiausią kainą pasiūliusiam konkurso dalyviui;

— konkurso dalyviams turi būti suteikta pakankamai laiko ir informacijos, kad jie galėtų tinkamai įvertinti turtą, dėl kurio teikia pasiūlymą.

(245) 2005 m. kovo mėn. vykdytas konkursas šias sąlygas atitiko. Kadangi susidomėjimą oro uosto pirkimu rodė penkios skirtingos įmonės, nėra akivaizdu, kad tik bendrovė *Infratil* turėjo galimybę pateikti patikimą pasiūlymą. Be to, viešųjų pirkimų procedūra buvo parengta taip, kad pagal Vokietijos nacionalinę teisę būtų užtikrinta veiksminga ir nediskriminacinė konkurencija.

(246) Komisija pastebi, kad 2005 m. kovo mėn. sudarytame pirmajame pirkimo susitarime nurodyta kaina buvo […] EUR. Tačiau susitarimo sąlygos buvo iš naujo suderintos 2005 m. spalio mėn. derybomis. Suderintos sąlygos dėl II pirkimo kainos ir 83 konstatuojamojoje dalyje paminėti sutarti atskaitymai nebuvo pradinės viešųjų pirkimų procedūros rezultatas. Taigi, siekiant įvertinti, ar sutarta kaina atitinka rinkos reikalavimus, turi būti taikomas MEO principas.

(247) Siekiant nustatyti, ar Hanzos miestas Liubekas būtų galėjęs derybomis pasiekti aukštesnę pirkimo kainą, reikia atsižvelgti į vyravusias aplinkybes, ypač į rizikos lygį, kurį lėmė bendrovės *Infratil* pasirinkimo parduoti sandorio įvykdymas ir dėl to galimi nuostoliai.

(248) Kaip apibrėžta 240 konstatuojamojoje dalyje, net ir atsižvelgiant į Hanzos miesto Liubeko padengtą […] EUR nuostolių sumą, bendrovė *Infratil*, įvykdydama pasirinkimo parduoti sandorį, turėjo tikėtis papildomų […] – […] EUR finansinių nuostolių. Taigi, *ex ante* vertinimu, bendrovė *Infratil* galėjo gauti pelną, jeigu būtų įvykdytas pasirinkimo parduoti sandoris.

(249) Vokietija nurodė, kad, vertinant iš 2005 m. perspektyvos, Hanzos miestas Liubekas manė, jog itin mažai tikėtina, kad įvyks pasirinkimo parduoti sandorio sąlygos, t. y. kad nebus gautas planavimo patvirtinimas, o keleivių skaičius bus mažesnis negu […].

(250) Vis dėlto, kaip pažymėta 234 konstatuojamojoje dalyje, Hanzos miestas Liubekas turėjo tikėtis, kad bendrovė *Infratil* planavimo patvirtinimo procesui priskirs didesnę riziką.

([1]) Žr. 1993 m. Europos Komisijos XXIII konkurencijos politikos ataskaitos 403 punktą; Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1) 4.2.3.1 punktą.

(251) Kalbant apie keleivių skaičių, Vokietija teigia, jog bendrovė *Ryanair* paskelbė, kad Liubeko oro uoste įkurs bazę, jeigu bus išplėsti esami kilimo ir tūpimo takai, ir kad buvo tikimasi, jog bazės įkūrimas lems […] keleivių skaičių per metus.

(252) Komisija pažymi, kad faktinis keleivių skaičius Liubeko oro uoste nepasiekė šios ribos, o 2005–2008 m. laikotarpiu sumažėjo iki 544 339 (žr. 1 lentelę). Vis dėlto Komisija šiomis aplinkybėmis pažymi, kad didelį faktinio keleivių skaičiaus nuokrypį nuo tikėtino galima paaiškinti tokiomis aplinkybėmis kaip finansų krizės poveikis, kurios 2005 m. negalėjo būti numatytos.

(253) Komisijos užsakytame bendrovės *Ecorys* tyrime ir 2005 m. Hanzos miesto Liubeko užsakytoje ir bendrovės *Ernst & Young* parengtoje ekspertų ataskaitoje nurodoma, kad tikėtinas keleivių skaičius 2008 m. padidės iki […]. Šis skaičius buvo grindžiamas prielaida, kad 2008 m. pirmąjį pusmetį bus gautas planavimo patvirtinimas ir kad statybos darbai Liubeko oro uoste bus atidėti iki 2008 m. pabaigos.

(254) Remiantis šiais duomenimis, Hanzos miestui Liubekui būtų buvę pagrįsta svarstyti galimybę, kad keleivių skaičius liks mažesnis už […] ribą. Kadangi keleivių skaičiaus ribos pasiekimas buvo būtina sąlyga, kad pasirinkimo parduoti sandoris netektų galios, ir kadangi buvo neaišku, ar bus gautas planavimo patvirtinimas, kaip vienas iš variantų turėtų būti svarstoma tai, kad pasirinkimo parduoti sandoris bus įvykdytas.

(255) Taigi, kadangi egzistavo pagrįsta galimybė, kad bendrovė *Infratil* įvykdys pasirinkimo parduoti sandorį, susijusį su atitinkama didelių nuostolių rizika, Komisija daro prielaidą, kad privatus akcininkas nebūtų galėjęs išsiderėti aukštesnės pirkimo kainos, nes priešingu atveju sandoris galimam investuotojui nebūtų buvęs pelningas.

(256) Todėl Komisija Hanzos miesto Liubeko sprendimą sutikti su […] EUR pardavimo kaina, apimančia sutartus atskaitymus, kaip nurodyta 2005 m. dalyvavimo susitarime, laiko ekonomiškai pagrįsta.

(257) Šis rezultatas atitinka bendrovės *Ernst & Young* tyrimo išvadas, kuriose pajamos iš bendrovės FLG akcijų pardavimo apytikriai vertinamos […] EUR, todėl daroma išvada, kad panašioje padėtyje privatus investuotojas būtų sutikęs su sutarta kaina.

(258) Bendrovės *Ecorys* tyrimo vertinimu, akcijų rinkos vertė daug didesnė – apie […] EUR. Vis dėlto tyrime neatsižvelgiama į didelę bendrovės *Infratil* finansinę riziką įvykdant pasirinkimo parduoti sandorį, kaip bendrais bruožais išdėstyta 247 ir 248 konstatuojamosiose dalyse. Bendrovės *Ecorys* tyrime ši rizika vertinama nuliu, todėl apytikriai vertinant II pirkimo kainą į šią riziką neatsižvelgiama. Įvairūs investicijoms / CAPEX apskaičiuoti naudojami skaičiai dar labiau prisideda prie to, kad abiejuose tyrimuose rizika įvertinama skirtingai.

(259) Be to, skirtingo keleivių skaičiaus augimo tempo naudojimas lemia nemažą tyrimų rezultatų skirtumą.

(260) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija daro išvadą, kad 2005 m. dalyvavimo susitarime nurodyta II pirkimo kaina atitinka rinkos sąlygas ir kad bendrovei *Infratil* ekonominio pranašumo suteikta nebuvo.

7.3.1.2. **Išvada apie bendrą sandorio pelningumą**

(261) Remiantis pirmiau išdėstytu priemonės vertinimu, Hanzos miestui Liubekui teko priimti sprendimą arba uždaryti oro uostą, arba toliau vykdyti nuostolingą jo veiklą, arba parduoti. Nuspręsdamas parduoti oro uostą, Hanzos miestas Liubekas pasirinko ekonomiškiausią variantą. Vertinant konkrečias 2005 m. dalyvavimo susitarimo sąlygas, reikia atsižvelgti į dviejų scenarijų (t. y. I pirkimo kainos bei pasirinkimo parduoti sandorio ir II pirkimo kainos) tarpusavio ryšį. Kadangi nustatyta, kad, vertinant *ex ante* požiūriu, buvo pagrįsta kaip galimus variantus svarstyti ir II pirkimo kainos sumokėjimą, ir pasirinkimo parduoti sandorio įvykdymą, būtina atsižvelgti į šių variantų riziką abiem šalims. Ypač dėl galimų bendrovės *Infratil* finansinių nuostolių, kurie kiltų įvykdžius pasirinkimo parduoti sandorį, Komisija mano, jog nėra tikėtina, kad privatus pardavėjas Hanzos miesto Liubeko vietoje būtų galėjęs išsiderėti palankesnį susitarimą.

(262) Taigi, Komisija daro išvadą, kad Hanzos miestas Liubekas, derėdamasis dėl 2005 m. dalyvavimo susitarimo, elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Dėl to šia priemone bendrovei *Infratil* nebuvo suteikta ekonominio pranašumo ir ji nelaikytina valstybės pagalba.

7.3.2. ***2009 m. papildomas susitarimas ir naujos derybos dėl pasirinkimo parduoti sandorio. Bendrovės FLG nuostolių, investicijų ir kitų išlaidų perėmimas 2009 m.***

(263) Kaip jau minėta, 2008 m. lapkričio 12 d. pasirašytu 2009 m. papildomu susitarimu nebuvo pakeistos 2005 m. dalyvavimo susitarime numatytos už pasirinkimo parduoti sandorį mokėtinos sumos, tačiau į jį buvo įtrauktas nuostolių perėmimas, sutartos investicijos ir kitos išlaidos, susijusios su Liubeko oro uosto veikla 2009 m., todėl bendra pasirinkimo parduoti sandorio kaina tapo […] EUR (žr. 90 konstatuojamąją dalį).

(264) Savo 2012 m. sprendimu pradėti procedūrą Komisija pradėjo tirti dvi atskiras priemones:

a) bendrovės FLG nuostolių, investicijų ir kitų priemonių perėmimą 2009 m.;

b) 2005 m. sutartos pasirinkimo parduoti sandorio kainos ir faktinės sumokėtos pasirinkimo parduoti sandorio kainos skirtumą.

Vis dėlto, remdamasi gauta informacija, Komisija mano, kad šie du klausimai susiję su ta pačia priemone, t. y. Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės *Infratil* 2009 m. papildomu susitarimu.

7.3.2.1. **Pranašumas**

(265) Siekdama nustatyti, ar pagal 2009 m. susitarimą į pasirinkimo parduoti sandorio kainą buvo įtrauktas ekonominis pranašumas bendrovei *Infratil*, Komisija turi taikyti MEO principą. Kad galėtų nustatyti, ar Hanzos miestas Liubekas pasirinko finansiškai palankiausią iš turimų variantų, Komisija turi save įsivaizduoti privataus akcininko padėtyje tuo metu, kai susitarimas buvo pasirašytas ([1]).

(266) Komisija mano, kad po to, kai bendrovė *Infratil* paskelbė ketinimą 2009 m. įvykdyti savo pasirinkimo parduoti sandorį, Hanzos miestas Liubekas turėjo šias galimybes:

a) uždaryti oro uostą;

b) ieškoti naujo privataus operatoriaus ir per tą laiką

— atnaujinti oro uosto veiklą; arba

— pasirašyti 2009 m. papildomą susitarimą, kad bendrovė *Infratil* ir toliau vykdytų oro uosto veiklą, kol bus rastas naujas operatorius.

(267) Siekiant uždaryti oro uostą (a variantas) Hanzos miestui Liubekui būtų tekę nedelsiant sumokėti […] EUR pasirinkimo parduoti sandorio kainą (žr. 238 konstatuojamąją dalį) ir inicijuoti oro uosto uždarymo procedūrą, patiriant papildomas išlaidas (žr. 9 lentelėje pateiktą bendrovės *Berenberg* tyrimą).

(268) Pagal pirmąjį b varianto pascenarijų (Hanzos miestas Liubekas atnaujina oro uosto veiklą, kol bus rastas naujas privatus investuotojas), Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs sumokėti bendrovei *Infratil* 2005 m. dalyvavimo susitarime nustatytą pasirinkimo parduoti sandorio kainą ir dengti visas oro uosto veiklos išlaidas, kol bus rastas naujas investuotojas. Sprendžiant pagal 2009 m. sumokėtą pasirinkimo parduoti sandorio kainą (žr. 3 lentelę), vien išlaidos veiklos nuostoliams, investicijoms, planavimo patvirtinimo procesui ir teisinės išlaidos būtų siekę […] EUR. Todėl jau iki 2009 m. spalio mėn. Hanzos miestas Liubekas būtų susidūręs su maždaug […] EUR išlaidomis (pasirinkimo parduoti sandorio kaina pagal 2005 m. dalyvavimo susitarimą ir 2008 m. lapkričio mėn. – 2009 m. spalio mėn. veiklos išlaidos).

(269) Vokietija nurodė, kad siekiant perparduoti bendrovę FLG naujam privačiam investuotojui būtų tekę rengti naują Sąjungos masto viešųjų pirkimų procedūrą, kuri, apytikriais vertinimais, užtruktų mažiausiai 12 mėnesių. Komisija pažymi, kad privatus operatorius iš tikrųjų būtų atsižvelgęs į prognozuojamą viešųjų pirkimų procedūros trukmę.

(270) Kitas b varianto pascenarijus buvo pasirašyti 2009 m. papildomą susitarimą ir taip iki 2009 m. spalio 22 d. sulaikyti bendrovę *Infratil* nuo pasirinkimo parduoti sandorio įvykdymo. Pagal šį scenarijų, darant prielaidą, kad bendrovė *Infratil* 2009 m. spalio mėn. įvykdys savo pasirinkimo parduoti sandorį, Hanzos miestas Liubekas būtų turėjęs sumokėti 2009 m. papildomame susitarime nurodytą pasirinkimo parduoti sandorio kainą. Kadangi šią kainą sudaro 2005 m. dalyvavimo susitarime nurodyta pasirinkimo parduoti sandorio kaina ir papildomos išlaidos, susijusios su oro uosto veikla 2009 m., galimos Hanzos miesto Liubeko išlaidos yra panašios į antrojo scenarijaus išlaidas.

([1]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija* (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71 punktas.

(271) Tačiau Hanzos miestui Liubekui 2009 m. papildomas susitarimas suteikė pranašumą, nes juo Hanzos miestui Liubekui buvo suteikta laiko pasirengti konkursui naujam investuotojui rasti. Be to, jeigu bendrovė *Infratil* būtų nedelsdama pasitraukusi, būtų kilusi rizika, kad bendrovė *Ryanair* sumažins Liubeko oro uoste teikiamų paslaugų apimtis ir taip galimai padidės būsimi veiklos nuostoliai. Be to, bendrovės *Ryanair* paslaugų apimties sumažėjimas galėjo turėti neigiamą poveikį planavimo patvirtinimo procedūrai, nes bendrovė FLG savo poreikį plėsti oro uostą grindė visų pirma pigių skrydžių segmento augimu.

(272) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija daro išvadą, kad 2009 m. papildomo susitarimo pasirašymas buvo palankiausias iš turimų variantų, todėl Hanzos miestas Liubekas elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas.

7.3.2.2. **Išvada**

(273) Palyginus įvairius variantus ir atitinkamas išlaidas, galima daryti išvadą, kad 2009 m. papildomas susitarimas atitiko MEO principą, nes juo buvo užtikrinta mažiausia finansinė našta ir jis tuo metu buvo ekonomiškai perspektyviausias variantas.

(274) Šią išvadą sustiprina pagrįsta prielaida, kad Hanzos miestas Liubekas 2009 m. nebūtų galėjęs rasti naujo investuotojo. Tai pasirodė tiesa ir vertinant *ex post* požiūriu, nes naujas investuotojas buvo rastas tik 2012 m.

(275) Be to, pasirinkimo parduoti sandorio kainos elementai atitinka numatytus 2005 m. dalyvavimo susitarime, pasirinkimo parduoti sandorio kainos dedamosios išplečiamos tik įtraukiant 2009 m. išlaidas. Kaip ir 2005 m. dalyvavimo susitarime, 2009 m. papildomame susitarime taip pat nustatyta Hanzos miesto Liubeko dengtinų veiklos nuostolių ir jo apmokėtinų investicijoms skirtų išlaidų riba.

(276) Remdamasi šiais argumentais, Komisija daro išvadą, kad bendrovei *Infratil* nebuvo suteikta ekonominio pranašumo, taigi priemonė nelaikytina valstybės pagalba.

7.4. *GALIMA VALSTYBĖS PAGALBA BENDROVEI RYANAIR*

7.4.1. ***Ekonominis pranašumas***

(277) Kai oro uostas disponuoja viešaisiais ištekliais, į pagalbą oro uosto paslaugomis besinaudojančiai oro transporto bendrovei gali būti, iš principo, neatsižvelgiama, jei oro uosto ir oro transporto bendrovės ryšiai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų.

(278) Remiantis 2014 m. Aviacijos gairėmis ([1]), pagalbos konkretų oro uostą naudojančiai oro transporto bendrovei buvimą iš esmės galima atmesti, jeigu nustatyta oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą (*pirmasis metodas*) arba jeigu atliekant *ex ante* analizę, t. y. analizę, grindžiamą pagalbos suteikimo metu turėta informacija ir tuo metu numatytomis tendencijomis, galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą ir yra bendros bent jau ilgalaikio pelningumo strategijos dalis (*antrasis metodas*).

(279) Antrasis metodas reiškia, jog turi būti įvertinta, ar susitarimo sudarymo metu apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis, kad susitarimas duos papildomo pelno. Tai nustatoma pagal papildomų pajamų, kurios, tikėtina, bus gautos dėl susitarimo (t. y. pajamų, kurios būtų pasiektos, jeigu susitarimas būtų sudarytas, ir pajamų, kurios būtų pasiektos nesant susitarimo, skirtumo), ir papildomų išlaidų, kurios, tikėtina, bus patirtos dėl susitarimo (t. y. išlaidų, kurios būtų patirtos, jeigu susitarimas būtų sudarytas, ir išlaidų, kurios būtų patirtos nesant susitarimo, skirtumo) skirtumą, o atitinkami pinigų srautai diskontuojami pagal tinkamą diskonto normą.

(280) Kalbant apie pirmąjį metodą (palyginimą su *rinkos kaina*), Komisija nemano, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą ([2]). Todėl Komisija mano, kad *ex ante* papildomo pelningumo analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių sudaromus susitarimus.

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 53 punktą.
([2]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 59 punktą.

(281) Pažymėtina, kad apskritai MEO principo taikymas remiantis vidutine kaina kitose, panašiose rinkose gali pasirodyti naudingas, jeigu tokią kainą galima pagrįstai nustatyti arba apskaičiuoti pagal kitus rinkos rodiklius. Vis dėlto oro uosto paslaugų atveju šis metodas neaktualus, nes išlaidų ir pajamų struktūra skirtinguose oro uostuose dažniausiai būna labai skirtinga. Taip yra todėl, kad išlaidos ir pajamos priklauso nuo to, kaip oro uosto išvystytas, kiek oro transporto bendrovių jį naudoja, koks jame keleivių srautas, infrastruktūros būklė ir atitinkamos investicijos, kokia reglamentavimo sistema, kuri kiekvienoje valstybėje narėje gali būti kitokia, ir kokias skolas ar įsipareigojimus oro uostas prisiėmė praeityje ([1]).

(282) Be to, atlikti bet kokią grynai lyginamąją analizę sudėtinga dėl oro transporto rinkos liberalizavimo. Kaip galima matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika ne visada būna grindžiama tik skelbiamu mokesčių sąrašu. Priešingai, šie komerciniai santykiai labai skiriasi. Jie 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 atskridimo ir išskridimo kaina arba vienam keleiviui tenkančia kaina.

(283) Be to, lyginamoji analizė gali būti netinkama rinkos kainoms nustatyti, jeigu esami lyginamieji standartai nebuvo nustatyti pagal rinkos sąlygas arba jeigu esamos kainos dėl valstybės intervencijų yra gerokai iškraipytos. Panašu, kad dėl 2014 m. Aviacijos gairių 57–59 punktuose paaiškintų priežasčių tokie iškraipymai aviacijos pramonei yra būdingi:

> „Valdžios institucijos tradiciškai laiko valstybinius oro uostus vietos plėtrai skatinti skirta infrastruktūra, o ne pagal rinkos taisykles veikiančiomis įmonėmis. Todėl šių oro uostų kainos paprastai nustatomos neatsižvelgiant į rinkos veiksnius (ypač į patikimas ex ante pelningumo perspektyvas) – daugiausia atsižvelgiama į socialinius ar regioninius veiksnius.
>
> NET jei kai kurie oro uostai yra privačios nuosavybės arba valdomi privataus subjekto neatsižvelgiant į socialinius ar regioninius veiksnius, šių oro uostų nustatytoms kainoms labai didelį poveikį gali daryti daugumos iš viešojo sektoriaus lėšų finansuojamų oro uostų taikomos kainos, nes į šias kainas oro transporto bendrovės atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais.
>
> Tokiomis aplinkybėmis Komisija labai abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Ši padėtis gali pasikeisti arba evoliucionuoti ateityje <…>“ ([2]).

(284) Be to, kaip priminė Sąjungos teismai, lyginamoji analizė remiantis atitinkamu sektoriumi yra tik viena iš analitinių priemonių nustatyti, ar pagalbos gavėjas gavo ekonominį pranašumą, kurio nebūtų gavęs įprastomis rinkos sąlygomis ([3]). Taigi, nors Komisija tuo metodu gali naudotis, ji neprivalo to daryti tada, kai, kaip ir šiuo atveju, tai nebūtų tinkama.

(285) Bendrovė *Ryanair* iš esmės teigė, kad MEO principą galima taikyti remiantis palyginimu su kitų Europos oro uostų komerciniais susitarimais. Visų pirma bendrovė *Ryanair* palygino savo mokamus mokesčius Bornmuto, Grenoblio, Noko, Mastrichto, Nimo ir Prestviko oro uostuose su savo mokamais mokesčiais pagal susitarimus su Liubeko oro uostu. Tyrime nebuvo įvertinta, ar lyginamųjų oro uostų imtis atitiko 2014 m. Aviacijos gaires, nes jame buvo vertinamas tik eismo intensyvumas, skrydžio rūšis ir aplinkinės teritorijos gerovės rodiklis ([4]).

(286) Savo 2012 m. sprendime pradėti procedūrą Komisija palygino 2010 m. kovo ir spalio mėn. papildomuose protokoluose nustatytus mokesčius su Hamburgo oro uoste taikomais mokesčiais ir tai sukėlė abejonių, ar papildomuose protokoluose nustatyti mokesčiai atitinka rinką. Komisija pažymi, kad eismo intensyvumas Liubeko oro uoste yra daug mažesnis negu Hamburgo oro uoste. Faktiškai Hamburgo oro uoste eismo intensyvumas didžiausias Šiaurės Vokietijoje. Hamburgo oro uostas naudojamas visiems oro transporto segmentams, o Liubeko

([1]) Žr. 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimą 2011/60/ES dėl valstybės pagalbos C 12/2008 Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas, 88 ir 89 konstatuojamosios dalys (OL L 27, 2011 2 1, p. 24).

([2]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 57–59 punktus.

([3]) Dėl pelningumo (o ne kainodaros) lyginamosios analizės šiame sektoriuje žr. Sprendimą *Ispanija ir Ciudad de la Luz / Komisija*, sujungtos bylos T-319/12 ir T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44 punktas.

([4]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 60 punktą, kuriame išvardyti papildomi kriterijai, kuriuos galima vertinti.

oro uostas specializavosi pigių skrydžių bendrovių paslaugų srityje – tam reikėjo mažiau registracijos vietų ir infrastruktūros tranzitiniams keleiviams, nereikėjo keleiviams skirtų autobusų, reikėjo mažiau bagažo tvarkymo darbuotojų bei infrastruktūros, mažiau valytojų, laikas tarp atskridimo ir išskridimo buvo trumpesnis. Taigi, Hamburgo oro uostas nėra pakankamai panašus į Liubeko oro uostą.

(287) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija mano, kad šiuo atveju turi būti naudojamas 2014 m. Aviacijos gairėse apskritai rekomenduojamas MEO principo taikymo oro uosto ir oro transporto bendrovių santykiams metodas, t. y. *ex ante* papildomo pelningumo analizė ([1]).

(288) Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uosto operatorius gali būti objektyviai suinteresuotas sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, jeigu jis gali pagrįstai tikėtis, kad šis sandoris pagerins jo pelningumą (arba sumažins jo nuostolius), palyginti su priešinga padėtimi, kuriai esant šis sandoris nesudaromas, neatsižvelgiant į palyginimą su kitų oro uostų operatorių oro transporto bendrovėms siūlomomis sąlygomis ar netgi su to paties oro uosto operatoriaus kitoms oro transporto bendrovėms siūlomomis sąlygomis.

(289) Greta šių argumentų, norint atmesti galimybę, kad pranašumas, kurį oro uosto operatorius įgyja dėl jam teikiamos suderinamos pagalbos, yra perkeliamas konkrečiai oro transporto bendrovei, oro uosto infrastruktūra turi būti atvira visoms oro transporto bendrovėms, o ne skirta konkrečiai oro transporto bendrovei.

(290) Šiomis aplinkybėmis Komisija pažymi, kad kainos diferencijavimas yra standartinė verslo praktika. Tačiau tokia diferencijuota kainodara turėtų būti komerciškai pagrįsta.

(291) Komisija mano, kad oro uosto ir oro transporto bendrovių susitarimai gali būti laikomi atitinkančiais rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, jei dėl tų priemonių taikymo *ex ante* požiūriu pamažu didinamas oro uosto pelningumas. Oro uostas turėtų įrodyti, kad susitarimo su oro transporto bendrove (pavyzdžiui, individualios sutarties ar bendros oro uostų mokesčių sistemos) sudarymo metu yra pajėgus padengti visas susitarimo taikymo išlaidas, išlaikydamas pagrįstą pelno maržą ir remdamasis patikimomis vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvomis ([2]).

(292) Siekiant įvertinti, ar oro uosto sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti atsižvelgta į numatomas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamas iš oro transporto bendrovės veiklos, kartu su oro uosto mokesčiais be mokesčių atskaitos, su rinkodara susijusios paramos ar paskatų schemų. Analogiškai – reikėtų atsižvelgti į visas numatomas papildomas oro uosto išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste. Tokios papildomos išlaidos galėtų apimti visų kategorijų išlaidas ar investicijas, pavyzdžiui, papildomas personalo, įrangos ir investicines išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste ([3]).

(293) Komisija iš savo nuolatinės sprendimų priėmimo praktikos sprendžia, kad taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, į išlaidas, kurias oro uostas vis tiek patirtų net tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove, neturėtų būti atsižvelgiama ([4]).

(294) Remiantis sprendimu *Charleroi* ([5]), vertindama nagrinėjamas priemones Komisija turi atsižvelgti į visas svarbias priemonių savybes ir aplinkybes. Kitaip tariant, Komisija turi išnagrinėti tikėtiną susitarimo su bendrove *Ryanair* poveikį bendrovei FLG, atsižvelgdama į visas svarbias nagrinėjamos priemonės savybes.

(295) Sprendime *Stardust Marine* Europos Sąjungos Teisingumo Teismas paskelbė, kad „<…> norint ištirti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis 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“ ([6]).

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 59 ir 63 punktus.
([2]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 63 punktą.
([3]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktą.
([4]) 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktas. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1226 dėl valstybės pagalbos SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *SNC-Lavalin, Ryanair* ir *Airport Marketing Services* (OL L 201, 2015 7 30, p. 48); 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Algero oro uoste veiklą vykdantiems oro vežėjams (OL L 250, 2015 9 25, p. 38); 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/2069 dėl priemonių SA.14093 (C 76/2002), kurias Belgija įgyvendino remdama bendroves *Brussels South Charleroi Airport* ir *Ryanair* (OL L 325, 2016 11 30, p. 63).
([5]) Sprendimas *Ryanair / Komisija (Charleroi)*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59 punktas.
([6]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija* (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:3, 71 punktas.

(296) Siekdama taikyti MEO principą, Komisija turi atsižvelgti į laikotarpį, kuriuos susitarimas buvo sudarytas. Komisija savo vertinimą taip pat turi grįsti informacija, kurią bendrovė FLG turėjo susitarimo sudarymo metu, ir prielaidomis, kurios tuo metu buvo daromos.

7.4.2. ***MEO principo taikymas 2000 m. susitarimui***

7.4.2.1. **Pirminės pastabos**

(297) Komisija pažymi, jog bendrovė *Air Berlin* teigė, kad bendrovės *Ryanair* ir Liubeko oro uosto susitarimai nebuvo pelningi, nes po bendrovės *Ryanair* atvykimo bendrovės FLG nuostoliai nuolat didėjo (žr. 8 lentelę). Kadangi bendrovės *Ryanair* ir *Wizz Air* buvo vienintelės iš šio oro uosto reguliariaisiais maršrutais skraidančios oro transporto bendrovės, bendrovė *Air Berlin* padarė išvadą, kad bendrovės FLG nuostoliai turi būti priskirti šioms oro transporto bendrovėms.

(298) Komisija pažymi, kad net jeigu būtų galima nustatyti stiprų bendrovės *Ryanair* keleivių skaičiaus Liubeko oro uoste ryšį su bendrovės FLG patirtais nuostoliais, toks ryšys nebūtinai reikštų, kad nuostoliai kilo dėl bendrovės *Ryanair* veiklos Liubeko oro uoste. Vokietija nurodė, kad daugiau nei […] proc. 2000–2005 m. nuostolių kilo dėl investicijų, reikalingų, kad oro uostą būtų galima pritaikyti didesniam keleivių skaičiui. Tokios investicijos buvo reikalingos siekiant padidinti oro uosto vertę planuojamo privatizavimo atveju ir parengti oro uostą, kad jis galėtų pritraukti bet kurią oro transporto bendrovę.

(299) Be to, Komisija primena, kad MEO principas pagrįstas *ex ante* vertinimu. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, privataus rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo elgesys, pagal kurį vertinamas viešojo sektoriaus veiklos vykdytojo elgesys, nebūtinai turi būti orientuotas į trumpalaikį pelningumą – juo gali būti siekiama pelningumo ilgesniuoju laikotarpiu ([1]). NET jeigu oro uostas bendrovės *Ryanair* veiklos laikotarpiu veikė nuostolingai, vis tiek įmanoma, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas, vertinant *ex ante* pagrindu, padidino oro uosto pelningumą.

(300) Kaip galutinę pastabą Komisija pažymi, kad dabartinio tyrimo aplinkybėmis bendrovės *Ecorys* buvo paprašyta parengti bendrovės FLG ir bendrovės *Ryanair* 2000 m. susitarimo pelningumo ataskaitą ([2]). Vis dėlto ši ataskaita buvo grindžiama bendrų išlaidų metodu, o ne papildomų išlaidų metodu, todėl į ją nebus atsižvelgiama.

7.4.2.2. **Papildomų išlaidų ir pajamų vertinimas**

(301) Kaip aptariamo susitarimo vertinimo laikotarpio pradžios datą rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų pasirinkęs susitarimo sudarymo datą, t. y. 2000 m. gegužės 29 d. Kaip galutinę datą rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų pasirinkęs 2000 m. susitarime nurodytą galiojimo pabaigos datą, t. y. 2010 m. gegužės 31 d.

(302) Siekiant įvertinti aptariamą susitarimą ir atsižvelgiant į 282–301 konstatuojamosiose dalyse nurodytas išvadas, ir galimos pagalbos buvimas, ir jos suma turi būti įvertinti pagal padėtį susitarimo pasirašymo metu, t. y. pagal tuo metu turėtą informaciją ir tuo metu numatytinas tendencijas.

(303) Kai buvo deramasi dėl susitarimo, bendrovė FLG tikėjosi, kad bendrovės *Ryanair* veikla Liubeko oro uoste padidins keleivių skaičių ir atitinkamai – neaviacines pajamas, taip pat išsiplės neaviacinių paslaugų spektras, bus pritraukta naujų oro transporto bendrovių. Nors bendrovė FLG kelerius metus iki susitarimo pasirašymo ir veikė nuostolingai, buvo tikimasi, kad bendrovės *Ryanair* veikla oro uoste vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu duos nedidelį pelną.

(304) Vokietija pateikė duomenis apie *ex ante* tikėtiną keleivių skaičiaus augimą ir apie tikėtinas papildomas išlaidas ir pajamas pagal geriausio atvejo ir pagal blogiausio atvejo scenarijus.

([1]) Sprendimas *Italijos Respublika / Europos Bendrijos (ALFA Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Ataskaita pirmiau paminėta 7.3.1.1 skirsnyje, kuriame aptariamas Hanzos miesto Liubeko ir bendrovės *Infratil* susitarimo pelningumas.

(305) Papildomos pajamos, kurių privatus investuotojas pagrįstai tikėtųsi iš susitarimo, apima:

a) papildomas aviacines pajamas iš bendrovės *Ryanair* mokamų keleivių ir tūpimo mokesčių ir

b) papildomas neaviacines pajamas, pavyzdžiui, iš automobilių stovėjimo, franšizės pagrindu ar tiesiogiai valdomų parduotuvių.

(306) Taikydama vienos kasos principą, Komisija mano, kad turėtų būti atsižvelgiama ir į aviacines, ir į neaviacines pajamas ([1]).

(307) Vokietija nurodė, kad, remiantis 2000 m. susitarime nurodytais mokesčiais, oro uostas tikėjosi gauti vidutines […] EUR aviacines pajamas iš vieno keleivio. Bendrovė FLG prognozavo, kad pajamos iš neaviacinės veiklos sudarys […] proc. aviacinės veiklos pajamų.

(308) Papildomos išlaidos, kurių privatus investuotojas pagrįstai tikėtųsi iš susitarimo, apimtų:

a) papildomas veiklos išlaidas, tiesiogiai atsiradusias dėl susitarimo su bendrove *Ryanair,*

b) išlaidas rinkodaros paslaugoms,

c) išlaidas investicijoms, tiesiogiai susijusias su susitarimu su bendrove *Ryanair.*

(309) Vokietija nurodė, jog siekiant susidoroti su tikėtinu keleivių skaičiumi reikėjo didinti bendrovės FLG darbuotojų skaičių. Bendrovė FLG tikėjosi […] EUR papildomų veiklos ir personalo išlaidų vienam keleiviui.

(310) Remdamasi 2000 m. susitarimu, bendrovė FLG tikėjosi, kad 2000–2012 m. laikotarpiu papildomos rinkodaros išlaidos geriausiu atveju sudarys […] EUR, o blogiausiu atveju – […] EUR.

(311) Kalbant apie išlaidas investicijoms, Vokietija nurodė, kad oro uosto infrastruktūra iki susitarimo su bendrove *Ryanair* jau egzistavo ir kad pradinei planuojamai bendrovės *Ryanair* veiklai Liubeko oro uoste jokių papildomų investicijų į infrastruktūrą nereikėjo.

(312) Vokietija pateikė toliau nurodytą informaciją apie geriausio atvejo (11 lentelė) ir blogiausio atvejo (12 lentelė) pajamas ir veiklos išlaidas:

11 lentelė

Geriausio atvejo išlaidos ir pajamos

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktą.

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
2011	(…)	(…)	(…)	(…)
2012	(…)	(…)	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

12 lentelė

Blogiausio atvejo išlaidos ir pajamos

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
2011	(…)	(…)	(…)	(…)
2012	(…)	(…)	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

(313) Bendrovė FLG iš 2000 m. susitarimo su bendrove *Ryanair* tikėjosi teigiamo finansinio poveikio. Šiuo klausimu 13 lentelėje apibendrinamos aviacinės ir neaviacinės veiklos pajamos, taip pat išlaidos, tiesiogiai priskirtinos bendrovės *Ryanair* veiklai oro uoste, ir rinkodaros išlaidos.

13 lentelė

***Ex ante* pelningumo vertinimas**

Pelningumo vertinimas	Geriausias atvejis (EUR)	Blogiausias atvejis (EUR)
Aviacinės pajamos	(…)	(…)
Neaviacinės pajamos	(…)	(…)
Veiklos išlaidos	(…)	(…)
Rinkodaros išlaidos	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**

(314) Geriausiu atveju Vokietija suapvalino keleivių skaičių iki […], tada gaunamos […] EUR aviacinės pajamos. Blogiausiu atveju iš viso tikėtasi […] keleivių, tada gaunamos […] EUR aviacinės pajamos. Kadangi tikėtasi, jog neaviacinės pajamos sudarys […] proc. aviacinių pajamų, buvo apskaičiuota, kad geriausiu atveju bus gauta […] EUR neaviacinių pajamų, o blogiausiu atveju – […] EUR neaviacinių pajamų. Buvo apskaičiuota, kad veiklos išlaidos geriausiu atveju iš viso sudarys […] EUR, o blogiausiu atveju – […] EUR. Rinkodaros išlaidos nebuvo skaičiuojamos vienam keleiviui, tačiau buvo apytikriai įvertinta, kad geriausiu atveju jos iš viso sudarys […] EUR, o blogiausiu atveju – […] EUR.

(315) 13 lentelė rodo, jog buvo tikimasi, kad pajamos, kylančios iš 2000 m. susitarimo, viršys išlaidas ir geriausiu atveju susidarys […] EUR metinis perteklius, o blogiausiu atveju – […] EUR metinis perteklius.

(316) Komisija mano, kad Vokietijos taikytas metodas yra patikimas. Prognozuojamos vidutinės aviacinės pajamos buvo grindžiamos 2000 m. susitarimo su bendrove *Ryanair* sąlygomis. Buvo tikimasi, kad neaviacinės pajamos sudarys […] proc. aviacinių pajamų, ir atrodo, kad tai atitinka bendrus neaviacinių pajamų lūkesčius kituose oro uostuose (žr. 6 lentelę). Prielaida, kad didėjant keleivių skaičiui reikės didinti darbuotojų skaičių, irgi atrodo pagrįsta.

(317) Komisija pažymi, kad su Liubeko oro uosto plėtra susijusios investicijos buvo skirtos ne vien bendrovei *Ryanair*, jomis potencialiai galėjo naudotis ir kitos oro transporto bendrovės. Tai rodo, kad išlaidos investicijoms neturėjo būti įtrauktos į bendrovės *Ryanair* susitarime nurodytas papildomas išlaidas. Šiuo klausimu Komisija pažymi, jog Vokietija pabrėžė, kad bendrovė FLG nuolat bandė pritraukti kitų oro transporto bendrovių ir jai pavyko jų pritraukti (pvz., bendrovę *WizzAir*). Be to, Vokietijos teigimu, Liubeko oro uostas jau daug metų nesėkmingai stengėsi inicijuoti derybas dėl susitarimo su bendrove *Air Berlin*.

(318) Vokietija nurodė, kad siekiant sėkmingai privatizuoti Liubeko oro uostą reikėjo gerokai padidinti keleivių skaičių. Komisija sutinka, kad investicijos buvo padarytos siekiant parengti Liubeko oro uostą didesniam keleivių skaičiui ([1]).

(319) Komisija taip pat pažymi, kad 2000 m. susitarime nebuvo reikalaujama, kad bendrovė FLG darytų investicijas ([2]). Bendrovė FLG galėjo savo sutartinius įsipareigojimus įvykdyti neinvestuodama į oro uosto plėtrą.

(320) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija daro išvadą, kad Vokietijos požiūris, pagal kurį Liubeko oro uoste padarytos investicijos nepriskiriamos susitarimui su bendrove *Ryanair*, yra pagrįstas.

(321) Tačiau, išnagrinėjusi Vokietijos pateiktą informaciją, Komisija nesutinka su vienu analizės aspektu ir jį atitinkamai koreguoja. 2000 m. susitarime numatyta jo galiojimo pabaigos data yra 2010 m. gegužės 30 d. Vokietija, apskaičiuodama 2000 m. susitarimo papildomą pelningumą, atsižvelgė į 2011 m. ir 2012 m. papildomas išlaidas ir pajamas. Komisija mano, jog tinkamas sprendimas yra atsižvelgti tik į sutarties galiojimo laikotarpiu patirtas papildomas išlaidas ir tuo laikotarpiu gautas papildomas pajamas. Atsižvelgdama į šį reikiamą pakeitimą, Komisija pati atliko analizę, tiesiogiai naudodama Vokietijos pateiktą papildomo pelningumo analizę ir reikiamose vietose ją pakeisdama, kaip apibendrinta 14, 15 ir 16 lentelėse.

14 lentelė

Geriausio atvejo išlaidos ir pajamos

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)

([1]) Plg. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1226
([2]) Sprendimas (ES) 2015/1584.

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

15 lentelė

Blogiausio atvejo išlaidos ir pajamos

Metai	Keleivių skaičius	Aviacinės pajamos	Neaviacinės pajamos	Veiklos išlaidos
2000	(…)	(…)	(…)	(…)
2001	(…)	(…)	(…)	(…)
2002	(…)	(…)	(…)	(…)
2003	(…)	(…)	(…)	(…)
2004	(…)	(…)	(…)	(…)
2005	(…)	(…)	(…)	(…)
2006	(…)	(…)	(…)	(…)
2007	(…)	(…)	(…)	(…)
2008	(…)	(…)	(…)	(…)
2009	(…)	(…)	(…)	(…)
2010	(…)	(…)	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

16 lentelė

***Ex ante* pelningumo vertinimas**

Pelningumo vertinimas	Geriausias atvejis (EUR)	Blogiausias atvejis (EUR)
Aviacinės pajamos	(…)	(…)
Neaviacinės pajamos	(…)	(…)
Veiklos išlaidos	(…)	(…)
Rinkodaros išlaidos	(…)	(…)
Iš viso	**(…)**	**(…)**

(322) Komisija pašalino 2011 ir 2012 metų tikėtinas pajamas ir veiklos išlaidas, nes buvo tikimasi, kad tais metais 2000 m. susitarimas jau bus baigęs galioti (žr. 14 ir 15 lenteles). Vietoj to Komisija rėmėsi 2000–2010 metų tikėtinomis pajamomis ir veiklos išlaidomis, taip gaudama pajamas ir veiklos išlaidas, pateiktas 16 lentelėje. Kalbant apie rinkodaros išlaidas, Komisija, remdamasi Vokietijos pateikta informacija, apskaičiavo vidutines rinkodaros išlaidas vienam keleiviui, kurių buvo galima tikėtis geriausiu ir blogiausiu atveju. Tada ji vidutines rinkodaros išlaidas vienam keleiviui padaugino iš keleivių skaičiaus, kurio buvo galima tikėtis 2000–2010 m., taip gaudama tikėtinas […] EUR rinkodaros išlaidas geriausiu atveju ir […] EUR rinkodaros išlaidas blogiausiu atveju (žr. 16 lentelę).

(323) Galiausiai, nors bendrovės FLG atliktoje ir Vokietijos pateiktoje *ex ante* analizėje būsimi mokėjimai nėra diskontuoti pagal datą, kurią sudaryta sutartis, iš pateiktų duomenų yra aišku, jog tikėtasi, kad sutartis bus pelninga.

(324) Be Vokietijos pateiktų duomenų, bendrovė *Oxera* dar pateikė 2000 m. susitarimo pelningumo analizę [1]. Bendrovė *Oxera* naudojo faktinius duomenis, t. y. duomenis apie patirtas faktines išlaidas ir gautas faktines pajamas laikotarpiu iki susitarimo sudarymo ir, kur įmanoma, iš jų padarė prielaidas apie bendrovės FLG lūkesčius susitarimo pasirašymo metu. Remdamasi faktiniais duomenimis iki susitarimo pasirašymo momento, bendrovė *Oxera* apskaičiavo keleivių skaičių. Aviacinės pajamos ir rinkodaros išlaidos buvo grindžiamos 2000 m. susitarime numatytais mokesčiais ir mokėjimais. Neaviacinėms pajamoms ir veiklos išlaidoms apskaičiuoti bendrovė *Oxera* naudojo faktinius laikotarpio po susitarimo sudarymo duomenis.

(325) Buvo apytikriai skaičiuojama, kad 2000 m. susitarimo su bendrove *Ryanair* grynoji dabartinė vertė yra […] EUR. Todėl buvo tikimasi, kad susitarimas bus pelningas.

(326) Grynąją dabartinę vertę bendrovė *Oxera* apskaičiavo investicijoms skirtų išlaidų nepriskirdama 2000 m. susitarimui su bendrove *Ryanair*. Tai atitinka Komisijos išvadas (žr. 316–320 konstatuojamąsias dalis), kad Liubeko oro uoste padarytų investicijų nereikėjo priskirti 2000 m. susitarimui.

(327) Komisija pažymi, kad bendrovė *Oxera* keleivių skaičiui, aviacinėms pajamoms ir rinkodaros mokesčiams apskaičiuoti naudojosi *ex ante* turimais duomenimis, tačiau neaviacinių pajamų ir veiklos išlaidų vertinimą grindė *ex post* duomenimis. Bendrovė *Oxera* nurodė, kad ji neturėjo galimybės gauti neaviacinių pajamų ir veiklos išlaidų *ex ante* prognozių. Komisija pažymi, kad vertinant, ar toks susitarimas atitiko MEO principą, galima atsižvelgti tik į pajamas ir išlaidas, kurių oro uostas tikėjosi *ex ante* tuo metu, kai sudarė susitarimą su atitinkama oro transporto bendrove. Tačiau iš dalies *ex post* duomenimis grindžiamas vertinimas gali padėti patvirtinti prielaidas, kurios buvo daromos siekiant nustatyti *ex ante* tikėtinas pajamas ir išlaidas. Iš tikrųjų, bendrovės *Oxera* atkurti *ex ante* duomenys apie aviacines pajamas ([…] EUR) yra tarp Vokietijos nurodytų *ex ante* tikėtinų aviacinių bendrovės FLG pajamų geriausiu atveju ([…] EUR) ir blogiausiu atveju ([…] EUR). Bendrovės *Oxera* atkurti *ex ante* duomenys apie rinkodaros išlaidas ([…] EUR) yra netgi mažesni negu pateikti Vokietijos: bendrovė FLG tikėjosi […] EUR *ex ante* rinkodaros išlaidų geriausiu atveju ir […] EUR blogiausiu atveju. Tai patvirtina, kad bendrovės FLG *ex ante* lūkesčiai buvo pakankamai konservatyvūs.

7.4.3. ***Išvada***

(328) Vokietijos pateikta informacija rodo, kad bendrovė FLG galėjo tikėtis teigiamos papildomos 2000 m. susitarimo grąžos. Prielaidos, kuriomis grindžiami tie lūkesčiai, atrodo pagrįstos. Tai papildomai patvirtina faktas, kad tikrasis keleivių skaičiaus augimas 2000–2005 m. aplenkė tikėtiną keleivių skaičiaus augimą. Keleivių skaičiaus augimą iš esmės ribojo tik negalėjimas gauti planavimo patvirtinimo ir išplėsti oro uosto, o šių aplinkybių 2000 m. susitarimo sudarymo metu nebuvo galima numatyti. Bendrovės FLG lūkesčius patvirtina bendrovės *Oxera* pateiktas tyrimas.

(329) Taigi, buvo galima pagrįstai tikėtis, kad 2000 m. susitarimas su bendrove *Ryanair* bendrovei FLG duos papildomo pelno. Todėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas šį susitarimą būtų sudaręs, nes, vertinant *ex ante* požiūriu, susitarimas papildomai prisidėjo prie oro uosto pelningumo. Panašiai, atsižvelgiant į aiškiai teigiamą poveikį, 2000 m. susitarimas taip pat gali būti laikomas bendros bent jau ilgalaikio pelningumo strategijos įgyvendinimo dalimi.

[1] Bendrovės *Oxera* ataskaita, Ekonominis MEO principo vertinimas: Liubeko oro uostas, 2014 m. rugsėjo 1 d.

(330) Taigi, bendrovės FLG ir bendrovės *Ryanair* 2000 m. susitarimu nesuteikiama ekonominio pranašumo, kurio bendrovė *Ryanair* nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis. Todėl jis nelaikytinas valstybės pagalba, apibrėžta Sutarties 107 straipsnio 1 dalyje. Ši išvada neturi poveikio vertinimui, ar 2010 m. susitarimai laikytini valstybės pagalba bendrovei *Ryanair*.

7.5. *MOKESČIAI UŽ LEDO ŠALINIMĄ NUO ORLAIVIŲ*

7.5.1. ***Atrankumas***

(331) 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 sąvoka apima tik tas priemones, kuriomis įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas.

(332) Remiantis Europos Sąjungos teismų praktika, reikia nustatyti, ar pagal tam tikrą teisės aktais nustatytą sistemą (*atskaitos sistemą*) valstybės priemone palaikomos *tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba*, palyginti su kitomis įmonėmis, esančiomis panašioje teisinėje ir faktinėje padėtyje atsižvelgiant į atitinkama priemone siekiamą tikslą. Priemonė, kuria diferencijuojamos panašioje padėtyje esančios įmonės, *prima facie* būtų atrankioji. Jeigu sistemos pobūdis arba bendroji struktūra pateisina *prima facie* atrankiąją priemonę, ji nebus laikoma atrankiąja, taigi nepateks į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ([1]).

(333) Todėl Komisija turi atlikti trijų etapų analizę. Pirmiausia turi būti nustatyta atskaitos sistema. Antra, turėtų būti nustatyta, ar konkrečia priemone yra nukrypstama nuo tos sistemos, nes pagal ją yra diferencijuojami ekonominės veiklos vykdytojai, kurių faktinė ir teisinė padėtis, atsižvelgiant į tai sistemai būdingus tikslus, yra panaši. Jeigu taip nukrypstama (taigi ta priemonė yra *prima facie* atrankioji), trečiajame analizės etape reikia nustatyti, ar sistemos pobūdis arba bendra struktūra pateisina tą nukrypimą.

(334) Aptariamu atveju Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl mokesčių už ledo šalinimą nuo orlaivių.

(335) Pirmiausia Komisija turi nustatyti atskaitos sistemą, pagal kurią planuojama vertinti mokesčius už ledo šalinimą. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad mokesčiai už ledo šalinimą nuo oro uoste esančių orlaivių nustatyti specialiųjų mokesčių schemoje. Nors tokia specialiųjų mokesčių schema nėra bendros mokesčių už infrastruktūros naudojimą sistemos dalis, specialiųjų mokesčių schema turi tam tikrų bruožų, bendrų su bendrąja mokesčių sistema: specialiųjų mokesčių schemoje išdėstytos kainos už tam tikras oro uosto teikiamas paslaugas oro transporto bendrovėms ir kainos už tokioms paslaugoms reikalingas medžiagas. Ji taikoma visoms oro uostą naudojančioms oro transporto bendrovėms. Schema kas kelerius metus pakoreguojama atsižvelgiant į specialiųjų paslaugų kainų pokyčius. Parengti specialiųjų mokesčių schemą visų pirma kompetentingas pats oro uostas.

(336) Savo sprendime *Lübeck* Teisingumo Teismas nustatė, kad Liubeko oro uosto 2006 m. mokesčių tvarka laikytina atskaitos sistema ([2]). Atsižvelgdama į bendros mokesčių tvarkos ir specialiųjų mokesčių schemos panašumus, Komisija daro išvadą, kad Liubeko oro uoste taikyta specialiųjų mokesčių schema turi būti laikoma atskaitos sistema, pagal kurią turi būti vertinami mokesčiai už ledo šalinimą nuo Liubeko oro uoste esančių orlaivių.

(337) Antra, Komisija turi įvertinti, ar specialiųjų mokesčių schema diferencijuojami panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje esantys ekonominės veiklos vykdytojai. Komisija pastebi, kad specialiųjų mokesčių schema taikoma visoms Liubeko oro uostu besinaudojančioms oro transporto bendrovėms. Specialiųjų mokesčių schemoje nenustatoma skirtingų sąlygų įvairioms oro transporto bendrovėms, naudojančioms ledo šalinimo nuo orlaivių paslaugas. Iš tikrųjų kiekvienam Liubeko oro uoste esančiam orlaiviui, nuo kurio šalinamas ledas, taikomi tie patys mokesčiai, priklausantys nuo orlaivio pakilimo masės ir naudojamo ledo šalinimo skysčio bei karšto vandens kiekio. Todėl mokesčiai už ledo šalinimą nuo Liubeko oro uoste esančių orlaivių nenukrypsta nuo atskaitos sistemos, nes jais nediferencijuojamos įvairios oro uostą naudojančios oro transporto bendrovės. Komisija daro išvadą, kad mokesčiai už ledo šalinimą *prima facie* nėra atrankieji.

([1]) Sprendimas *British Aggregates Association / Komisija*, T-210/02 RENV, ECLI:EU:T:2012:110, 82 ir 83 punktai; Sprendimas *Komisija ir Ispanija / Gibraltaro Vyriausybė ir Jungtinė Karalystė*, sujungtos bylos C-106/09 P ir C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 74 ir 75 punktai; Sprendimas *Eventech / The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 54 ir 55 punktai.

([2]) Sprendimas *Komisija / Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 62 punktas.

(338) Atsižvelgiant į tai, kad mokesčiai už ledo šalinimą *prima facie* nėra atrankieji, nereikia vertinti, ar tokie mokesčiai yra pateisinami pagal sistemos pobūdį arba bendrą struktūrą.

7.5.2. ***Išvada***

(339) Taigi, mokesčiai už ledo šalinimą nuo orlaivių nelaikytini valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8. **IŠVADA**

(340) Komisija nustatė, kad nėra poreikio priimti sprendimą, ar galima valstybės pagalba bendrovei FLG laikytina valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir jeigu taip, ar tokia valstybės pagalba galėtų būti pripažinta suderinama. Juridinis subjektas bendrovė FLG išnyko, jos ekonominė veikla taip pat nebevykdoma. Be to, net jeigu tarp bendrovių FLG ir *Yasmina* buvo ekonominis tęstinumas, iš bendrovės *Yasmina* nebebūtų įmanoma susigrąžinti pagalbos, nes bendrovė *Yasmina* likviduota, o jos turtas parduotas teismo prižiūrimame nemokumo procese pagal Vokietijos nemokumo įstatymą.

(341) 2005 m., parduodant bendrovės FLG akcijas bendrovei *Infratil*, pastarajai nebuvo suteikta pranašumo, nes Hanzos miestas Liubekas, parduodamas akcijas, elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. 2009 m. vykusiomis pakartotinėmis derybomis dėl pasirinkimo parduoti sandorio ir tolesnių nuostolių, investicijų ir kitų išlaidų perėmimo, kaip nustatyta 2009 m. papildomame susitarime, bendrovei *Infratil* taip pat nebuvo suteikta pranašumo. Tomis aplinkybėmis Hanzos miestas Liubekas taip pat elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas.

(342) Bendrovių FLG ir *Ryanair* 2000 m. susitarimas, *ex ante* požiūriu, būtų prisidėjęs prie oro uosto pelningumo. Taigi, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų sudaręs šį susitarimą, kuriuo bendrovei *Ryanair* nesuteikiama pranašumo.

(343) Mokesčiai už ledo šalinimą nuo oro uoste esančių orlaivių neatrodo atrankieji.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Nėra būtina nuspręsti, ar galima valstybės pagalba bendrovei FLG laikytina valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį, ir jeigu taip, ar ją būtų galima pripažinti suderinama su vidaus rinka, nes bendrovės FLG ekonominė veikla nebevykdoma ir pagalbos susigrąžinti nebeįmanoma.

2 straipsnis

90 % bendrovės FLG akcijų pardavimas bendrovei *Infratil* ir 2009 m. naujomis derybomis pasiekto pasirinkimo parduoti sandorio sąlygos nelaikytinos valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Bendrovės *Ryanair* ir Liubeko oro uosto 2000 m. susitarimas nelaikytinas valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

4 straipsnis

Mokesčiai už ledo šalinimą nuo orlaivių nelaikytini valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. vasario 7 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narys