KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/1226

2014 m. liepos 23 d.

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

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5080)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

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

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2010 m. sausio 26 d. raštu oro transporto bendrovė *Air France* pateikė skundą dėl pranašumo, kurį oro transporto bendrovė *Ryanair* yra įgijusi visuose Prancūzijos regioniniuose ir vietos oro uostuose. Dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* (toliau – Angulemo oro uostas) šiame skunde taip pat teigiama, kad šį oro uostą valdanti įstaiga – Angulemo prekybos ir pramonės rūmai (toliau – Angulemo PPR) – gavo finansinių įnašų.

(2) 2010 m. kovo 16 d. raštu Komisija Prancūzijos institucijoms nusiuntė nekonfidencialią skundo versiją, taip pat šias institucijas paragino pateikti paaiškinimus dėl skundžiamų priemonių. Prancūzijos institucijos atsakė 2010 m. gegužės 31 d. ir birželio 7 d. raštais.

(3) 2011 m. lapkričio 2 d. raštu bendrovė *Air France* pateikė papildomą informaciją savo skundui pagrįsti. 2011 m. gruodžio 5 d. raštu Komisija šią informaciją perdavė Prancūzijai ir jos paprašė pateikti papildomą informaciją. 2011 m. gruodžio 22 d. Prancūzijos institucijos paprašė nustatyti papildomą atsakymo pateikimo terminą; 2012 m. sausio 4 d. raštu Komisija tokį terminą sutiko nustatyti. Prancūzijos institucijos savo pastabas ir atsakymus perdavė 2012 m. sausio 20 d. raštu.

(4) 2012 m. kovo 21 d. raštu Komisija Prancūzijai pranešė apie savo sprendimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos pagalbos Angulemo oro uostui ir oro transporto bendrovei *Ryanair*. Komisijos sprendimas (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) 2012 m. gegužės 25 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]).

(5) Prancūzijos institucijos savo pastabas ir atsakymus į sprendime pradėti procedūrą pateiktus klausimus ir vėlesnius Komisijos klausimus pateikė atitinkamai 2012 m. gegužės 22 d. ir 2012 m. rugsėjo 21 d. raštais.

(6) Bendrovės *Air France*, *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* (toliau – AMS) pastabas pateikė per sprendime pradėti procedūrą tam nustatytą laiką. 2012 m. rugpjūčio 20 d. ir 2013 m. gegužės 3 d. raštais Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. Savo 2012 m. rugsėjo 12 d. ir 2013 m. birželio 7 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad šiuo klausimu papildomų pastabų neturi.

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

([2]) OL C 301, 2012 10 5, p. 1.

([3]) OL C 149, 2012 5 25, p. 29.

(7) 2012 m. balandžio 13 d., 2013 m. balandžio 10 d., 2013 m. gruodžio 20 d., 2014 m. sausio 17 d. ir 2014 m. sausio 31 d. Komisija gavo papildomas *Ryanair* pastabas. Šios pastabos Prancūzijai perduotos atitinkamai 2012 m. liepos 13 d., 2013 m. gegužės 3 d., 2014 m. sausio 9 d., 2014 m. sausio 23 d. ir 2014 m. vasario 4 d. raštais. Savo 2012 m. liepos 17 d., 2013 m. birželio 4 d., 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. vasario 3 d. ir 2014 m. gegužės 21 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad šiuo klausimu papildomų pastabų neturi.

(8) Priėmus Sąjungos valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires (toliau – naujosios gairės) ([4]), 2014 m. vasario 24 d., kovo 13 d. ir kovo 19 d. Komisija paragino Prancūziją ir suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl naujųjų gairių taikymo, visų pirma šiai bylai. Prancūzijos institucijos pastabas šiuo klausimu pateikė 2014 m. kovo 19 d.

(9) Be to, 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([5]) buvo paskelbtas pranešimas, kuriame valstybės narės ir suinteresuotosios šalys paragintos pateikti pastabas (taip pat ir šioje byloje) atsižvelgiant į naujųjų gairių įsigaliojimą. Bendrovės *Air France* ir *Transport and Environnement* pastabas pateikė per tam nustatytą laiką. 2014 m. gegužės 28 d. raštais Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijos institucijoms. 2014 m. gegužės 21 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai, kad šiuo klausimu pastabų neturi.

2. FAKTINĖS APLINKYBĖS

2.1. Oro uosto infrastruktūros naudotojai ir savininkai

(10) Iki 2011 m. Angulemo oro uostą valdė Angulemo PPR. 2002 m. rugsėjo 20 d. ministro nutarimu valstybė, kuri tuo metu buvo Angulemo oro uosto savininkė, šį oro uostą penkeriems metams perleido Angulemo PPR. Angulemo PPR su valstybe sudarytoje sutartyje ([6]) nurodyta, kad šie rūmai atsakingi už oro uosto statybą, priežiūrą ir eksploatavimą. Šiuo tikslu Angulemo PPR, veikiantys kaip Angulemo oro uosto veiklos vykdytojas ir šį oro uostą valdanti įstaiga (toliau – už oro uostą atsakingas PPR skyrius), naudojosi apskaita, kuri buvo atskirta nuo Angulemo PPR bendrų paslaugų apskaitos ([7]). Vėliau 2006 m. gruodžio 22 d. prefekto nutarimu Angulemo oro uosto nuosavybė buvo perduota Šarantos oro uostų jungtinei profesinei sąjungai (pranc. *Syndicat mixte des aéroports de Charente*, toliau – SMAC). Taigi 2007 m. sausio 1 d. SMAC pakeitė valstybę, perėmusi koncesiją suteikiančios institucijos funkcijas. Nuo šios dienos už visas oro uosto investicijas ir finansavimą atsakinga SMAC.

(11) Profesinę sąjungą SMAC, kuri turi teisę tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą, sudaro Šarantos departamentas (toliau – CG16), Angulemo ir jo priemiesčių aglomeracijos bendrija (pranc. *communauté d'agglomération du grand Angoulême*, toliau – COMAGA), Brakonos ir Šarantos savivaldybių bendrija (pranc. *communauté des communes de Braconne Charente*, toliau – CCBC), Angulemo PPR, Konjako savivaldybių bendrija (pranc. *communauté des communes de Cognac*, toliau – CCC) ir Konjako prekybos ir pramonės rūmai. Kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą ([8]), SMAC įstatuose nustatyta, kad patirtos su Angulemo oro uosto teritorija susijusios išlaidos paskirstomos jos nariams.

(12) Su Angulemo PPR sudarytą koncesijos sutartį pratęsus iki 2008 m. gruodžio 31 d., 2009 m. sausio 22 d. SMAC su Angulemo PPR sudarė valdymo subrangos sutartį (toliau – 2009 m. subrangos sutartis). Nuo 2009 m. sausio 1 d. trejus metus skirti investicijas eksploatuojant oro uostą buvo kompetentingas nebe už oro uostą atsakingas PPR skyrius, o SMAC.

(13) Galiausiai pasibaigus konkurso procedūrai nuo 2012 m. sausio 1 d. už oro uosto valdymą ir eksploatavimą atsakinga privačioji bendrovė *SNC-Lavalin* ([9]).

2.2. Oro uosto ypatumai ir keleivių skaičius

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

([4]) OL C 99, 2014 4 4, p. 3.
([5]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.
([6]) 2002 m. balandžio 22 d. koncesijos sutartis, toliau – koncesijos sutartis.
([7]) Koncesijos sutarties specifikacijų 37 straipsnis.
([8]) Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 13 konstatuojamojoje dalyje pateiktą 2 lentelę.
([9]) Kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 23 konstatuojamojoje dalyje, SMAC nusprendė rengti viešųjų pirkimų procedūrą.

1 lentelė

Oro uostai, esantys šalia Angulemo oro uosto ([1])

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

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

(15) Su viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusios paslaugos, kurias reguliariuoju maršrutu Angulemas–Lionas, Lionas–Angulemas teikė bendrovė *Twin JET*, buvo nutrauktos 2007 m. balandžio mėn. 2008 ir 2009 m. balandžio–spalio mėn. bendrovė *Ryanair* skraidino Londono Stanstedo oro uosto kryptimi – skrydžius į abi puses ji vykdė tris kartus per savaitę. 2004–2011 m. kitus komercinius skrydžius iš Angulemo oro uosto daugiausia vykdė aeroklubai arba sraigtasparnių klubai, taip pat buvo vykdomi su verslo aviacija susiję komerciniai skrydžiai.

(16) Remiantis 2005 m. Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([10]) (toliau – 2005 m. gairės) 15 punktu, pagal 2 lentelėje apibendrintus Angulemo oro uosto keleivinio transporto srautus šis oro uostas patenka į D kategoriją.

2 lentelė

Angulemo oro uosto transporto srautai ir skrydžiai ([1])

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

([1]) Transporto srautai ir skrydžiai nurodyti pagal 2012 m. sausio 20 d. Prancūzijos institucijų raštą.
([2]) 2011 m. sausio–lapkričio mėn. skaičiai.

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

([10]) OL C 312, 2005 12 9.
([11]) Žr. šio sprendimo 28 konstatuojamąją dalį.
([12]) Žr. šio sprendimo 21 konstatuojamąją dalį.

3. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

3.1. Finansinė parama oro uostui

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

(18) Sudarius partnerystės sutartį ([13]) su Angulemo PPR (toliau – 2002 m. sutartis), dalį Angulemo oro uosto investicijų ir veiklos nuostolių padengė CG16, COMAGA ir CCBC. Ši sutartis sudaryta po to, kai valstybė suteikė vietos viešųjų įrenginių naudojimo koncesiją. Taigi iki 2006 m. gruodžio 31 d. CG16, COMAGA ir CCBC Angulemo prekybos ir pramonės rūmams suteikė su oro uosto eksploatavimu susijusios finansinės paramos ([14]). 2007 m. sausio 1 d. 2002 m. sutartyje nurodytus įsipareigojimus perėmė SMAC.

(19) Pagal 2009 m. subrangos sutartį SMAC padengė už oro uostą atsakingo PPR skyriaus 2009–2011 m. veiklos nuostolius. Padengiant Angulemo oro uosto išlaidas SMAC narių įnašai šiuo laikotarpiu paskirstyti taip, kaip nurodyta 2002 m. sutartyje.

(20) Galiausiai, kaip jau nurodyta, pagal viešąją eksploatavimo sutartį, kurią šešeriems metams skyrė SMAC, nuo 2012 m. sausio 1 d. Angulemo oro uostą valdo įmonė *SNC-Lavalin* ([15]). Kiekvienas konkurse dalyvavęs kandidatas ([16]) turėjo pateikti strateginių gairių planą, kuriame išskirtas pagrindinis scenarijus ([17]) ir aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus ([18]). Įgaliojimus suteikianti institucija pasirinko antrąjį scenarijų.

3.1.2. *Investicijos į infrastruktūrą*

(21) Išsami informacija apie įnašus, kuriuos įvairios valstybės institucijos iš tikrųjų sumokėjo už oro uostą atsakingam PPR skyriui, kad būtų finansuotos investicijos į oro uosto infrastruktūrą, pateikta sprendime pradėti procedūrą ([19]). Komisija primena, kad nevalstybinės investicijos, kurias 2004–2011 m. skyrė už oro uostą atsakingas PPR skyrius, siekė 1 277 000 EUR. Jas finansavo suinteresuotosios teritorinės bendrijos (CG16, COMAGA, CCBC), vėliau SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius.

(22) Šios investicijos skirtos kilimo ir tūpimo takui pailginti 50 m, kad Angulemo oro uosto techninės savybės atitiktų tas, kurių reikia norint priimti oro transporto bendroves, galinčias padėti didinti oro transporto srautus. Prancūzijos institucijos taip pat nurodo, kad oro uosto terminalo tvarkymo darbų ir modulinių įrenginių tikslas visų pirma buvo įgyvendinti visuomeniniams pastatams taikomus norminius standartus.

(23) Nuo 2012 m. sausio 1 d. SMAC finansuoja investicijas į oro uosto tvarkymą ir įrangą, taip pat vadovauja su šiomis investicijomis susijusiems darbams, išskyrus tas sritis, kuriose išimtiniai įgaliojimai suteikti valstybei. Nors galutinė programa neparengta, šios 2012–2017 m. investicijos įvertintos 1 200 000 EUR ([20]).

([13]) 2002 m. gegužės 23 d. sutartis dėl Angulemo oro uosto *Brie Champniers* eksploatavimo ir plėtros finansavimo sąlygų.
([14]) Tai, kaip šie įnašai skirstomi, nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 2 lentelėje.
([15]) 2011 m. liepos 19 d. *SNC-Lavalin* įsipareigojimų aktas, kuriam, atsižvelgdama į 2011 m. birželio 23 d. nutarimą, SMAC pritarė 2011 m. rugpjūčio 8 d.
([16]) Skelbimas apie pirkimą paskelbtas 2011 m. kovo 9 d. Oficialiajame skelbimų apie viešuosius pirkimus biuletenyje Nr. 48-B (pranc. *Bulletin officiel d'annonces des marchés publics*, BOAMP) , skelbimas Nr. 222.
([17]) Pagrindiniame scenarijuje nurodyti tikslai ir rezultatai, kuriuos, veiklos vykdytojo nuomone, ilgainiui iš tikrųjų galima patvirtinti ir pasiekti tokiomis sąlygomis, kuriomis įgyvendinama veiklos vykdytojui pavesta sutartis, atsižvelgiant į ekonomines aplinkybes, sutarties ypatumus ir oro transporto srityje susiklosčiusią padėtį, taip pat platformos padėtį ir konkrečią jos aplinką.
([18]) Aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus skirtas reguliariųjų komercinių maršrutų plėtrai užtikrinti. Jame vertinamas poveikis oro uosto sąskaitoms ir prireikus veiklos vykdytojo užmokesčiui, taip pat finansinės problemos, susijusios su papildomais finansiniais įnašais, kuriuos ne pagal sutartį turi skirti profesinė sąjunga.
([19]) Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 30 konstatuojamosios dalies 3 lentelę.
([20]) 2011 m. birželio 23 d. SMAC nutarimas.

3.1.3. *Su valstybės užduotimis susijusių sąnaudų finansavimas*

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

3 lentelė

Saugumo ir saugos išlaidos

(EUR)

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

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

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

4 lentelė

Su valstybės veiklai finansuoti skirtais ištekliais susijusios pajamos

(EUR)

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

3.1.4. *Veiklos subsidijos*

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

([21]) Sprendimo pradėti procedūrą 43 konstatuojamosios dalies 4 lentelėje priminti ne tik finansiniai srautai, susiję su šio sprendimo (24) konstatuojamojoje dalyje nurodytomis valstybės investicijomis, bet ir su eksploatavimu susiję finansiniai srautai.
([22]) Gaisrinės mašinos, transporto priemonės, kuriomis užtikrinama apsauga nuo gyvūnų ir paukščių keliamo pavojaus, užtvaros.
([23]) Keleivių ir jų bagažo, vežamo krovinių skyriuje, patikros įranga.
([24]) Žr. šio sprendimo 8.1.1.2 skirsnį.
([25]) Žr. sprendimo pradėti procedūrą 36 konstatuojamąją dalį.

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

5 lentelė

Už oro uostą atsakingo PPR skyriaus gautų veiklos subsidijų suma

(tūkst. EUR)

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

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

6 lentelė

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

(EUR)

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

7 lentelė

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

(EUR)

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

3.2. **Angulemo oro uosto tarifų sistema**

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

8 lentelė

Angulemo oro uosto aviacijos mokesčiai

(EUR)

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

(EUR)

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

([1]) Neįgalių ir riboto judumo keleivių mokestis.

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

3.3. **Santykiai su Ryanair**

3.3.1. *Su Ryanair ir Airport Marketing Services sudarytos sutartys*

(32) Paskelbus Europos masto kvietimą teikti projektus ([27]), 2008 m. vasario 8 d. buvo sudarytos dvi SMAC sutartys: viena su oro transporto bendrove *Ryanair*, kita su įmone *Airport Marketing Services – Ryanair* patronuojamąja bendrove, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair* (toliau – AMS). Šių dviejų sutarčių (toliau – 2008 m. sutartys) tikslas yra teikti paslaugas reguliariuoju oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londono *Stanstedo* oro uostas (abiem kryptimis).

(33) Su *Ryanair* sudarytoje sutartyje aptariamos oro uosto paslaugos (toliau – oro uosto paslaugų sutartis). Su AMS sudaryta sutartis (toliau – rinkodaros paslaugų sutartis) susijusi su maršruto reklamavimo ir rinkodaros paslaugomis.

(34) 2008 m. sutartys sudarytos penkeriems metams nuo tos dienos, kurią maršrutu pradėtos teikti paslaugos ([28]). Kadangi jokia panaši sutartis su kita oro transporto bendrove sudaryta nebuvo, visos šios su tarifais susijusios priemonės įtrauktos į 2009 m. kovo 1 d. sprendimą dėl tarifų. Šiame sprendime nurodyta, kad trejus pirmuosius metus, kuriais maršrutu teikiamos paslaugos, už keleivį mokamas atitinkamai 15, 12 ir 9 EUR „įnašas maršruto plėtros sąnaudoms padengti“, kurio viršutinė riba atitinkamai yra 400 000 EUR, 300 000 EUR ir 225 000 EUR. Į 2010 m. sprendimą dėl tarifų ši priemonė neįtraukta.

3.3.2. *Oro uosto paslaugų sutartis*

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

9 lentelė

Bendrovei *Ryanair* taikomi oro uosto mokesčiai

(EUR)

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

([26]) Žr. šio sprendimo 35 konstatuojamosios dalies 9 lentelėje pateiktą informaciją apie *Ryanair*.
([27]) OL S 144–179348, 2007 7 28.
([28]) Abiejų sutarčių 2 straipsnio 1 dalis.
([29]) Oro uosto paslaugų sutarties 4 straipsnio 1 dalis.
([30]) Žr. sprendimo pradėti procedūrą 55 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis.

(EUR)

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

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

3.3.3. *Rinkodaros paslaugų sutartis*

(37) Rinkodaros paslaugų sutartis aiškiai pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti paslaugas oro uosto paslaugų sutartyje ([33]) apibūdintu maršrutu Angulemas–Londono *Stanstedo* oro uostas. Šia sutartimi AMS įsipareigoja trejus pirmuosius šios sutarties galiojimo metus *Ryanair* interneto svetainėje teikti rinkodaros paslaugas, už kurias SMAC moka užmokestį ([34]).

(38) Be to, nors rinkodaros paslaugų sutartį pasirašė AMS, joje ([35]) nurodyta, kad tuo atveju, jeigu *Ryanair* sutartį nutraukia nesibaigus tretiesiems sutarties įgyvendinimo metams, ji SMAC moka 50 000 EUR baudą už ketvirtuosius metus ir 25 000 EUR baudą už penktuosius metus.

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

(39) 2008 ir 2009 m. *Ryanair* komercinė veikla sudarė 95–97 % Angulemo oro uosto transporto srauto. Vykdant šią veiklą išnaudota 25–28 % bendrų teorinių oro uosto pajėgumų, kurie, Prancūzijos institucijų vertinimu, yra 100 000 keleivių per metus.

(40) 2008–2010 m. kapitalo judėjimas tarp oro uostą valdančios įstaigos, SMAC, *Ryanair* ir AMS paskirstytas taip:

10 lentelė

2008–2010 m. kapitalo judėjimas

(EUR)

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

([1]) Pagal rinkodaros paslaugų sutartį SMAC atliko tiesioginius mokėjimus bendrovei AMS.
([2]) Į šį grynąjį lėšų pervedimą neįtrauktos kitos su *Ryanair* veikla susijusios pajamos arba išlaidos.

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

([31]) Oro uosto paslaugų sutarties 6 straipsnis.
([32]) Oro uosto paslaugų sutarties 10 straipsnio 3 dalis.
([33]) Rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnis.
([34]) Žr. sprendimo pradėti procedūrą 60 konstatuojamąją dalį.
([35]) Rinkodaros paslaugų sutarties 7 straipsnis.

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

4. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA OFICIALI TYRIMO PROCEDŪRA

(43) Savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, viena vertus, pareiškė abejonių dėl oro uosto veiklos vykdytojams skirtų finansinių įnašų ([36]).

(44) Pirma, Komisija suabejojo, ar veikla yra neekonominė veikla, kurią gali finansuoti valstybės institucija. Iš tikrųjų Komisija pabrėžė, kad visą Angulemo oro uosto veiklą priskyrus visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms (VESP) galėjo būti padaryta akivaizdi vertinimo klaida, atsižvelgiant į pirmąją Sprendime *Altmark* ([37]) nustatytą sąlygą.

(45) Antra, Komisija suabejojo, ar laikomasi antrosios Sprendimo *Altmark* sąlygos, – pagal šią sąlygą kriterijai, kuriais remiantis nustatoma finansuojamos veiklos kompensacijos suma, turi būti nustatyti iš anksto.

(46) Trečia, Komisija pareiškė abejonių dėl *SNC-Lavalin* gaunamos kompensacijos, kuria kompensuojamos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtos sąnaudos, dydžio (trečioji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga). Galiausiai, ketvirta, Komisija pareiškė labai abejojanti dėl paslaugų teikėjų atrankos procedūros (ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga), taip pat dėl laikotarpio, kurį *SNC-Lavalin* eksploatuoja oro uostą, nes nėra jokios informacijos apie konkurento pasiūlymą.

(47) Kita vertus, Komisija pareiškė abejojanti bendrovei *Ryanair* skirtomis priemonėmis. Iš tikrųjų nustačiusi, kad oro uosto paslaugų sutartis gali būti susijusi su rinkodaros paslaugų sutartimi, Komisija nusprendė, kad *Ryanair* už naudojimąsi oro uosto paslaugomis nemokėjo rinkos kainos ([38]).

5. PRANCŪZIJOS PASTABOS

5.1. Dėl finansinės paramos oro uostui

5.1.1. *Dėl pripažinimo pagalba*

5.1.1.1. Dėl ekonominės veiklos sąvokos

a) Oro uostą eksploatuojantys subjektai

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

b) Teisinis viešojo infrastruktūros finansavimo vertinimo pagrindas

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

([36]) Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 175 konstatuojamąją dalį.
([37]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, Rink. p. 7747.
([38]) Žr. minėto sprendimo pradėti procedūrą 240 konstatuojamąją dalį.
([39]) Komisijos gairės dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

c) Išimtiniai viešosios valdžios įgaliojimai

(50) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad savo sprendime dėl Leipcigo oro uosto ([40]) Komisija nusprendė, jog tam tikros oro uosto infrastruktūros, skirtos su viešuoju saugumu, apsauga nuo gaisro ir eksploatavimo sauga susijusiems išimtiniams įgaliojimams vykdyti, negalima laikyti ekonomine veikla. Prancūzijos institucijų teigimu, šios saugumo ir saugos užduotys ([41]) finansuojamos oro uosto mokesčio pajamomis ([42]). Šis mokestis kiekvienais metais nustatomas atsižvelgiant į sąnaudas, kurias reikia padengti, ir yra renkamas oro uostus eksploatuojantiems viešiesiems arba privatiesiems asmenims finansuoti, kai veiklos apimtis viršija 5 000 transporto vienetų ([43]). Ši priemonė pateisinama atsižvelgiant į konkrečius su saugumu ir sauga susijusius apribojimus, kurie yra svarbesni negu paprastas poreikis teikti paslaugas.

(51) Prancūzijos institucijos nurodo, kad tam tikros išlaidos padengiamos ne visos ([44]). Be to, oro uostų veiklos vykdytojų deklaruotus duomenis galima patikrinti atliekant einamųjų ir dvejų ankstesnių metų patikrą.

(52) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad taikant šią priemonę nemokama jokia kompensacijos permoka. Viena vertus, oro uosto mokesčio pajamomis išlaidos kompensuojamos tik patikrinus deklaruotus duomenis. Kita vertus, investicijos kompensuojamos atsižvelgiant į investicijų dotacijas. Be to, teigiamas likutis perkeliamas į keletą vėlesnių metų, ir juo dengiamos veiklos vykdytojui tenkančios finansinės išlaidos. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos pažymi, kad dažnai finansavimas oro uosto mokesčio pajamomis yra per mažas, nes padidėjo saugumo ir saugos išlaidos ([45]).

(53) Be to, Prancūzijos institucijos nurodo, kad pagal koncesijos sutartį ir specifikacijas Angulemo PPR patiria kitų sąnaudų, susijusių su išimtiniais viešosios valdžios įgaliojimais. Antai veiklos vykdytojas teikė informavimo apie skrydžius paslaugą ([46]), kai valstybė neteikė skrydžių valdymo paslaugos. Be to, jeigu valstybė šią veiklą finansavo, veiklos vykdytojas valstybei mokėjo įnašą, skirtą šios paslaugos sąnaudoms finansuoti ([47]). Pagal PPR ir SMAC pasirašytą papildomą sutartį būtent Angulemo PPR toliau teikė informavimo apie skrydžius paslaugą (AFIS) tuo laiku, kai skrydžių valdymo paslaugos neteikė valstybė. Prancūzijos institucijos mano, kad vykdydami šias užduotis Angulemo PPR patyrė tokių sąnaudų:

(tūkst. EUR)

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

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

5.1.1.2. Dėl atrankiojo pranašumo

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

([40]) 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas 2008/948/EB dėl Vokietijos priemonių DHL ir Leipcigo-Halės oro uosto naudai C48/06 (ex N 227/06) (OL L 346, 2008 12 23, p. 1).
([41]) Prancūzijos institucijos mano, kad ši veikla apima gyvūnų keliamo pavojaus prevenciją.
([42]) Priemonė, pagal kurią renkamas oro uosto mokestis, nustatyta Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje ir 2009 m. gruodžio 30 d. Ministro nutarime dėl oro uostų veiklos vykdytojų deklaravimo taisyklių, taikomų siekiant nustatyti, kokią oro uosto mokesčio tarifo dalį sudaro keleivinis transportas.
([43]) Transporto vienetas atitinka vieną keleivį arba 100 kg korespondencijos ar krovinių.
([44]) Pavyzdžiui, finansuojama tik 50 % su užtvaromis susijusių sąnaudų.
([45]) 1999–2010 m. saugumo ir saugos išlaidos padidėjo 6,4 karto.
([46]) Paslauga *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Prancūzijos institucijos nurodo, kad toks įnašas sumokėtas už 2008 finansinius metus.

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

5.1.1.3. Dėl poveikio konkurencijai ir tarpusavio prekybai

(56) Prancūzijos institucijos teigia, kad dėl Angulemo oro uostui suteiktos viešosios finansinės paramos poveikis konkurencijai nedaromas. Atsižvelgdamos į tai, kad į Perigė, Limožo, Njoro, La Rošelio ir Bordo oro uostus iš Angulemo oro uosto automobiliu reikia važiuoti ilgiau kaip 60 minučių ([48]), jos mano, kad šie oro uostai neturėtų būti įtraukti į Angulemo oro uosto keleivių traukos zoną.

(57) Be to, Njoro oro uostas nepritaikytas orlaiviams, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai, priimti. Jame komercinio transporto paslaugos beveik neteikiamos. Perigė oro uostas gali priimti tik ne daugiau kaip 60 vietų turinčius orlaivius su dviem turbosraigtiniais varikliais, o tokios savybės nebūdingos daugumos pigių skrydžių bendrovių orlaiviams, kuriais Europoje vykdomi vidutinio nuotolio skrydžiai. Išnagrinėjus keleivinio transporto srautą iš Bordo, Limožo ir La Rošelio į Londoną negalima konstatuoti, kad pradėjus teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas ir nutraukus jų teikimą transporto srautas labai pasikeitė:

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

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

(58) Be to, Prancūzijos institucijos mano, kad geležinkelių maršrutai, į kuriuos įeina Angulemas, nekonkuruoja su oro maršrutu, kuriuo skraidinama į Londoną. Šios rinkos atskiros, nes greitųjų traukinių ir *Eurostar* traukinių kelionės kaina ir laikas skiriasi. Be to, beveik nevykdomas įvairiarūšis vežimas sujungiant greituosius traukinius su Bordo oro uostu, nes maršrutas Turas–Angulemas–Bordo nėra greitasis.

(59) Apskritai Prancūzijos institucijos remiasi 2005 m. aviacijos gairėmis, pagal kurias „*mažų regioninių oro uostų (D kategorija) finansavimu konkurencija iškraipoma mažai arba prekybos mainams beveik nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio*“. Prancūzijos institucijų nuomone, nepaisant išdėstytų argumentų į Angulemo oro uosto keleivių traukos zoną galėtų patekti tik Bordo, Limožo ir La Rošelio oro uostai, atsižvelgiant į juose teikiamas transporto paslaugas ir šių oro uostų ypatumus.

(60) Tačiau tai, kad *Ryanair* pradėjo teikti paslaugas maršrutu iš La Rošelio ir Limožo oro uostų į Londono Stanstedo oro uostą, reiškia, kad oro transporto bendrovės šiuos oro uostus laiko atskiromis rinkomis. Be to, Angulemo gyventojus atgraso kelionės iš Angulemo miesto į Bordo, Limožo ir La Rošelio oro uostus laikas, kuris panašus į skrydžio maršrutu Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas laiką.

(61) Todėl Prancūzijos institucijos mano, kad su poveikiu konkurencijai susijęs kriterijus neįvykdytas ir kad Komisijos prieštaravimai dėl Angulemo oro uostui skirto viešojo finansavimo negali būti pagrįsti, nes šiuo atveju neįvykdyta viena iš pagrindinių SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų.

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

5.1.2. *Dėl suderinamumo su vidaus rinka*

5.1.2.1. Suderinamumas pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį

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

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

i) Pavedimas

(63) Prancūzijos institucijos mano, kad pavedimas, kuriuo remiantis Angulemo PPR įgalioti vykdyti su viešąja paslauga susijusią užduotį, suteiktas pagal Prekybos kodekso 170–1 straipsnį. Pagal šią nuostatą Angulemo PPR padeda *„užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir vykdyti jų planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas, <...> vykdydami bet kokią su viešąja paslauga susijusią ir bet kokią visuotinės svarbos užduotį, būtiną norint įgyvendinti šias užduotis“*. Šiuo tikslu *„kiekviena įstaiga <...> gali vykdyti <...> užduotį kurti ir valdyti įrangą, ypač <...> oro uostų įrangą“*.

(64) Prancūzijos institucijos priduria, kad šiuo teisiniu pagrindu papildomi dokumentai, kuriais Angulemo PPR įpareigoti valdyti ir eksploatuoti oro uostą. Pagal šį pagrindą Angulemo PPR pavesta statyti ir valdyti oro uosto infrastruktūrą. Pagal jį taip pat priimti Angulemo PPR ir susijusių teritorinių bendrijų sprendimai dalyvauti finansuojant oro uostą.

ii) Kompensacijos dydis

(65) Prancūzijos institucijų nuomone, dėl Angulemo prekybos ir pramonės rūmams taikomos biudžeto ir apskaitos sistemos ([51]) buvo išvengta bet kokios kompensacijos permokos.

(66) Apskritai oro uosto veiklai skirtas konkretus taisyklių punktas. Be to, kompensacijos permokos patikra atliekama patvirtinus oro uosto biudžetą ir gavus Angulemo PPR biuro ([52]) – išrinktų Angulemo PPR narių – patvirtinimą. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos nurodo, kad rengiant biudžetą naudojami dokumentai, kuriuose apžvelgiama su veiklos operacijomis susijusi padėtis, gebėjimas finansuoti savo lėšomis ir su kapitalo operacijomis susijusi padėtis, vidaus tarnybų teikiamų paslaugų ir mokamų įnašų sąrašas, etatų planas ir darbuotojų sąrašas.

(67) Prancūzijos institucijos taip pat teigia, kad SMAC įstatuose nurodyta, jog jos užduotis yra teikti tik viešąsias oro uosto paslaugas. Oro uosto veiklai skirtas atskiras biudžetas. Prancūzijos institucijos priduria, kad biudžetą patvirtina profesinės sąjungos komitetas. Be to, leidimas įgyvendinti bet kokią naują priemonę ir 5 % viršyti ankstesnį biudžetą turi būti suteikiamas kvalifikuota balsų dauguma.

(68) Galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad nuolat teikiant ataskaitas galima patikrinti, ar patvirtintas biudžetas vykdomas tinkamai, todėl išmokėti kompensacijos permoką nėra galimybės. Generalinėje asamblėjoje n+1 metais dar kartą balsuojama, kad būtų pritarta įvykdytiems biudžetams. Paskutinis patikros lygmuo – Angulemo PPR sąskaitos perduodamos prefektūrai, kuri tikrina tvarkingumą. Iki 2006 m. gruodžio 31 d. nuomonę apie sąskaitų tvarkingumą pateikdavo Civilinės aviacijos tarnyba (pranc. *Service de l'Aviation Civile*). SMAC, kaip koncesiją suteikianti institucija, tvirtina pirminius, pataisytus ir įvykdytus biudžetus.

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

([50]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

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

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

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

i) Pavedimas

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

ii) Kompensacijos dydis

(70) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad remiantis už oro uostą atsakingo PPR skyriaus pelno ir nuostolio ataskaitomis galima nustatyti, kad nesuteikta jokia kompensacijos permoka.

(71) Tai, kad kompensacijos permoka nebūtų suteikta, užtikrinama ne tik vedant atskirą apskaitą (apskaita atskirta įsteigus bendrovės *SNC-Lavalin* patronuojamąją bendrovę ([54])), bet ir SMAC vykdant patikrą ([55]), kuria siekiama užtikrinti, kad SMAC mokant visuotinės ekonominės svarbos užduočių sąnaudoms padengti skirtą įnašą nebūtų suteikta kompensacijos permoka.

(72) Be to, Prancūzijos institucijos mano, kad bendrovės *SNC-Lavalin* gautas užmokestis nebuvo nepagrįstas. Viena vertus, konkurso dalyvis pagrindiniame scenarijuje (eksploatavimas neteikiant komercinio transporto paslaugų) ir aktyviais veiksmais pagrįstame scenarijuje (eksploatavimas teikiant komercinio transporto paslaugas) turėjo nustatyti didžiausią garantiją, kurios profesinės sąjungos SMAC prašo siekdamas subalansuoti savo teikiamas paslaugas. Nors pasirinktas aktyviais veiksmais pagrįstas scenarijus, Prancūzijos institucijos pabrėžia, jog finansiniu požiūriu pigiausias buvo bendrovės *SNC-Lavalin* pasiūlymas. Kita vertus, jos teigia, kad 2012 finansiniais metais SMAC patyrė 644 000 EUR išlaidų, neįskaitant komercinio transporto paslaugų (2010 m. – 810 000 EUR).

(73) Galiausiai Prancūzijos institucijos nurodo, kad žemės mokestį mokėjo SMAC, kuri, kaip savininkė, pasirinko juo neapmokestinti veiklos vykdytojo.

(74) Todėl Prancūzijos institucijos mano, kad Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms skirtas finansavimas gali būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir – iki 2012 m. sausio 30 d. – pagal 2005 m. VESP sprendimą, o vėlesniu laikotarpiu – pagal 2011 m. VESP sprendimą.

5.1.2.2. Suderinamumas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą

a) Dėl investicijų į infrastruktūrą

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

i) Aiškiai nustatytas visuotinės svarbos tikslas (pirmasis kriterijus)

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) Pakankamos galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu (trečiasis kriterijus)

(78) Prancūzijos institucijos mano, kad tame pačiame tyrime pateiktos vidutinės trukmės laikotarpio transporto prognozės, pagal kurias per metus skraidinama daugiau negu 100 000 keleivių, reiškia, kad galimybės naudotis oro uostu vidutinės trukmės laikotarpiu yra pakankamos. Jų teigimu, šios prognozės pagrįstos prielaida, kad pirmuoju maršrutu į Londoną skrydžiai bus rengiami dažniau ir kad bus pradėtos teikti paslaugos antruoju maršrutu.

iv) Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra (ketvirtasis kriterijus)

(79) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad galimybės naudotis infrastruktūra buvo nediskriminacinės. Vienintelis apribojimas naudojantis Angulemo oro uosto infrastruktūra susijęs su tuo, kad transporto erdvės ir oro uosto terminalo priėmimo pajėgumas yra ribotas. Visoms bendrovėms, pradėjusioms teikti paslaugas nauju maršrutu, galėjo būti taikomos paskatos, kuriomis iš tikrųjų pasinaudojo tik bendrovė *Ryanair*.

v) Bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai nebuvimas (penktasis kriterijus)

(80) Prancūzijos institucijos teigia, kad norint pagrįsti, jog bendram interesui prieštaraujantis poveikis konkurencijai nedaromas, užtenka vienintelės aplinkybės, kad Angulemo oro uostas patenka į 2005 m. aviacijos gairėse pateikto klasifikavimo D kategoriją.

vi) Pagalbos būtinumas ir proporcingumas (šeštasis kriterijus)

(81) Prancūzijos institucijos mano, kad viešasis 100 % investicijų finansavimas buvo reikalingas siekiant išlaikyti oro uosto pajėgumą ir užtikrinti jo plėtrą. Prancūzijos institucijų nuomone, būtent dėl šio reikalavimo pagal 2009 m. sausio 22 d. subrangos sutartį investicijų finansavimas pagrįstai paskirstytas SMAC ir veiklos vykdytojui. Šis atvejis skiriasi nuo to, kai, surengus konkursą, nuo 2012 m. SMAC turėjo mokėti metinį 179 400 EUR užmokestį už paslaugos teikimą. Prancūzijos institucijos nurodo, kad pagal šį teisinį pagrindą buvo numatytos ne SMAC investicijos, bet vadovavimas darbams, susijusiems su paslaugos teikėjo skirtomis investicijomis arba investicijomis, dėl kurių sprendimą priėmė SMAC.

b) Dėl veiklos finansavimo

(82) Prancūzijos institucijos pirmiausia teigia, kad 1984–2001 m. Angulemo PPR oro uostui mokėjo avansus. Jos mano, kad šio laikotarpio Komisijai nagrinėti nereikia. Kita ne šiuo laikotarpiu skirta pagalba išmokėta kaip veiklos pagalba.

(83) Be to, Prancūzijos institucijos tvirtina, kad, be investicijų finansavimo, 2002 ir 2003 finansiniais metais teritorinės bendrijos padengė tik 350 000 EUR nuostolį ([58]). Jos priduria, kad oro uosto tarybos sprendimų ataskaita, susijusi su 2004–2006 finansiniais metais, šiuo klausimu nepateikta. Angulemo PPR bendrasis skyrius išmokėjo sumą, būtiną įvykdyto biudžeto subalansuotumui užtikrinti.

(84) Galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad dėl šio sprendimo 56–61 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių toks veiklos finansavimas poveikio konkurencijai nedaro. Todėl, jų nuomone, su poveikiu konkurencijai susijęs kriterijus neįvykdytas, ir viešasis Angulemo oro uosto veiklos finansavimas negali būti pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(85) Be to, Prancūzijos institucijos teigia, kad net jeigu aptariamas finansavimas būtų pagalba, jis turėtų būti paskelbtas suderinamu su vidaus rinka, ir reikalavimas pranešti apie jį neturėtų būti taikomas. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos remiasi 2005 m. gairėmis ir 2005 m. VESP sprendimu.

5.2. **Dėl santykių su *Ryanair***

5.2.1. *Dėl pripažinimo pagalba*

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

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

(87) Jos taip pat pabrėžia, kad 2006 m. pradėtų tvarkymo darbų ([59]) tikslas buvo ne patenkinti konkrečios bendrovės poreikius, bet sudaryti sąlygas oro transporto bendrovėms priimti. Tačiau Prancūzijos institucijos pažymi, kad beveik visos šios investicijos skirtos bendrovei *Ryanair,* nes kitų nuolat oro uoste skrydžių paslaugas teikiančių oro transporto bendrovių nebuvo.

(88) Aptardamos dėl komercinių santykių su *Ryanair* patirtas sąnaudas Prancūzijos institucijos nurodo, kad oro uosto veiklos vykdytojas turėjo padengti papildomas darbuotojų sąnaudas. Jos pažymi, kad numatytos ir patirtos sąnaudos skiriasi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2. *Dėl suderinamumo su vidaus rinka*

(90) Prancūzijos institucijos mano, kad nesilaikyta tam tikrų 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų.

(91) Pirmiausia Prancūzijos institucijos teigia, kad *Ryanair* nepateikė verslo plano. Jos pareiškė nuomonę, kad suteikus mažėjančią pagalbą, dėl kurios pasirašytos 2008 m. sutartys, oro transporto bendrovė gali gauti pakankamo dydžio pelną.

(92) Taigi atsižvelgdamos į tai, kad nėra verslo plano, Prancūzijos institucijos pabrėžia, jog neįmanoma patikrinti, ar laikytasi pagalbos intensyvumo kriterijaus. Tačiau remdamiesi turima informacija apie maršrutų, susijusių su viešųjų paslaugų įsipareigojimu, sukūrimą Angulemo PPR ir SMAC pareiškė nuomonę, kad šis kriterijus įvykdytas.

(93) Be to, Prancūzijos institucijų vertinimu, 2008 ir 2009 m. nustatyta tendencija, kad per metus keleivių skaičius padidėja […] (*) proc., o skrydžių į abi puses nedaugėja, galėjo išlikti ir 2010 m.

(94) Galiausiai, kaip nurodyta šio sprendimo 56–60 konstatuojamosiose dalyse, Prancūzijos institucijos mano, kad priimtos priemonės bendram interesui prieštaraujančio poveikio tarpusavio prekybai nedaro.

5.3. **Dėl naujųjų gairių**

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

(*) Konfidenciali informacija

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

6. SUINTERESUOTŲJŲ TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

6.1. Air France pastabos

(97) *Air France* mano, kad bendrovei *Ryanair* ir jos patronuojamajai bendrovei AMS skirtos priemonės yra labai tipiškos *Ryanair* verslo praktikos priemonės.

(98) *Air France* Komisijai taip pat pateikė pastabas dėl naujųjų gairių taikymo šiai bylai. *Air France* prieštarauja, kad naujosios gairės būtų taikomos byloms, susijusioms su oro uostams skirta veiklos pagalba, net jeigu ši pagalba išmokėta prieš paskelbiant gaires.

(99) Viena vertus, *Air France* mano, kad naujosios gairės taikomos atgaline data, todėl įteisinant veiksmus, neatitikusius juos įgyvendinant taikytų taisyklių, skatinami nesąžiningi subjektai. Tačiau subjektai, kurie ankstesnes gaires atitiko, nes viešųjų lėšų negavo, taikant šį metodą yra baudžiami.

(100) Kita vertus, *Air France* pabrėžia, kad naujųjų gairių taikymas atgaline data oro uostams skirtai veiklos pagalbai prieštarauja bendriesiems teisės principams ir ES teismų praktikai.

6.2. *Ryanair* pastabos

(101) Bendrovė *Ryanair* (toliau – *Ryanair*) ginčija, kad oro uosto paslaugų sutartis, kurią ji sudarė su Angulemo oro uostu, gali būti valstybės pagalba.

(102) Bendrovė teigia, kad jos sprendimas pradėti teikti paslaugas maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas priimtas siekiant užtikrinti pigių skrydžių oro bazės, esančios aplinkoje, kurios ypatumai atitiko Angulemo oro uosto ypatumus, saugumą. Be to, bendrovė nurodo, kad dėl Angulemo oro uosto ypatumų ji galėjo pasiūlyti konkurencingą oro uosto mokesčių dydį. Nors ir buvo neaiškumų dėl maršrutu pradėtų teikti paslaugų ([60]) ir atitinkamai prisiimtos rizikos, *Ryanair* mano, kad oro uostas pagrįstai galėjo tikėtis gauti pelno dėl sudarytos sutarties, nes paslaugos kitais maršrutais buvo teikiamos sėkmingai.

(103) Be to, *Ryanair* nurodo, kad sprendimas nebeteikti paslaugų maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas priimtas verslo sumetimais. Jos teigimu, 2009 m. pajamos, palyginti su 2008 m. pajamomis, sumažėjo […] proc. ([61]). Bendrovė pabrėžia, kad pagal oro uosto paslaugų sutarties 9 straipsnį sąžiningai derėjosi norėdama pasiekti įgyvendinamą ekonominį susitarimą su Angulemo oro uostu. Ji tvirtina, kad 2009 m. rugsėjo mėn. prašė sumažinti oro uosto mokesčius. *Ryanair* nurodo, kad SMAC atsisakius tai padaryti (apie atsisakymą *Ryanair* pranešta 2010 m. vasario 3 d.) bendrovė pasiūlė paslaugas maršrutu toliau teikti tik liepos ir rugpjūčio mėn.; pateikus šį pasiūlymą sutartis nutraukta, nes SMAC pasiūlymą atmetė.

6.2.1. *Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

6.2.1.1. Valstybiniai ištekliai

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

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

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

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

6.2.1.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

(105) *Ryanair* nuomone, vien aplinkybės, kad Angulemo PPR kontroliuoja valstybė ir kad jų ištekliai gaunami iš mokesčių, neužtenka norint pripažinti, kad priskirtinumo valstybei kriterijus įgyvendintas.

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

6.2.2. *Atrankusis pranašumas*

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

(107) *Ryanair* mano, kad bendrovės *Ryanair* ir AMS neturi būti laikomos vieninteliu pagal nagrinėjamas priemones suteiktos pagalbos gavėju.

(108) Viena vertus, pagal rinkodaros paslaugų sutartį pagalbos gavėjas buvo oro uostas, ir šia sutartimi nesiekta padidinti vietų užimtumo koeficiento arba maršruto, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas, pajamingumo. Kita vertus, nei bendrovės AMS akcininkų sudėtis, nei jos veiklos tikslas negali būti veiksniai, kuriais remiantis galima ginčyti, kad nagrinėjamų sutarčių tikslai skyrėsi. Be to, *Ryanair* pabrėžia, kad šias dvi sutartis pasirašė skirtingi asmenys ([67]), nors, kaip pabrėžė Komisija, valdytojas buvo vienas.

(109) *Ryanair* taip pat nurodo, kad norint pradėti teikti paslaugas maršrutu rinkodaros paslaugų sutarties sudaryti nebūtina. Tačiau tokią praktiką dažniau taiko regioniniai oro uostai ([68]).

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

(110) *Ryanair* nesutinka su tuo, kad oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis būtų vertinamos bendrai. Ji pabrėžia, kad rinkodaros paslaugų sutartys priskiriamos *Ryanair* patronuojamosios bendrovės AMS kompetencijai. Dėl jų deramasi ir jos sudaromos atskirai nuo *Ryanair* susitarimų su oro uostais.

(111) Tačiau *Ryanair* pažymi, kad ji pati reklamuoja paskirties vietas, į kurias skraidina. Ji taip pat nurodo, kad savo interneto svetainėje reklamavo trečiąsias šalis, o bendrovė AMS šioje veikloje nedalyvavo. Galiausiai ji mano, kad Komisija savo sprendime dėl Bratislavos oro uosto ([69]) pripažįsta, jog vertė susijusi su reklama, kuri buvo skelbiama *Ryanair* interneto svetainėje.

6.2.2.3. Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principas

a) Verslo planas

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

([63]) *Ryanair* remiasi 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397.
([64]) *Ryanair* remiasi 1992 m. birželio 16 d. priimta Valstybės Tarybos nuomone Nr. 351 654.
([65]) Catherine'os Vautrin pranešimas Nr. 2388 dėl Konsulinių tinklų įstatymo projekto, pateiktas Ekonomikos reikalų komiteto vardu.
([66]) *Ryanair* teigia, kad ši priežiūra nereiškia, jog valstybė priima sprendimus dėl susitarimų, kurie nagrinėjami šiuo atveju.
([67]) Oro uosto paslaugų sutartį pasirašė *Ryanair* viceprezidentas Michel Cawley, o rinkodaros paslaugų sutartį – AMS direktorius Eddie Wilson.
([68]) *Ryanair* nurodo, kad oro uostas turi sukurti prekės ženklo įvaizdį ir padidinti tą visų tranzitu per oro uostą vykstančių keleivių dalį, kurią sudaro atvykstantys keleiviai.
([69]) 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimas 2011/60/ES dėl valstybės pagalbos C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24).
([70]) *Ryanair* remiasi 2010 m. gegužės 21 d. Jungtinės Karalystės teismo *Competition appeal* pozicija byloje Nr. 1145/4/8/09 *Stagecoach group PLC prieš Competition commission* (75 punktas).

b) Pastabos dėl apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymo sąlygų

(113) *Ryanair* mano, kad Komisija privataus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo negali taikyti atrankine tvarka. Remdamasi Bendrojo Teismo pozicija ([71]) ji pabrėžia, kad Komisija turi įvertinti visą komercinį sandorį ir atsižvelgti į visus tinkamus aspektus ir jų aplinkybes ([72]).

(114) Be to, *Ryanair* mano, kad jos ir valstybinių oro uostų sudarytus susitarimus Komisija turi palyginti su susitarimais, kurie sudaryti su visiškai arba iš dalies neformaliems investuotojams priklausančiais oro uostais. Atlikdama šią analizę *Ryanair* remiasi konkrečiu tyrimu ([73]). Priminusi Teisingumo Teismo praktiką ([74]) ji teigia, kad Komisija sąnaudomis pagrįstą metodą turėtų taikyti tik tuomet, jeigu nėra jokios informacijos apie neformalų investuotoją.

(115) *Ryanair* nuomone, Komisijos metodas, pagal kurį galima atsižvelgti tik į pagrindinius oro uostus, esančius toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir oro uostas, dėl kurio atliekamas tyrimas, yra klaidingas ([75]).

(116) *Ryanair* pažymi, kad aplinkiniams oro uostams suteikta valstybės pagalba neigiamos įtakos referencinėms rinkos kainoms, kurias nurodė pagrindiniai oro uostai, neturi. Taigi atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus pamatinę rinkos vertę galima įvertinti patikimai.

(117) Iš tikrųjų

— pamatinėmis analizėmis dažnai naudojamasi rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus atliekant kitose srityse, kurios nesusijusios su valstybės pagalba;

— įmonės abipusę įtaką viena kitos sprendimams daro tik tiek, kiek jų produktai yra pakaitiniai arba papildomi;

— toje pačioje keleivių traukos zonoje esantys oro uostai nebūtinai konkuruoja vieni su kitais, ir pagrindiniai oro uostai, kuriais remiamasi pateiktose ataskaitose, savo keleivių traukos zonoje patiria nedidelę valstybinių oro uostų konkurenciją. Antai mažiau nei trečdalis komercinių oro uostų, esančių pagrindinių oro uostų keleivių traukos zonoje, visiškai priklauso valstybei, ir su valstybės pagalba susijusi procedūra nevykdyta dėl jokio oro uosto, esančio toje pačioje keleivių traukos zonoje kaip ir pagrindiniai oro uostai (2013 m. balandžio mėn.);

— net jeigu pagrindiniai oro uostai toje pačioje keleivių traukos zonoje patiria valstybinių oro uostų konkurenciją, reikia manyti, kad jų veiksmai atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą (pavyzdžiui, jeigu daug akcijų priklauso privačiajam sektoriui arba jeigu oro uostą valdo privatieji subjektai);

— rinkos ekonomikos investuotojo principo besilaikantys oro uostai nenustato mažesnių kainų negu ribinės sąnaudos.

(118) *Ryanair* teigia, kad taikant privačiojo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia atsižvelgti į tai, jog prieš pradedant sparčiai plėtoti regioninių oro uostų veiklą jų ekonominė vertė buvo nedidelė. Atsižvelgdama į šių oro uostų uždarymo arba būklės išlaikymo sąnaudas *Ryanair*, priminusi Bendrojo Teismo praktiką ([76]), mano, kad bet koks alternatyvus pigesnis pasiūlymas turi būti laikomas atitinkančiu apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principą.

(119) Todėl, *Ryanair* nuomone, sąnaudos, į kurias atsižvelgia Komisija, turi būti ne vidutinės, bet ribinės sąnaudos. Iš tikrųjų Angulemo oro uostas turėjo pagrįstą ekonominį interesą nustatyti ribinėms sąnaudoms lygias ar net už šias sąnaudas mažesnes kainas.

([71]) 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-03643.
([72]) Šiuo klausimu *Ryanair* nurodo su aviacija nesusijusias pajamas ir tinklo išorės veiksnius.
([73]) 2012 m. birželio 25 d. tyrimas, kurį atliko konsultacijų biuras *Oxera*.
([74]) *Ryanair* remiasi 2003 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Chronopost SA*, C-83/01P, C-93/01P ir C-94/01P, Rink. p. I-06993. Ji taip pat nurodo 2011 m. Europos Sąjungos bendrąsias nuostatas dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma.
([75]) Pamatinės rinkos vertės apibrėžtis, lyginamojoje analizėje pateikta atliekant rinkos ekonomikos investuotojo principu pagrįstus vertinimus. Su *Ryanair* susijusios valstybės pagalbos bylos; 2013 m. balandžio 9 d. *Oxera* parengtas pranešimas bendrovei *Ryanair*.
([76]) 2002 m. spalio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Linde prieš Komisiją*, T-98/00, Rink. p. II-03961, 43–54 punktai.

(120) Visų pirma kuo oro uosto patiriama konkurencija yra didesnė, tuo labiau jis skatinamas mažinti taikomas kainas, kad jos prilygtų ribinėms sąnaudoms.

(121) *Ryanair* teigimu, Komisija taip pat turi atsižvelgti į kiekvieno oro uosto ypatumus ([77]). Šiuo klausimu ji mano, kad regioniniai oro uostai, kurie aktyviai konkuruoja tarpusavyje, dėl tokios konkurencijos varžosi siekdami sudaryti susitarimus su *Ryanair*. Taigi šie oro uostai veikia taip pat kaip ir neformalūs investuotojai.

(122) Be to, norėdamas pagerinti savo įvaizdį oro uostas reklamuojasi. Reklamos poveikis dar didesnis dėl to, kad regioninių oro uostų įtaka rinkoje nedidelė ir jie suinteresuoti pritraukti oro transporto bendroves, galinčias padidinti jų transporto srautus.

(123) *Ryanair* taip pat tvirtina, kad šiems oro uostams taikomame verslo plane turi būti nurodyta, jog dalis nustatytųjų ir infrastruktūros sąnaudų laikoma negrįžtamosiomis sąnaudomis. Be to, verslo plano laikotarpis turi būti ne trumpesnis kaip penkiolika metų, o ne standartiniai penkeri metai.

(124) Šiomis aplinkybėmis *Ryanair* teigia, kad turi būti taikomas bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas. Remdamasi sprendime dėl Bratislavos oro uosto ([78]) pateikta Komisijos pozicija ji mano, kad su aviacija nesusijusios pajamos, sudarančios apie 50 % oro uosto pajamų, labai svarbios regioniniams oro uostams, kuriais nepakankamai naudojamasi. Būtent siekiu didinti šias pajamas norint padengti kuo daugiau nustatytųjų išlaidų paaiškinamos su *Ryanair* sudarytuose susitarimuose nustatytos baudos, taikomos, jeigu *Ryanair* nesilaiko įsipareigojimų. Dėl *Ryanair* veiklos didėja oro uosto ekonominė vertė, ir iš to oro uostas gali gauti naudos pritraukęs kitų oro transporto bendrovių.

(125) *Ryanair* teigimu, iš tikrųjų sudaryti susitarimą su tokia oro transporto bendrove kaip ji regioniniai oro uostai dar labiau suinteresuoti dėl tinklo poveikio, susijusio su tuo, kad maršrutu pradedamos teikti paslaugos ([79]). *Ryanair* nuomone, Angulemo oro uostas sudaryti susitarimą su ja buvo dar labiau suinteresuotas dėl aplinkybės, kad vienintelis alternatyvus modelis buvo pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus pradėti teikti paslaugas maršrutais, kuriuos aptarnauja nedidelius orlaivius naudojančios oro transporto bendrovės, kaip antai *Twin JET*. Tačiau *Ryanair* pabrėžia, kad pasirinkęs antrąjį variantą oro uostas būtų patyręs alternatyviųjų sąnaudų, nes didelių oro transporto bendrovių atveju patiriamos vieno keleivio sąnaudos yra mažesnės.

(126) *Ryanair* taip pat mano, kad Komisija turi atsižvelgti į dėl bendrovės veiklos atsirandančius tinklo išorės veiksnius. Su *Ryanair* sudarytas susitarimas turi magneto poveikį pritraukiant kitas oro transporto bendroves, siekiančias pasinaudoti didesniu matomumu ir geresnės kokybės infrastruktūra. Šis tinko poveikis turi teigiamą įtaką su aviacija susijusioms ir nesusijusioms pajamoms ([80]). *Ryanair* mano, kad sprendime dėl Bratislavos oro uosto ([81]) tokio požiūrio laikėsi ir pati Komisija. Taigi oro uostai suinteresuoti sudaryti susitarimą su bendrove, prisiimančia įsipareigojimus transporto srityje.

(127) *Ryanair* nurodo, kad jos sudaromi susitarimai nėra išimtiniai. Bet kuriai kitai oro transporto bendrovei, teikiančiai tokias pat paslaugas kaip *Ryanair*, gali būti nustatytos tokios pat veiklos sąlygos.

(128) Dėl pelningumo analizės *Ryanair* pažymi, kad principai, kuriuos taikytų racionalus privačiojo sektoriaus investuotojas, yra tokie ([82]):

— vertinimas atliekamas etapais;

— nebūtinai reikia *ex ante* verslo plano;

— tuo atveju, jeigu oro uostas neperpildytas, tinkamas kainų nustatymo metodas yra bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas;

— reikia atsižvelgti tik į pajamas, susijusias su veikiančio oro uosto ekonomine veikla;

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

([78]) Žr. 69 išnašoje minėtą sprendimą.

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

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

([81]) Žr. 69 išnašoje minėtą sprendimą.

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

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

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

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

c) Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principo taikymas

(130) Apskritai *Ryanair* mano, kad vien tai, jog Angulemo PPR dėl savo statuso veikė kaip tikras neformalus investuotojas, atskirai nuo valstybės, įrodo, kad rinkos ekonomikos investuotojo principo laikytasi. Papildomas to įrodymas yra aplinkybė, kad oro uosto investicijas finansavo SMAC nariai, nes oro uosto savininkai suinteresuoti padidinti oro uosto vertę.

(131) Pirmiausia *Ryanair* pabrėžia, kad jos mokami oro uosto mokesčiai turi būti vertinami atsižvelgiant į mažesnius bendrovės poreikius. Lygindama su kitomis oro transporto bendrovėmis ji nurodo, kad pagal jos verslo modelį reikia mažiau registracijos vietų, įrangos ir paslaugų, kad ji skraidina be tarpinių tūpimų, jos orlaiviams antžeminės paslaugos teikiamos greičiau ir šių paslaugų intensyvumas mažesnis, taip pat įgulos darbo našumas didesnis, siekiant mažiau naudotis oro uosto paslaugomis.

(132) Be to, ji mano, kad taikant rinkos ekonomikos investuotojo principą Angulemo oro uostą galima pakeisti tam tikrais Europos oro uostais, nes jie panašūs ([83]). Šiuo klausimu *Ryanair* pateikė lyginamąjį tyrimą, kuriame padaryta išvada, kad […], […], […] ir […] oro uostų, kurie laikomi panašiais į Angulemo oro uostą, taikyti mokesčiai vidutiniškai yra mažesni negu Angulemo oro uosto ([84]).

11 lentelė

Į Angulemo oro uostą panašūs oro uostai

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

(133) *Ryanair* taip pat teigia, kad Angulemo oro uosto sprendimai, priimti nutraukus paslaugų teikimą Londono Stanstedo oro uostą apimančiu maršrutu, įrodo, kad oro uostas reguliariąsias komercines paslaugas, kurias pigių skrydžių bendrovė iš Angulemo oro uosto teikė į Jungtinę Karalystę ir atgal, laikė patikimu sprendimu. Šiuo klausimu ji remiasi susitarimu, sudarytu su bendrove *SNC-Lavalin*, kuri įgaliota įgyvendinti agresyvios plėtros scenarijų.

(134) Be to, *Ryanair* tvirtina, kad dėl garantuoto keleivių skaičiaus – tokio, dėl kurio ji prisiėmė įsipareigojimus, – oro uosto prisiimta ekonominė rizika sumažėja. Taigi dėl šios garantijos pateisinamas mažesnis pelningumas už tą, kurio reikalautų neformalus investuotojas, kuriam ši sąlyga netaikoma.

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

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

(135) *Ryanair* taip pat pažymi, kad atsižvelgiant į vadinamąjį bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodą ([85]) galima paaiškinti, jog mažindamas oro uosto mokesčių dydį oro uostas siekia kuo labiau padidinti savo pajamas. Todėl *Ryanair* nesutinka su vertinimu, kad neigiama kaina negali būti rinkos kaina. Ji mano, kad neigiamas oro uosto mokesčio dydis rinkos ekonomikos investuotojo principą gali atitikti, jeigu iš anksto numatytos su aviacija nesusijusios pajamos yra gana didelės. *Ryanair* nuomone, šiuo atveju neformalus investuotojas pagrįstai galėjo manyti, kad su aviacija nesusijusios pajamos, kurios buvo nulinės, didės dėl transporto srauto, kuris galėjo atsirasti dėl bendrovės veiklos ([86]).

(136) Ji pabrėžia, kad šis požiūris pagrįstas tuo, jog Angulemo oro uosto padėtis išskirtinė. Jos nuomone, rinkos ekonomikos investuotojas infrastruktūros sąnaudas ir nustatytąsias veiklos sąnaudas turėtų laikyti negrįžtamosiomis sąnaudomis. Taip juo labiau turėtų būti šiuo atveju, nes Angulemo oro uostas gali patirti neigiamą greitųjų traukinių konkurencijos poveikį ([87]). Be to, *Ryanair* teigia, kad nors kaip kita alternatyva galėjo būti nuspręsta oro uostą uždaryti, turto rinkos vertė atskaičius uždarymo sąnaudas nebūtų didelė. Taigi, *Ryanair* nuomone, į šias negrįžtamąsias sąnaudas atsižvelgti nereikia.

(137) Be to, *Ryanair* mano, kad dėl bet kokio komercinio pasiūlymo oro uosto, pasižyminčio tokiais pat ypatumais kaip Angulemo oro uostas, padėtis pagerėja, nes bendrovė įsipareigoja užtikrinti mažiausią transporto srautą, ir jeigu šio įsipareigojimo ji nesilaikytų, jai būtų taikomos sankcijos. Vienintelė sąlyga ta, kad oro uosto ribinės pajamos būtų didesnės už ribines sąnaudas – tuo Angulemo oro uosto padėtis skiriasi nuo Sprendime *Chronopost* ([88]) Teisingumo Teismo nagrinėtos padėties. Todėl *Ryanair* teigia, kad šiuo atveju neformalus rinkos ekonomikos investuotojas nebūtinai siektų investicijų grąžos, susijusios su esama infrastruktūra. *Ryanair* nuomone, toks investuotojas taip pat nereikalautų, kad susitariančioji oro transporto bendrovė prisidėtų dengiant veiklos sąnaudas, patirtas prieš sudarant susitarimą.

(138) Galiausiai *Ryanair* tvirtina, kad Angulemo oro uosto priimti sprendimai nebuvo skirti konkrečiai jai.

(139) Pirmiausia jai nebuvo skirti sprendimai, kuriais siekiama pritaikyti Angulemo oro uostą. Antai investicijos daugiausia skirtos prieš *Ryanair* atėjimą. Ji taip pat pabrėžia, kad daug darbuotojų įdarbinimo sutarčių yra sudaryta arba pratęsta bendrovei pasitraukus. Taigi šie sprendimai priimti laikantis platesnio plano įtvirtinti Angulemo oro uostą pigių skrydžių oro transporto bendrovių rinkoje ([89]). To įrodymas yra sprendimai, kuriuos SMAC priėmė vėliau, pasitraukus *Ryanair,* pavyzdžiui, sprendimas pasirinkti bendrovės *SNC-Lavalin* įgyvendinamą scenarijų.

(140) Galiausiai *Ryanair* pabrėžia, kad oro uosto paslaugų sutarties 3 straipsnyje nurodyta, jog bendrovei nustatytos veiklos sąlygos gali būti taikomos bet kuriai kitai bendrovei. Ji teigia, kad, be kita ko, šių oro uosto mokesčių dydį paskelbė Angulemo oro uostas.

d) Pastabos dėl bendrovei AMS atliktų mokėjimų

(141) *Ryanair* nesutinka su pirminiu Komisijos vertinimu, kad bendrovei AMS atlikti mokėjimai yra oro uostos sąnaudos, nes šis požiūris reiškia, kad neatsižvelgiama į bendrovės AMS oro uostui suteiktų paslaugų vertę. Be to, ji mano, kad atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo analizę vertingų rinkodaros paslaugų pirkimą rinkos kainomis reikia atskirti nuo susijusios oro uosto ir oro transporto bendrovės sutarties.

(142) Norėdama pagrįsti savo argumentus *Ryanair* pateikė analizę, kurioje bendrovės AMS taikytos kainos palygintos su kitose kelionių interneto svetainėse siūlytomis panašių paslaugų kainomis ([90]). Šios analizės pabaigoje padaryta išvada, kad bendrovės AMS taikytos kainos arba mažesnės už vidurkį, arba patenka į vidutinį kainų, kurių prašoma pagrindinėse interneto svetainėse, intervalą.

(143) *Ryanair* nuomone, tai įrodo, kad AMS kainos atitinka rinkos kainas ir kad valstybinio oro uosto sprendimas pirkti AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Be to, siekdama įrodyti teiktų paslaugų vertę oro uostams *Ryanair* pateikia duomenų, laikomų įrodymu, kad taikant su AMS sudarytas sutartis tokios paslaugos oro uostams buvo teikiamos.

([85]) Žr. šio sprendimo 124 konstatuojamąją dalį.

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

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

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

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

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

(144) *Ryanair* teigimu, jeigu Komisija, nepaisydama to, kad bendrovė prieštarauja tokiam požiūriui, primygtinai reikalautų AMS sudarytoms sutartims ir *Ryanair* oro uosto paslaugų sutartims taikyti tą patį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, paslaugų, kurias bendrovė AMS suteikė oro uostams, vertė neturėtų būti sumažinta.

(145) Be to, *Ryanair* remiasi įvairiose ataskaitose pateiktomis išvadomis, kuriose patvirtinta, kad bendrovė turi stiprų europinį prekės ženklą, dėl kurio gali būti gauta papildomos naudos teikiant bendrovės reklamos paslaugas.

(146) *Ryanair* taip pat pateikė savo konsultanto ekonomikos klausimais – biuro *Oxera* –parengtą ataskaitą apie principus, kurie turėtų būti taikomi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo pelningumo kriterijui, apimančią ir *Ryanair* su oro uostais sudarytus oro paslaugų susitarimus, ir AMS su tais pačiais oro uostais sudarytus rinkodaros susitarimus ([91]). *Ryanair* pabrėžia, jog dėl to jokiu būdu negalima abejoti jos pozicija, kad vertinant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų AMS susitarimams ir oro paslaugų susitarimams turėtų būti taikomi skirtingi kriterijai.

(147) Šioje ataskaitoje nurodyta, kad atliekant bendrą pelningumo analizę AMS gautos pajamos turėtų būti įtrauktos į pajamas, o AMS išlaidos turėtų būti priskirtos sąnaudoms. Šiuo tikslu ataskaitoje pasiūlytas pinigų srautais pagrįstas metodas, pagal kurį numatoma su AMS susijusias išlaidas tvarkyti kaip papildomas veiklos išlaidas.

(148) Ataskaitoje nurodyta, kad rinkodaros veikla padeda kurti ir didinti prekės ženklo vertę, todėl gali būti skatinama veikla ir gauta pelno ne tik rinkodaros sutarties galiojimo laikotarpiu, bet ir jai baigus galioti. Visų pirma taip gali būti tuo atveju, kai dėl su *Ryanair* sudarytos sutarties kitos oro transporto bendrovės pradeda vykdyti veiklą oro uoste – taip pritraukiama prekybininkų ir padidėja su aviacija nesusijusios oro uosto pajamos. *Ryanair* nuomone, jeigu Komisija atliks bendrą pelningumo analizę, į šį pelną reikės atsižvelgti vertinant su AMS susijusias išlaidas, kaip papildomas veiklos išlaidas, o papildomas pelnas bus apskaičiuotas atskaičius AMS mokėjimus.

(149) Be to, *Ryanair* mano, kad į papildomą pelną, kurį numatyta gauti pasibaigus oro paslaugų sutarties galiojimui, gali būti įtraukta galutinė vertė, siekiant atsižvelgti į baigus galioti sutarčiai gautą vertę. Galutinė vertė gali būti pakoreguota remiantis atsargia prielaida, kad sutartis su *Ryanair* gali būti pratęsta arba kad su kitomis bendrovėmis bus susitarta dėl panašių sąlygų. *Ryanair* mano, kad taip galima įvertinti mažiausią pelno, bendrai gauto taikant su AMS sudarytą sutartį ir oro paslaugų sutartį, ribą atsižvelgiant į tai, kad neaišku, ar baigus galioti oro paslaugų sutarčiai bus gauta papildomo pelno.

(150) Siekiant pagrįsti šį požiūrį minėtoje ataskaitoje apibendrinti tyrimų, susijusių su reklamos poveikiu prekės ženklo vertei, rezultatai. Šiuose tyrimuose pripažinta, kad dėl reklamos galima padidinti prekės ženklo vertę ir užtikrinti didesnį klientų lojalumą. Ataskaitoje nurodyta, kad oro uosto atveju dėl reklamos interneto svetainėje *ryanair.com* prekės ženklas visų pirma tampa matomesnis. Joje pridurta, kad mažesni regioniniai oro uostai, norintys padidinti transporto srautą, savo prekės ženklo vertę pirmiausia gali didinti sudarę reklamos sutartis su AMS.

(151) Ataskaitoje nurodyta, kad geriau taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą, o ne kapitalo išpirkimo metodą, pagal kurį su AMS susijusios išlaidos būtų vertinamos kaip į nematerialųjį turtą (t. y. oro uosto prekės ženklo vertę) įtrauktos kapitalo išlaidos. Rinkodaros išlaidos būtų įtrauktos į nematerialųjį turtą ir vėliau, šio turto naudojimo laikotarpiu, amortizuotos numačius likutinę vertę, būsiančią po to, kai, kaip numatyta, oro uosto paslaugų sutartis baigs galioti. Tačiau taikant šį metodą nebūtų nustatytas papildomas pelnas, kurį oro uostas gauna pasirašęs oro paslaugų sutartį su *Ryanair*, taip pat būtų sunku įvertinti nematerialiojo turto vertę, nes patiriama su prekės ženklu susijusių išlaidų, o turto naudojimo laikotarpis yra ilgas.

6.3. **AMS pastabos**

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

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

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

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

(154) Be to, ji pažymi, kad *Ryanair*, norėdama parduoti kitą reklamos vietą, nusprendė bendradarbiauti su kitais tarpininkais.

(155) Taigi ekonominės naudos, kuri galėjo būti suteikta bendrovėms *Ryanair* ir AMS, nereikia laikyti vertintina bendrai.

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

(156) AMS mano, kad didesnis *Ryanair* paslaugomis besinaudojančių keleivių skaičius nėra vienintelė nauda, kuri Angulemo oro uostui suteikta sudarius rinkodaros paslaugų sutartį. Viena vertus, ji pažymi, kad oro uosto su AMS sudaryta sutartis ir sutartis, kuri sudaryta su *Ryanair*, yra atskiros. Kita vertus, ji pabrėžia, kad *Ryanair* savo paslaugas reklamuoja naudodamasi savais ištekliais. Taigi Angulemo oro uostas, sudaręs rinkodaros paslaugų sutartį su AMS, prie *Ryanair* paslaugų reklamos neprisideda.

(157) Kaip pavyzdį AMS nurodo, kad *Ryanair* orlaivių, kuriais vykdomi skrydžiai, vietų užimtumo koeficientas nekinta – vidutiniškai jis yra […] proc. neatsižvelgiant į tai, kad su AMS sudaryta rinkodaros paslaugų sutartis. Be to, AMS pažymi, kad *Ryanair* gauna tokias pat pajamas iš visų keleivių – ir iš tų, kurie atvyksta į konkretų oro uostą, ir iš tų, kurie iš jo išvyksta.

(158) Apskritai AMS pažymi, kad pastangos reklamuoti naudingos patiems reklamos vietos teikėjams ([92]). Šiuo atveju dėl tokio išorės veiksnio *Ryanair* interneto svetainė vis labiau populiarėja, neatsižvelgiant į tai, ar reklamą užsakęs asmuo yra viešasis, ar privatusis. Kadangi neformalus investuotojas neatsisako investuoti dėl to, kad jo investicijos naudingos trečiosioms šalims, AMS mano, jog Angulemo oro uostas neturėjo atsižvelgti į tai, kad *Ryanair* investicijos į reklamą jai taip pat yra naudingos.

(159) AMS nuomone, šioje srityje *Ryanair* buvo pradininkė, nes šiuo metu dauguma oro transporto bendrovių parduoda vietą savo interneto svetainėje. Tačiau, jos nuomone, *Ryanair* interneto svetainės ypatumas tas, kad ji nepaprastai vertinga ([93]). Todėl ši svetainė nepanaši į kitų oro transporto bendrovių svetaines.

6.3.3. *Apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijus*

6.3.3.1. Dėl bendrovei AMS suteiktos naudos

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

6.3.3.2. Dėl AMS paslaugų ir jos pirkėjų poreikių ryšio

(161) AMS nuomone, regioniniams oro uostams reklamuotis yra būtina. Šių oro uostų tikslas – padaryti savo paslaugas matomesnes. Ji priduria, kad dideli centriniai oro uostai šiuo metu patys pageidauja tokių reklaminių kampanijų. Dėl jų pagerėjus įvaizdžiui atitinkami oro uostai gauna naudos ([95]). Šiuo klausimu AMS pažymi, kad tokios išlaidos yra strateginės investicijos, panašios į įmonių, kaip antai *Coca-Cola*, *McDonald's* arba *Nike*, atliktas investicijas.

(162) Šios investicijos juo labiau yra svarbios dėl to, kad oro uostai beveik pusę savo pajamų siekia gauti iš su aviacija nesusijusios veiklos. Šiuo atveju pradėti skraidinti užsienio klientus Angulemo oro uostas dar labiau buvo suinteresuotas dėl to, kad reguliariosios keleivinio transporto paslaugos jame beveik nebuvo teikiamos. AMS mano, kad *Ryanair*, priešingai, visiškai nebuvo suinteresuota prisidėti prie šių investicijų į reklamą, nes ji negauna jokių papildomų pajamų iš atvykstančių ar išvykstančių keleivių.

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

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

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

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

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

6.3.3.3. Dėl bendrovės AMS teikiamų paslaugų kainos

(164) AMS teigia, kad kainos, kurias ji taikė Angulemo oro uostui, atitinka rinkos kainas. Palyginusi su sutartimis, kurios sudarytos su […] ir […] oro uostais, ji tvirtina, kad oro uosto ir ne oro uosto klientų visiškai nediskriminavo. Be to, jos nuomone, didelė *Ryanair* interneto svetainėje suteikiamos vietos vertė ([96]) taip pat yra įrodymas, kad Angulemo oro uostui suteiktos paslaugos kaina atitinka rinkos kainą.

(165) AMS pažymi, kad Komisija šio sprendimo 111 konstatuojamojoje dalyje minėtame sprendime dėl Bratislavos oro uosto nusprendė, jog neatmestina galimybė, kad tam tikrą vertę galima susieti vien su tuo, kad oro uosto pavadinimas pateiktas *Ryanair* interneto svetainėje, šį oro uostą nurodžius kaip paskirties oro uostą.

(166) Be to, AMS pažymi, kad jos kainų lentelė objektyvi ir pateikta AMS interneto svetainėje ([97]). Su Angulemo oro uostu sudarytai sutarčiai taikytos kainos atitinka šią kainų lentelę. Jos nustatytos pagal atitinkamo tinklalapio tipą ([98]), atsižvelgiant į pasirinktą informacijos pateikimo būdą ([99]), per dieną apsilankančių lankytojų skaičių ir maršrutų į oro uostą ir iš jo skaičių.

(167) Galiausiai AMS tikina, kad jos teikiamos paslaugos veiksmingesnės, nes geriau orientuotos negu paslaugos, teikiamos naudojantis kitomis įprastomis reklamos priemonėmis, kaip antai laikraščiais. Jos juo labiau veiksmingesnės dėl to, kad *Ryanair* interneto svetainėje AMS vykdoma reklama nuolatinė, o kitose interneto svetainėse ji keičiasi rotacijos tvarka, ir kad su Angulemo oro uostu sudarytoje rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytos kainos nustatytos remiantis 2007 m. kainomis, o Jungtinėje Karalystėje veikiančioje *Ryanair* interneto svetainėje parduotos reklamos apimtis 2008–2012 m. padidėjo 55 %.

6.4. **Organizacijos *Transport & Environment* pastabos**

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

7. **PRANCŪZIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

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

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

8.1. **Pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

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

([96]) Bendrovė AMS remiasi 2004 m. birželio mėn. agentūros *Mindshare Ireland* parengta ataskaita.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Pradžios tinklalapis arba tinklalapis, kuriame nurodytos paskirties vietos.
([99]) Interneto saitas, reklamjuostė, paragrafais išdėstyti tekstai, reklamos apimtis.

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

8.1.1. *Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“*

(172) Siekiant nustatyti, ar nurodytos subsidijos yra valstybės pagalba, reikėtų nustatyti, ar jų gavėjai yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(173) Šiuo klausimu Komisija primena, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką sąvoka „įmonė“ apima bet kokį ekonominę veiklą vykdantį subjektą, neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą ([100]). Be to, sąvoka „ekonominė veikla“ reiškia bet kokią prekių ar paslaugų siūlymo atitinkamoje rinkoje veiklą ([101]).

(174) Savo sprendime dėl Leipcigo-Halės oro uosto Teisingumo Teismas patvirtino, kad oro uosto eksploatavimas komerciniais tikslais ir oro uosto infrastruktūros statyba yra ekonominė veikla ([102]). Kadangi oro uosto veiklos vykdytojas vykdo ekonominę veiklą, jis yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį neatsižvelgiant į jo teisinį statusą ar finansavimo būdą, taigi yra taikomos su valstybės pagalba susijusios Sutarties taisyklės ([103]).

(175) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad oro uosto veiklos vykdytojai vienas po kito komerciniais tikslais naudojosi infrastruktūra, kuriai skirtos investicijos buvo finansuojamos valstybės subsidijomis – šiomis investicijomis būtent finansuotas kilimo ir tūpimo tako išplėtimas ir su oro uosto terminalu susiję darbai. Taigi veiklos vykdytojai išrašydavo sąskaitas faktūras už šios infrastruktūros naudojimą.

(176) Todėl finansuojant šią oro uosto infrastruktūrą ir galimą veiklos pagalbą iš esmės siekta padėti finansuoti su oro uosto eksploatavimu komerciniais tikslais susijusią ekonominę veiklą, kurią vienas po kito vykdė veiklos vykdytojai. Iš to galima spręsti, kad šia infrastruktūra besinaudojantys subjektai yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

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

(177) Komisija pirmiausia primena, kad 2002–2006 m. Angulemo oro uostą valdė, taigi ir eksploatavo komerciniais tikslais, vien už oro uostą atsakingas PPR skyrius.

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

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

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

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

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

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

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

(179) Komisija taip pat pažymi, kad, 2012 m. sausio 1 d. Angulemo oro uosto valdymą perleidus bendrovei *SNC-Lavalin*, SMAC nebuvo atleista nuo įsipareigojimų. Iš tikrųjų pagal 2011 m. liepos 6 d. viešojoje sutartyje nustatytą pagrindą atitinkamu laikotarpiu SMAC ir toliau turėjo vykdyti tam tikrus įsipareigojimus.

(180) Pirmiausia SMAC vienintelė atsakinga už sprendimus, susijusius su investicijomis. Ji finansuoja susijusias išlaidas ([105]), nors jos neatsiejamos nuo oro uosto eksploatavimo veiklos ([106]). Be to, SMAC patiria didelę dalį veiklos rizikos, nes neviršydama metinės viršutinės ribos užtikrina, kad oro uosto sąskaitos būtų subalansuotos ([107]). Galiausiai SMAC pareiškė, kad ketina tiesiogiai finansuoti pagalbą oro transporto bendrovėms, skirtą oro uosto komercinei politikai, kuria siekiama atkurti oro maršrutus Angulemo oro uostas–Britų salos, Britų salos–Angulemo oro uostas, vykdyti.

(181) Todėl Komisija mano, kad 2012 m. sausio 1 d. prasidėjusiu laikotarpiu SMAC ir toliau yra bendrai oro uosto veiklą vykdantis subjektas.

(182) Taigi, Komisijos nuomone, su Angulemo oro uosto eksploatavimu komerciniais tikslais susijusią ekonominę veiklą viena po kitos vykdė tokios trys subjektų grupės:

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

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

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

8.1.1.2. Viešosios valdžios įgaliojimų vykdymas

(183) Komisija primena, kad nebūtinai visa oro uostą valdančios įstaigos veikla yra ekonominė. Paprastai veikla, susijusi su išimtinių viešosios valdžios įgaliojimų vykdymu, nėra ekonominė.

a) Nacionalinė valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistema

(184) 2002–2012 m. valdžios institucijos finansavo įvairias užduotis, kurias vykdė viena po kitos Angulemo oro uostą valdžiusios įstaigos ir kurios susijusios su oro transporto saugumu, sauga arba aplinkos apsauga. Toks finansavimas įeina į šios oficialios tyrimo procedūros sritį.

(185) Aptardama šias užduotis Prancūzija rėmėsi bendrąja valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistema, kuri nustatyta nacionalinės teisės aktais ir pristatoma toliau.

(186) Ši sistema pagrįsta mokesčių rinkliava, oro uosto mokesčiu ir papildoma priemone. Toliau apibūdinama šių priemonių chronologija ir taisyklės, taip pat pagal jas finansuojamų užduočių sritis.

(187) 1998 m. Valstybės Taryba savo Sprendime *SCARA* ([108]) nusprendė, kad saugumo ir saugos oro uostuose užduotys yra valstybės užduotys, už kurias atsakinga valstybė, ir kad dėl šios priežasties jų negalima finansuoti oro uostų naudotojų mokamais mokesčiais. Priėmus šį sprendimą, 1998 m. gruodžio 18 d. Įstatymu Nr. 98–1171 dėl tam tikrų oro transporto paslaugų organizavimo ir 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymo Nr. 98–1266 (1999 m. finansų įstatymas) 136 straipsniu ([109]) įvestas nuo 1999 m. liepos 1 d. taikomas oro uosto mokestis. Tai konkrečiam tikslui skirtas mokestis, nes iš jo gautos pajamos gali būti naudojamos tik tam tikroms išlaidoms finansuoti, šiuo atveju – užduočių, kurias Prancūzija laiko oro uostuose vykdomomis valstybės užduotimis, sąnaudoms finansuoti. Minėtomis nuostatomis taip pat įdiegta papildoma šių užduočių finansavimo priemonė. Toliau paeiliui pristatomi oro uosto mokesčiu finansuojamų užduočių tipai, papildoma finansavimo priemonė, oro uosto mokesčio taisyklės ir papildomos priemonės taisyklės.

([105]) Techninių specifikacijų ir sąlygų 11 straipsnis.
([106]) 102 išnašoje minėto Sprendimo *Leipcigo-Halės oro uostas* 107 punktas.
([107]) Techninių specifikacijų ir sąlygų 15 straipsnis.
([108]) 1998 m. gegužės 20 d. Valstybės Tarybos sprendimas *Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (SCARA)*
([109]) Šiuo metu jis kodifikuotas Bendrojo mokesčių kodekso 1609w straipsnyje.

(188) Teisės nuostatose nurodytuose Prancūzijos teisės aktuose tiksliai apibūdintos užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis. Tokios užduotys yra gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro, gyvūnų keliamo pavojaus prevencija ([110]), krovinių skyriuje esančio bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas, bendrų vietų, iš kurių galima patekti į rezervuotą zoną, patikra ([111]), aplinkos kontrolės priemonės ([112]) ir automatizuota sienų kontrolė vykdant biometrinį tapatybės nustatymą. Nuoroda į automatizuotą sienų kontrolę vykdant biometrinį tapatybės nustatymą į teisės aktus įtraukta 2008 m. Likusios užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, nepakito nuo tada, kai ši priemonė įdiegta, ir atitinka Sprendime *SCARA* nurodytas užduotis. Įvairiuose nacionalinės teisės ir ES teisės aktuose yra nurodyti oro uostų veiklos vykdytojų įsipareigojimai, susiję su šių užduočių vykdymu. Pavyzdžiui, aptariant gelbėjimą ir orlaivių apsaugą nuo gaisro šiuose teisės aktuose tiksliai nustatyta, kiek žmogiškųjų ir materialinių išteklių reikia turėti atsižvelgiant į oro uosto ypatumus.

(189) Atitinkamame oro uoste visos juo besinaudojančios oro transporto bendrovės turi mokėti oro uosto mokestį. Juo apmokestinamas keleivių skaičius ir bendrovės pakrautų krovinių ir korespondencijos kiekis. Oro uosto mokesčio tarifas kiekvieno oro uosto atveju vienam keleiviui arba vienai krovinių ar korespondencijos tonai kasmet nustatomas atsižvelgiant į numatytas sąnaudas, patirtas vykdant pagal priemonę finansuojamas užduotis.

(190) Oro uostų veiklos vykdytojai kasmet parengia metinę sąnaudų ir transporto deklaraciją. Šioje deklaracijoje nurodomi praėjusių metų transporto srautai, nustatytos sąnaudos, susijusios su saugos ir saugumo užduotimis ([113]), taip pat sumos, gautos surinkus oro uosto mokestį ir pritaikius papildomą šių užduočių finansavimo priemonę. Be to, jose pateikiamos einamųjų metų ir dvejų po jų einančių metų transporto, sąnaudų ir pajamų, susijusių su saugos ir saugumo užduotimis, prognozės. Šias deklaracijas tikrina administracinės institucijos, kurios visų pirma gali atlikti patikras vietoje. Vėliau tuo remiantis tarpministeriniu nutarimu nustatomas mokesčio tarifas.

(191) Kadangi mokesčio tarifas apskaičiuojamas remiantis numatytais sąnaudų ir transporto duomenimis, buvo įdiegtas *a posteriori* koregavimo mechanizmas siekiant užtikrinti, kad iš oro uosto mokesčio gautos pajamos, prie kurių prireikus pridedamas pagal apibūdintą papildomą priemonę skiriamas finansavimas, neviršytų iš tikrųjų patirtų sąnaudų, susijusių su atitinkamomis užduotimis. Aptariamos sąnaudos apima veiklos sąnaudas ir darbuotojų sąnaudas, patirtas vykdant šias užduotis, amortizacijos sąnaudas, atitinkančias vykdant šias užduotis atliktas investicijas, ir dalį su šiomis užduotimis susijusių pridėtinių išlaidų ([114]). Veiklos vykdytojai turi tvarkyti daugiametę pajamų, gautų iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę, ir sąnaudų, patirtų vykdant atitinkamas užduotis, sąskaitą. Nustačius teigiamą likutį, jis perkeliamas į sujungtas ankstesnių metų sąskaitas, taigi gali būti gautas teigiamas arba neigiamas likutis. Į šį likutį atsižvelgiama nustatant kitų metų mokesčio tarifą. Be to, teigiamo likučio lėšomis finansuojamos veiklos vykdytojo finansinės išlaidos.

(192) Sukūrus finansavimo oro uosto mokesčio lėšomis priemonę, ją reikėjo papildyti papildoma priemone. Iš tikrųjų su saugumu ir sauga susijusios sąnaudos nėra proporcingos oro transporto srautui, kitaip negu iš oro uosto mokesčio gautos pajamos. Šiomis aplinkybėmis paaiškėjo, kad oro uostuose, kuriuose transporto srautas nedidelis, reikėjo nustatyti didelį oro uosto mokesčio tarifą, kuris, manoma, yra didelė našta naudotojams, kad būtų subalansuotos su sauga ir saugumu susijusios sąnaudos. Taigi buvo numatyta, kad šiems oro uostams galima nustatyti mažesnį negu reikalaujamas oro uosto mokestį, siekiant padengti sąnaudas ir taikyti papildomą finansavimo priemonę, kad prireikus būtų finansuojamos užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis.

(193) Šiuo klausimu viena po kitos buvo taikomos įvairios papildomos priemonės. Pirmiausia Prancūzijos institucijos naudojosi patikos fondu – Paramos oro uostams ir oro transportui fondu (FIATA), kuris, kartu su įvestu oro uosto mokesčiu, įsteigtas minėtu 1998 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 98–1266. Šiuo fondu, kuriam skiriama dalis civilinės aviacijos mokesčio, pakeistas Tolygaus oro transporto srautų paskirstymo fondas (pranc. *fonds de péréquation des transports aériens* – FPTA), kurio pirminė paskirtis buvo finansuoti oro maršrutus, padedančius užtikrinti regionų vystymąsi ir teritorijos planavimą. FIATA lėšomis buvo finansuojamos tos pačios užduotys kaip ir FPTA lėšomis, finansavimą išplėtus – įtraukus oro uosto mokesčiu finansuojamas užduotis, kad maži oro uostai galėtų papildyti oro uosto mokestį. Konkrečiai FIATA užduotys iš esmės suskirstytos į du atskirus skyrius: oro uostų skyrių, siekiant

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

([111]) Pavyzdžiui, vykdant šią užduotį galima pastatyti ir prižiūrėti užtvaras, kuriomis viešoji zona atskirta nuo rezervuotos zonos, arba rezervuotos zonos prieigose įdiegti stebėjimo vaizdo kameromis sistemą.

([112]) Ši užduotis visų pirma apima triukšmo, prireikus siejamo su orlaivių skrydžių trajektorijomis, matavimą ir oro bei vandens kokybės patikras oro uostų aplinkoje.

([113]) Užduotys, kurias galima finansuoti oro uosto mokesčio lėšomis, apibūdintos pirmiau.

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

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

(194) 2005 m. FIATA panaikintas, ir dvejus metus atitinkamas finansavimas buvo tiesiogiai skiriamas iš valstybės biudžeto taikant tuos pačius veikimo principus, visų pirma apimančius valdymo komiteto nuomonę. 2008 m. valstybė šią priemonę pakeitė priemone, pagal kurią padidintas oro uosto mokestis – nustatytas didesnis mokestis už tą, kuris būtinas norint tam tikruose oro uostuose padengti su saugumo ir saugos užduotimis susijusias sąnaudas. Gautas perviršis perskirstomas mažiausiems oro uostams, siekiant papildyti iš juose renkamo oro uosto mokesčio gautas pajamas.

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

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

(196) Kaip naujosiose gairėse priminė Komisija, Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį ([115]). Pagal naująsias gaires ([116]) veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, apsauga nuo gaisro, priemonės, kuriomis siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai laikoma neekonomine.

(197) Be to, naujosiose gairėse nurodyta, jog tam, kad viešasis neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turi būti skirtas tik dėl šios veiklos patirtoms sąnaudoms kompensuoti, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Dėl antrosios sąlygos gairėse nurodyta, kad jeigu pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias sąnaudas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos sąnaudos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonomine ([117]).

(198) Veikla, kuri finansuojama pagal 8.1.1.2 skirsnyje apibūdintą bendrąją valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, yra tokia: civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų ([118]), policijos užduotys ([119]), gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro ([120]), oro transporto saugumo užtikrinimas ([121]), taip pat žmonių ir gamtos aplinkos apsauga ([122]). Ši veikla teisėtai gali būti laikoma veikla, už kurią atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus. Todėl, Komisijos nuomone, Prancūzija teisingai nusprendė, kad pagal valstybės pagalbos teisę šios užduotys yra valstybinio, kitaip sakant, neekonominio, pobūdžio.

(199) Taigi Prancūzija taip pat gali numatyti teikti viešąjį finansavimą, skirtą sąnaudoms, kurias oro uostus valdančios įstaigos patyrė vykdydamos šias užduotis, kompensuoti, jeigu dėl šio finansavimo nei suteikiama kompensacijos permoka, nei diskriminuojami oro uostai, nes pagal nacionalinės teisės aktus įpareigojimas vykdyti šias užduotis visiems oro uostams nustatytas jų neišskiriant.

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

([116]) 35 punktas.

([117]) 36 ir 37 punktai.

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

([119]) Šiai kategorijai priklauso automatizuota sienų kontrolė vykdant biometrinį tapatybės nustatymą.

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

([121]) Šiai kategorijai priklauso gyvūnų keliamo pavojaus prevencija.

([122]) Šiai kategorijai priklauso aplinkos kontrolės priemonės.

(200) Taigi, viena vertus, pažymėtina, kad apibūdinta sistema taikoma visiems Prancūzijos civiliniams oro uostams – tiek sistemos nuostatos, susijusios su kompensuojamų užduočių sritimi, tiek nuostatos dėl finansavimo priemonių. Todėl nediskriminavimo sąlyga įvykdyta. Iš tikrųjų nors Prancūzijos teisės aktais oro uostus valdančioms įstaigoms pavesta vykdyti valstybės užduotis, pagal teisės aktus šias užduotis finansuoja ne jos, bet valstybė. Taigi su šiomis užduotimis susijusias sąnaudas kompensuojant viešosiomis lėšomis, sąnaudos, kurias pagal Prancūzijos teisinę tvarką paprastai turėtų patirti oro uostus valdančios įstaigos, nesumažinamos.

(201) Kita vertus, iš 8.1.1.2 skirsnyje pateikto apibūdinimo matyti, kad Prancūzijos teisės aktuose nustatyta sistema pagrįsta griežtais sąnaudų patikros mechanizmais, taikomais ir *a priori*, ir *a posteriori*, užtikrinant, kad oro uostus valdančius įstaigos iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą priemonę gautų tik tokias sumas, kurios būtinos sąnaudoms padengti.

(202) Todėl taikant šią sistemą Prancūzijos oro uostus valdančių įstaigų, įskaitant Angulemo oro uostą valdančias įstaigas, gautas finansavimas nėra valstybės pagalba.

8.1.2. *Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

8.1.2.1. Valstybiniai ištekliai

(203) Pagal 2002 m. sutartimi nustatytą teisinį pagrindą, vėliau pagal 2009 m. subrangos sutartį kelios vietos bendrijos ir kitos valstybės institucijos suteikė subsidijų vienas po kito veikusiems oro uosto veiklos vykdytojams. Šie veiklą vykdę subjektai – tai CG16, COMAGA, CCBC, SMAC ir Angulemo PPR.

(204) Siekdama nustatyti, ar Angulemo PPR ištekliai yra valstybiniai ištekliai, Komisija pažymi, kad viešoji administracinė įstaiga yra savarankiškas administracinis subjektas, kurį atidžiai tikrina Prancūzijos valstybės centrinė valdžia ([123]). Be to, PPR bendrajame biudžete yra daug mokestinių pajamų, surinktų iš verslo ir bendrovių registre užregistruotų įmonių. Todėl Komisija mano, kad Angulemo PPR ištekliai yra valstybiniai ištekliai.

(205) Be to, taikant SESV 107 straipsnio 1 dalį teritorinių bendrijų ištekliai yra valstybiniai ištekliai ([124]). Taigi SMAC nariai, kurie sutartimi įsipareigojo į SMAC sąskaitas pervesti daug nuosavų išteklių, yra prekybos ir pramonės rūmai, teritorinė bendrija ([125]) arba viešieji subjektai, kuriuos sudaro teritorinės bendrijos. Todėl Komisija mano, kad SMAC ištekliai yra valstybiniai ištekliai.

8.1.2.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

(206) Komisijos nuomone, viešosios teisės subjektų sprendimai, kuriais leidžiama teikti atitinkamas subsidijas, priskirtini valstybei ([126]).

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

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

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

([125]) CG16.

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

(208) Dėl Angulemo PPR priimtų priemonių Komisija pirmiausia pažymi, kad prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios administracinės įstaigos, taigi jiems taikoma viešoji teisė. Komisija taip pat pabrėžia, kad Prancūzijos teisėje prekybos ir pramonės rūmai apibūdinti kaip „valstybės tarpininkai“ ir jiems pavesta užduotis padėti užtikrinti teritorijų ekonominį vystymąsi, patrauklumą ir planavimą, taip pat remti įmones ir jų asociacijas ([127]). Taigi prekybos ir pramonės rūmams pavesta užduotis eksploatuoti oro uostą susijusi su jų pareiga padėti vykdyti PPR plėtrą vietos ir regiono mastu, nors pati oro uosto eksploatavimo veikla yra ekonominė ([128]).

(209) Komisija taip pat pabrėžia, kad pagal Prekybos kodekso R 712–2 ir paskesnius straipsnius prekybos ir pramonės rūmus prižiūri valstybės atstovai. Taigi priežiūros institucija gali dalyvauti visuose prekybos ir pramonės rūmų generalinių asamblėjų posėdžiuose ir prašyti, kad šių asamblėjų darbotvarkė būtų papildyta tam tikrais klausimais. Visų pirma nutarimai dėl pirminio, taisomojo ir įvykdyto biudžetų vykdytini tik tuomet, jeigu juos net ir netiesiogiai patvirtino priežiūros institucija. Tačiau šiuo atveju tokiuose biudžetuose buvo nurodyta, kad oro uosto veiklos vykdytojams, įskaitant už oro uostą atsakingą PPR skyrių ([129]), pervedama lėšų, kurios nurodytos šio sprendimo 28–29 konstatuojamosiose dalyse ([130]).

(210) Atsižvelgdama į šiuos veiksnius Komisija mano, kad Angulemo PPR, įskaitant už oro uostą atsakingą PPR skyrių, yra valdžios sektoriaus dalis ([131]) ir kad Angulemo PPR priimtos priemonės, kuriomis remiami Angulemo oro uosto veiklos vykdytojai, neišvengiamai priskirtinos valstybei.

8.1.3. *Oro uosto veiklos vykdytojams suteiktas atrankusis pranašumas*

(211) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba įmonei, reikėtų nustatyti, ar atitinkama įmonė gauna ekonominės naudos, dėl kurios nepatiria sąnaudų, kurias paprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba neįgyja pranašumo, kurio neturėtų įprastomis rinkos sąlygomis ([132]).

(212) Šiuo atveju Prancūzijos institucijos mano, kad visas Angulemo oro uostas gali būti laikomas teikiančiu VESP. Tokiu oro uostu jis gali būti laikomas dėl savo vaidmens planuojant teritoriją ir užtikrinant ekonominį ir socialinį regiono vystymąsi. Todėl jam skirtas finansavimas neturėtų būti laikomas valstybės pagalba pagal Sprendimą *Altmark*, nes dėl jo oro uostas faktinio pranašumo neįgijo.

(213) Kadangi Prancūzijos institucijos teigia, jog dėl Angulemo oro uostą valdančioms įstaigoms skirtų finansinių įnašų atrankusis pranašumas pagal minėtą Sprendimą *Altmark* nesuteiktas, Komisija turi nagrinėti, ar šiuo atveju įvykdytos minėtu sprendimu nustatytos sąlygos. Šiuo klausimu reikėtų priminti, kad Teisingumo Teismas šiame sprendime nusprendė, jog viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti suteiktos kompensacijos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nėra pagalba, jeigu įvykdytos visos keturios toliau nurodytos sąlygos:

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

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

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

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

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

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

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

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

— kompensacija neviršija sumos, kuri būtina visoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtoms sąnaudoms arba jų daliai padengti, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos įsipareigojimus (trečioji sąlyga);

— kai įmonė, kuriai pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pasirinkta nesurengus viešųjų pirkimų procedūros, būtinos kompensacijos dydis buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias vykdydama šiuos įsipareigojimus būtų patyrusi įprasta gerai valdoma įmonė, turinti tinkamų priemonių būtiniems viešosios paslaugos reikalavimams vykdyti, analize, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant šiuos įsipareigojimus (ketvirtoji sąlyga).

(214) Komunikate dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą ([133]) (toliau – VESP komunikatas) Komisija pateikė gaires, kuriomis siekiama paaiškinti reikalavimus, susijusius su kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas. Šiame komunikate nagrinėjamos įvairios Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos, kaip antai visuotinės ekonominės svarbos paslaugos sąvoka pagal SESV 106 straipsnį, pavedimo reikalavimas, įpareigojimas nustatyti kompensacijos kriterijus, būtino kompensacijos permokos išvengimo principai ir paslaugos teikėjo atrankos principai.

(215) Kadangi Sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos taikomos visos kartu, jeigu nesilaikoma vienos iš šių sąlygų, nagrinėjamos priemonės pagal Sąjungos teisę laikomos valstybės pagalba. Todėl atsižvelgdama į nagrinėjamas priemones Komisija mano, kad reikia ir užtenka apžvelgiant visus atitinkamus laikotarpius išnagrinėti pirmąją ir ketvirtąją Sprendimo *Altmark* sąlygas.

8.1.3.1. Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos apibrėžtis (pirmoji sąlyga)

a) Analizės pagrindas

(216) Pagal pirmąją Sprendime *Altmark* nustatytą sąlygą reikalaujama apibrėžti su VESP susijusią užduotį. Šis reikalavimas sutampa su SESV 106 straipsnio 2 dalies reikalavimu ([134]); iš šios dalies matyti, kad už VESP valdymą atsakingos įmonės – tai įmonės, kurioms pavesta speciali užduotis ([135]). Paprastai specialios su viešąja paslauga susijusios užduoties pavedimas reiškia paslaugų, dėl kurių veiklos vykdytojas neįsipareigotų arba įsipareigotų ne tokiu pat mastu ar ne tokiomis pat sąlygomis, jei paisytų savo komercinio intereso, teikimą ([136]). Pagal viešojo intereso kriterijų Sąjungos valstybės narės gali nustatyti tokioms paslaugoms taikomus konkrečius įpareigojimus.

(217) Tačiau Komisija mano, kad konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų nederėtų nustatyti veiklai, kurią patenkinamai ir su valstybės nustatytu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis (susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga) jau vykdo arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės. Aptariant tai, ar paslaugą gali teikti rinkoje veikianti įmonė, reikėtų priminti, kad su VESP apibrėžtimi susijusi Komisijos kompetencija apima tik tikrinimą, ar atitinkama valstybė narė nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos paslaugą pripažinusi VESP ([137]).

(218) Be to, kai Sąjungos lygmeniu nustatytos konkrečios taisyklės, jos privalomos valstybių narių diskrecijai, nepažeidžiant Komisijos galimybės atlikti vertinimą, kuriuo, norint patikrinti valstybės pagalbą, siekiama nustatyti, ar VESP tinkamai apibrėžta ([138]).

(219) Paprastai Komisija *a priori* neatmeta galimybės, kad viso oro uosto valdymas gali būti laikomas VESP. Šiuo klausimu naujosiose gairėse nurodyta, kad toks valdymas VESP gali būti laikomas tinkamai pagrįstais atvejais ([139]), pavyzdžiui, jeigu be oro uosto regionas nuo likusios Sąjungos dalies būtų atskirtas tiek, kad tai kenktų jo socialiniam ir ekonominiam vystymuisi. Pateikiant tokį vertinimą, susijusį su tuo, kad viešąją paslaugą iš tikrųjų reikia teikti, turi būti atsižvelgiama į paslaugų teikimą naudojantis kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, greitaisiais traukiniais arba

([133]) 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4).
([134]) 2008 m. vasario 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BUPA prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 171 ir 224 punktai.
([135]) Visų pirma žr. 1974 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą *BRT prieš SABAM*, 127/73, Rink. p. 313.
([136]) Žr. minėto 2011 m. VESP komunikato 46–47 punktus.
([137]) Žr. minėto VESP komunikato 47 punktą.
([138]) Žr. minėto VESP komunikato 46 punktą.
([139]) Žr. naujųjų gairių 69–73 punktus.

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

(220) Šiuo klausimu Komisija primena, kad norint paslaugą pagrįstai laikyti VESP valstybės institucijų siekiamas visuotinės svarbos tikslas turi būti platesnės apimties negu SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytas tikslas užtikrinti veiklos arba atskirų sričių ekonominę plėtrą. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas nustatė, kad VESP būdingi konkretūs ypatumai, kurių neturi kita ekonominė veikla ([140]), ir kad už VESP valdymą atsakingos įmonės – tai įmonės, kurioms pavesta speciali užduotis ([141]). Todėl apskritai Komisija mano, kad oro uostą valdančios įstaigos vykdomos užduotys VESP pagrįstai gali būti laikomos tik tuomet, jeigu visas oro uosto aptarnaujamas regionas arba jo dalis be oro uosto būtų atskirtas nuo likusios ES teritorijos tiek, kad būtų pakenkta regiono ekonominiam ir socialiniam vystymuisi.

(221) Sprendime pradėti procedūrą Komisija iš esmės nusprendė, kad oro uosto valdymo užduotys, susijusios su konkrečių viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, pavyzdžiui, su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos VESP. Tačiau oro uosto platformos, visų pirma skirtos komerciniams skrydžiams, plėtra, neatsižvelgiant į tai, ar paslaugos teikiamos su viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusiais maršrutais, negali būti laikoma visuotinės svarbos paslauga.

(222) Šiuo klausimu Komisija, viena vertus, pažymi, kad į arčiausiai Angulemo oro uosto esančius oro uostus, kuriuose teikiamos paslaugos reguliariaisiais maršrutais, automobiliu galima nuvykti tik per ilgiau nei pusantros valandos ([142]). Kita vertus, nors Angulemas yra centrinis Prancūzijos žemyninės teritorijos vakarinės dalies miestas, jis neprijungtas prie Prancūzijos rytinę dalį jungiančių greitkelių ir greitųjų geležinkelių linijų. Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal taikomus ES teisės aktus ([143]) pareiga vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus – skraidinti iš Angulemo oro uosto į Liono oro uostą ir atgal – apima dalį nagrinėjamo laikotarpio. Šiais viešųjų paslaugų įsipareigojimais visų pirma siekta užtikrinti, kad iš Angulemo ir į jį būtų teikiama pakankamai reguliariųjų transporto paslaugų ([144]).

(223) Be to, Komisija primena, kad nagrinėjamais laikotarpiais vidutinis Angulemo oro uosto transporto srautas sumažėjo ir buvo daug mažesnis negu 200 000 keleivių per metus ([145]) ir kad šio oro uosto pajamų formavimo sąskaitoje yra struktūrinis deficitas, kaip nurodyta 0 konstatuojamojoje dalyje.

(224) Atsižvelgiant į šiuos Angulemo oro uosto ypatumus galima manyti, kad jeigu veiklos vykdytojas paisytų savo komercinio intereso, jis neįsipareigotų valdyti šio oro uosto, bent jau ne įprastomis verslo sąlygomis.

(225) Todėl atsižvelgdama į Angulemo geografinę padėtį – mieste įdiegtą transporto tinklą, tai, kad arti nėra oro uosto, kuris keleiviams galėtų būti tinkama transporto alternatyva, labai mažą transporto srautą ir oro uosto struktūrinį deficitą – Komisija mano, kad Prancūzija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nusprendusi, jog Angulemo oro uostą valdančių įstaigų užduotys, susijusios tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos VESP. Tačiau komercinė oro uosto plėtra sukuriant naujų oro maršrutų arba išplečiant su aviacija nesusijusią veiklą iš esmės negali atitikti viešojo intereso kriterijaus, dėl kurio paslauga pagrįstai laikoma VESP. Visų pirma Komisija mano, kad dėl valstybės institucijų skiriamos grynųjų sąnaudų, patirtų teikiant VESP, kompensacijos neturi sumažėti ekonominių paskatų oro uostą valdančiai įstaigai užmegzti komercinius santykius su oro transporto bendrovėmis.

(226) Taigi atsižvelgdama į šiuos aspektus Komisija turi nustatyti, kokia Angulemo oro uostą valdančių įstaigų veikla kiekvienu nagrinėjamu valdymo laikotarpiu gali patekti į VESP sritį, ir kokia negali.

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

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

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

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

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

([145]) Žr. 2 lentelę.

b) VESP sritis

(227) Aptariant 2002–2006 m. laikotarpį, kai oro uostą eksploatavo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, pažymėtina, kad siekiant užtikrinti su viešąja paslauga susijusių užduočių, apimančių įsipareigojimus aviacijos srityje ir viešosios paslaugos tęstinumą ([146]), vykdymą buvo sudaryta 2002 m. sutartis. Šia sutartimi taip pat siekta užtikrinti oro uosto plėtrą. Sutarties preambulėje šiuo klausimu nurodyta, kad sutartį pasirašančios šalys *„nusprendė bendromis pastangomis nustatyti ir finansuoti“* Angulemo oro uosto *„plėtros, tvarkymo ir eksploatavimo politiką“*.

(228) Atsižvelgdama į 221–226 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus aspektus Komisija mano, kad valdymo užduotys, apibūdintos koncesijos sutartyje ir su ja susijusiose specifikacijose, kuriose aptariamos su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios pareigos, gali būti laikomos visuotinės svarbos užduotimis ir kad šių užduočių laikymas VESP nėra akivaizdi vertinimo klaida.

(229) Tačiau tikslas vykdyti komercinę oro uosto plėtrą kuriant naujus oro maršrutus arba plečiant su aviacija nesusijusią veiklą neatitinka viešojo intereso kriterijaus, dėl kurio paslauga pagrįstai laikoma VESP. Šio tikslo negalima pateisinti Prancūzijos institucijų nurodytu tikslu užtikrinti regiono vystymąsi.

(230) Vis dėlto pažymėtina, kad iš tikrųjų vienintelės tikrai sumokėtos kompensacijos skirtos ne sąnaudoms, kurios patirtos pradėjus teikti paslaugas naujais maršrutais, sudarius sutartis su naujomis oro transporto bendrovėmis arba plėtojant su aviacija nesusijusią Angulemo oro uosto veiklą, bet tik veiklai, kuri gali būti laikoma VESP, kompensuoti.

(231) Aptariant 2007–2011 m. laikotarpį, kai oro uostą bendrai eksploatavo SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius, pažymėtina, kad, viena vertus, pagal 2006 m. gruodžio 21 d. SMAC įstatus šiai profesinei sąjungai pavestos užduotys tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą. Kita vertus, pagal 2009 m. sausio 22 d. sudarytą SMAC ir Angulemo PPR valdymo subrangos sutartį už oro uostą atsakingo PPR skyriaus kompetencija, susijusi su eksploatuojant oro uostą atliekamomis investicijomis, perleista SMAC. Kitos su oro uosto eksploatavimu susijusios užduotys pagal valdymo subrangos sutartį pavestos už oro uostą atsakingam PPR skyriui.

(232) Be to, pagal SMAC įstatus profesinės sąjungos tikslas – *„užtikrinti* [Angulemo ir Konjako oro uostų] *komercinių oro susisiekimo paslaugų, teikiamų keleivių arba krovinių skraidinimo, verslo aviacijos, laisvalaikio arba turizmo srityse, mokymo veiklos ir bet kokios susijusios veiklos, galinčios padėti siekti šio tikslo, plėtrą“*.

(233) Taigi, kaip jau nurodyta 225 konstatuojamojoje dalyje, visuotinės svarbos užduotimis gali būti laikomos tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios valdymo užduotys, ir tik šių užduočių laikymas VESP gali būti nepripažintas akivaizdžia vertinimo klaida.

(234) Tačiau, kaip priminta 225 konstatuojamojoje dalyje, komercinių skrydžių plėtra negali būti laikoma VESP, taip pat ir tuomet, jeigu šios plėtros tikslas – skatinti regiono vystymąsi. Vis dėlto pažymėtina, kad SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius konkrečiai su naujų transporto paslaugų plėtra susijusių sąnaudų patyrė tik dėl komercinių santykių su *Ryanair*. Kadangi SMAC ir už oro uostą atsakingas PPR skyrius turi būti laikomi kartu vykdžiusiais oro uostą valdančios įstaigos ekonominę veiklą su *Ryanair*, kompensacija, kurią SMAC skyrė dėl 2008 m. sutarčių patirtoms papildomoms sąnaudoms kompensuoti, turi būti nagrinėjama vertinant, ar pagal šias sutartis galėjo būti suteikta valstybės pagalba.

(235) 2001 m. birželio 23 d. SMAC nutarime nurodyta, kad SMAC oro transporto bendrovėms tiesiogiai moka ne pagal sutartis mokamas išmokas, skirtas komercinei oro uosto plėtrai užtikrinti. Todėl finansinės priemonės, susijusios su naujų transporto paslaugų plėtros srityje vykdoma veikla, negali būti laikomos VESP ir bus nagrinėjamos vertinant bendrovei *Ryanair* išmokėtos pagalbos priemones ([147]).

([146]) Šie įsipareigojimai nurodyti 2002 m. koncesijos sutarties specifikacijų 20 ir 21 straipsniuose.
([147]) Žr. šio sprendimo 9 skirsnį.

(236) Galiausiai techninėse specifikacijose ir sąlygose, susijusiose su 2012 m. sausio 1 d. prasidėjusiu laikotarpiu, kuriuo oro uostą bendrai eksploatuoja SMAC ir *SNC-Lavalin*, nurodyta ne tik užduotis, susijusi su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, bet ir užduotis reklamuoti oro uostą ir skatinti jo veiklos plėtrą. Antai pagal techninių specifikacijų ir sąlygų 9 straipsnį „*veiklos vykdytojas, siekdamas naudos vietos turizmui ir ekonomikai, privalo siekti, kad būtų imtasi visų oro uosto veiklos ir jame teikiamų turizmo paslaugų plėtros priemonių*“. Šiuo tikslu toje pačioje nuostatoje nurodyta, kad veiklos vykdytojas „*to siekdamas reklamuoja oro uostą dabartiniams ir galimiems naudotojams, taip pat komercinės ir verslo aviacijos sektoriaus subjektams, turizmo veiklos vykdytojams, krovininio oro transporto, mokymo ir orlaivių priežiūros srityse veikiantiems veiklos vykdytojams arba visiems veiklos vykdytojams, plėtojantiems oro uosto veiklą papildančią arba su ja susijusią veiklą*“.

(237) Taigi iš ataskaitos, kurią SMAC pateikė konkurso komisijai, matyti, kad aktyviais veiksmais pagrįstame scenarijuje *SNC-Lavalin* pateiktas plėtros planas buvo lemiamas veiksnys pasirenkant šį pasiūlymą. Be to, iš nutarimo skirti sutartį ir įsipareigojimų akte nurodytų užmokesčių matyti, kad veiklos vykdytojas tuo metu buvo numatęs vėl pradėti vykdyti keleivinio transporto veiklą – pavesti pigių skrydžių oro transporto bendrovei skraidinti iš Anglijos ir Airijos. Parengtame plane nurodyta, kad per šešerius metus paslaugos laipsniškai bus pradėtos teikti trimis maršrutais: kas dvejus metus pradės veikti po vieną papildomą maršrutą.

(238) Taigi, kaip jau nurodyta 225 konstatuojamojoje dalyje, valdymo užduotys, susijusios tik su veiklai tinkamos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu, gali būti laikomos visuotinės svarbos užduotimis, ir jų laikymas VESP negali būti pripažintas akivaizdžia vertinimo klaida.

(239) Tačiau, kaip priminta 225 konstatuojamojoje dalyje, komercinių skrydžių plėtra negali būti laikoma VESP, taip pat ir tuomet, jeigu šios plėtros tikslas – skatinti regiono vystymąsi. Taigi su šia veikla susijusios finansinės priemonės negali būti laikomos skirtomis VESP finansuoti.

(240) Tačiau pažymėtina, kad vienintelės kompensacijos, kurios nuo 2012 m. sausio mėn. iš tikrųjų sumokėtos oro uostą valdančiai įstaigai, nesusijusios su sąnaudomis, patirtomis dėl komercinių skrydžių plėtros. Prancūzijos institucijos įsipareigojo Komisijai pranešti apie bet kokią paramos priemonę, kurią SMAC arba ją sudarantys subjektai ateityje gali suteikti oro transporto bendrovėms, kad šios teiktų paslaugas maršrutais iš Angulemo oro uosto.

c) Pavedimas

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

— viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė;

— atitinkama įmonė ir prireikus atitinkama teritorija;

— bet kokių atitinkamos institucijos įmonei suteiktų išskirtinių arba specialiųjų teisių pobūdis;

— kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai;

— galimų kompensacijos permokų vengimo ir išieškojimo tvarka.

i) 2002–2006 m. laikotarpis

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

([148]) Žr. minėto VESP komunikato 52 punktą.

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

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

ii) 2007–2011 m. laikotarpis

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

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

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

iii) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

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

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

([149]) Žr. šio sprendimo 18 konstatuojamąją dalį.
([150]) Ši procedūra vykdoma taip: kiekvienais metais Angulemo PPR nustato biudžeto gaires, ir pagal jas kiekvienas skyrius parengia savo biudžetus. Bendrasis oro uosto skyrius kasmet rudenį pateikia n, n+1, n+2 metų biudžeto projektą. Tuomet išrinkti Angulemo PPR biuro nariai šiuos biudžetus nagrinėja ir gali daryti jų pakeitimus. Biurui patvirtinus, oro uosto biudžetas ir kitų skyrių biudžetai pateikiami Generalinei asamblėjai, ir juos svarsto išrinkti Angulemo PPR nariai, kurie dėl jų balsuoja – toks balsavimas lemia, ar bus leista juos įgyvendinti. Be to, nuolat yra teikiamos ataskaitos siekiant patikrinti, ar patvirtintas biudžetas vykdomas tinkamai. N+1 metais Generalinei asamblėjai pateikiamas n metų biudžetas, kuriame gali būti pateikta pastabų dėl nustatytų skirtumų. Generalinė asamblėja dar kartą balsuoja, kad būtų pritarta įvykdytiems biudžetams.
([151]) SMAC įstatų 17 straipsnis.
([152]) Žr. 150 išnašą.
([153]) 2011 m. liepos 19 d. *SNC-Lavalin* įsipareigojimų aktas, kuriam pagal 2011 m. birželio 23 d. nutarimą SMAC pritarė 2011 m. rugpjūčio 8 d.
([154]) Žr. šio sprendimo 23 konstatuojamąją dalį.

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

(249) Todėl reikėtų manyti, kad oro uosto valdymo užduotis bendrovei *SNC-Lavalin* taip pat buvo pavesta dokumentu, atitinkančiu Sprendime *Altmark* nustatytas sąlygas.

(250) Taigi Komisija pažymi, kad kiekvienu jos vertinamu Angulemo oro uosto eksploatavimo laikotarpiu oro uostą valdžiusi (-os) įstaiga (-os) pavedimu iš tikrųjų buvo įpareigota vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su veiklai tinkamos platformos būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu. Todėl atsižvelgiant tik į nurodytas užduotis pirmoji Sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga įvykdyta.

8.1.3.2. Paslaugos teikėjo atranka (ketvirtoji sąlyga)

(251) Komisija taip pat mano, kad atsižvelgiant į visus atitinkamus laikotarpius reikėtų išnagrinėti ketvirtąją Sprendimo *Altmark* sąlygą.

(252) Komisija primena, kad pagal šią sąlygą kompensacija turi būti arba suteikta surengus viešųjų pirkimų procedūrą, dėl kurios galima atrinkti kandidatą, gebantį šias paslaugas teikti mažiausia bendruomenei kaina (pirmoji kriterijaus dalis), arba nustatyta remiantis įprasta gerai valdoma įmone, turinčia tinkamų būtinų priemonių (antroji kriterijaus dalis).

a) Dėl pirmosios kriterijaus dalies

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

(253) 2002 m. rugsėjo 20 d. ministro nutarimu ([155]), paskelbtu 2002 m. spalio 5 d. Prancūzijos Respublikos oficialiajame leidinyje, koncesija 2002–2006 m. eksploatuoti oro uostą buvo suteikta Angulemo PPR. 2006 m. gruodžio 21 d. prefekto nutarimu, kuriuo įsteigiama SMAC, ir 2009 m. subrangos sutartimi užduotis 2007–2011 m. tiesiogiai arba netiesiogiai tvarkyti, įrengti, prižiūrėti, valdyti ir eksploatuoti Angulemo oro uostą pavesta SMAC.

(254) Akivaizdu, kad šie vienašaliai administraciniai dokumentai ir sutartys priimti nesurengus atviros, skaidrios ir nediskriminacinės pirkimo procedūros, dėl kurios būtų galima palyginti įvairius galimus pasiūlymus ir kompensaciją nustatyti taip, kad nebūtų suteikta valstybės pagalba.

(255) Taigi atsižvelgdama į minėtus laikotarpius Komisija mano, jog vykdytos procedūros sąlygos nebuvo tokios, kad būtų galima užtikrinti veiksmingą konkurenciją vykdant su Angulemo oro uosto valdymu susijusią užduotį. Todėl Angulemo oro uostą valdančių įstaigų atrankos procedūra neatitinka ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos pirmosios dalies, nes ją vykdant nebuvo galima atrinkti kandidato, atitinkamas paslaugas gebančio teikti mažiausia bendruomenei kaina.

ii) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

(256) Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB ([156]) 21 straipsnį surengus viešųjų pirkimų procedūrą, valdyti ir eksploatuoti oro uostą pavesta bendrovei *SNC-Lavalin*. Be to, prieš vykdydamos šią procedūrą Prancūzijos institucijos paskelbė kvietimą dalyvauti viešajame konkurse, paskelbtą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(257) Tačiau pažymėtina, kad Prancūzijos institucijos, kurios neprivalėjo vykdyti oficialios procedūros, turėjo plačią diskreciją pasirinkti konkurso laimėtoją ([157]). Taigi vykdant procedūrą, pagal kurią perkančiajai organizacijai suteikiama tokia diskrecija, suinteresuotųjų veiklos vykdytojų dalyvavimas gali būti ribojamas.

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

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

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

(258) Todėl, Komisijos nuomone, šiuo atveju vykdyta procedūra negali būti laikoma tinkama norint pripažinti, kad Sprendime *Altmark* nustatyta ketvirtoji sąlyga įvykdyta ([158]).

(259) Taigi Komisija turi įsitikinti, kad pagal šiuo atveju vykdytą viešųjų pirkimų procedūrą buvo galima atrinkti kandidatą, šias paslaugas gebantį teikti mažiausia bendruomenei kaina.

(260) Sutarties pagrindą sudaro nuostatos dėl: i) šešerių metų trukmės, ii) paslaugų teikėjo sutartinio įsipareigojimo dėl SMAC į oro uosto sąskaitas mokamo išlyginamojo įnašo viršutinės ribos, iii) vienodo dydžio užmokesčio už suteiktą paslaugą, iv) teisės į pelno dalį sąlygos, kuria skatinamas valdymo veiksmingumas. Galimų kandidatų buvo paprašyta pateikti pagrindinį pasiūlymą (į kurį neįtrauktos komercinio transporto paslaugos) ir aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų atitinkantį pasiūlymą (į kurį įtrauktos komercinio transporto paslaugos). Šiuo klausimu konkurso komisijai pateiktoje ataskaitoje, kurioje pristatoma rinka, pabrėžta, kad pateikti du konkuruojantys pasiūlymai. Be bendrovės *SNC-Lavalin*, pagrindinį scenarijų ir aktyviais veiksmais pagrįstą scenarijų pateikė bendrovė APCO ([159]). Aptariant bendrovės *SNC-Lavalin* pateikto pasiūlymo techninę vertę, kuri pasirinkto aktyviais veiksmais pagrįsto scenarijaus atveju (pagal scenarijų) yra panaši, pažymėtina, kad abiejų konkurentų pasiūlytos viso laikotarpio kainos buvo tokios:

(tūkst. EUR)

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

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

(tūkst. EUR)

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

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

([158]) Žr. minėto VESP komunikato 66 punktą.

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

([160]) Žr. šio sprendimo 20 konstatuojamąją dalį.

(263) Dėl oro uosto komercinei plėtrai užtikrinti skirtų ne pagal sutartį mokamų išmokų, kurios, Komisijos nuomone, negali būti tinkamai įtrauktos į VESP sritį ([161]), pažymėtina, kad sprendime pradėti procedūrą Komisijos pareikštos abejonės panaikintos. Iš tikrųjų 2001 m. birželio 23 d. SMAC nutarime nurodyta, kad pagal šias priemones lėšas SMAC tiesiogiai moka oro transporto bendrovėms. Taigi tikrinant bendrovėms *Ryanair* ir (arba) AMS skirtas priemones šią priemonę reikia nagrinėti pagal valstybės pagalbos teisę ([162]).

(264) Atsižvelgdama į šiuos aspektus Komisija mano, kad pagal procedūros, kuri vykdyta siekiant bendrovei *SNC-Lavalin* skirti viešojo pirkimo sutartį, sąlygas nebuvo galima užtikrinti, kad būtų pasirinktas pasiūlymas, pagal kurį paslaugą galima teikti mažiausia bendruomenei kaina, todėl ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos kriterijaus pirmoji dalis neįvykdyta.

b) Dėl antrosios kriterijaus dalies

(265) Aptariant 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpius pažymėtina, kad Prancūzijos institucijos turėjo įrodyti, jog kompensacija nustatyta remiantis įprasta gerai valdoma įmone, turinčia būtinų tinkamų priemonių.

(266) Šuo klausimu Komisija pažymi, kad Prancūzija tokios informacijos nepateikė. Be to, Komisija pažymi, kad kompensacija nenustatyta remiantis *a priori* nustatytu sąnaudų pagrindu arba lyginant su kitų panašių oro uostą valdančių įstaigų išlaidų struktūra. Todėl Komisija neturi su minėtais laikotarpiais susijusios lyginamosios informacijos, būtinos siekiant įvertinti, ar laikytasi su paslaugos teikėjo atranka susijusio kriterijaus.

(267) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2002–2006 ir 2007–2011 m. laikotarpiais ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta.

(268) Tokią pat išvadą reikia padaryti ir dėl laikotarpio, prasidėjusio 2012 m. liepos 1 d., nes Komisija neturi lyginamosios informacijos, būtinos siekiant įvertinti, ar laikytasi su paslaugos teikėjo atranka susijusio kriterijaus. Todėl reikia pripažinti, kad ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta taip pat ir šiuo laikotarpiu.

(269) Kadangi ketvirtoji Sprendimo *Altmark* sąlyga neįvykdyta, Komisija mano, kad vienas po kito veiklą vykdžiusiems Angulemo oro uosto veiklos vykdytojams pagal nagrinėjamas priemones buvo suteiktas pranašumas, kurio jie nebūtų turėję įprastomis rinkos sąlygomis.

8.1.4. *Poveikis ES vidaus prekybai ir konkurencijai*

(270) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos įmonės padėtis vykdant Sąjungos vidaus prekybą pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką ([163]) tam, kad dėl priemonės būtų iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.

(271) Apskritai pažymėtina, kad, kaip savo pastabose patvirtina *Ryanair*, Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos konkuruoja tarpusavyje siekdamos pritraukti oro transporto bendroves. Iš tikrųjų oro transporto bendrovės maršrutus, kuriais jos teikia paslaugas, ir atitinkamą skrydžių dažnį nustato remdamosi įvairiais kriterijais. Šie kriterijai apima galimus klientus, kurie, kaip gali tikėtis oro transporto bendrovės, keliaus maršrutais, taip pat šių maršrutų pradžioje ir pabaigoje esančių oro uostų ypatumus.

(272) Oro transporto bendrovės visų pirma nagrinėja tokius kriterijus kaip teikiamų oro uosto paslaugų pobūdis, šalia oro uosto įsikūrę gyventojai, šalia jo vykdoma ekonominė veikla, perkrova, sausumos kelias, kuriuo galima atvažiuoti į oro uostą, taip pat mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos. Mokesčių dydis – svarbus veiksnys, nes oro uostui skirtos viešosios lėšos gali būti panaudotos dirbtinai mažiems oro uosto mokesčiams išlaikyti siekiant pritraukti oro transporto bendroves, taigi dėl šių lėšų konkurencija gali būti labai iškraipyta ([164]).

([161]) Žr. šio sprendimo 225 konstatuojamąją dalį.
([162]) Žr. šio sprendimo 9 skirsnį.
([163]) 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, 1998 m. Rink. p. II-717.
([164]) Žr. naujųjų gairių 43 punktą.

(273) Todėl oro transporto bendrovės savo išteklius, visų pirma orlaivius ir įgulą, įvairiems maršrutams skiria pirmiausia atsižvelgdamos į oro uostus valdančių įstaigų teikiamas paslaugas ir jų nustatytas tokių paslaugų kainas.

(274) Kadangi oro uosto paslaugų rinka Sąjungoje yra atvira konkurencijai, vienas po kito veiklą vykdžiusiems Angulemo oro uosto veiklos vykdytojams suteiktas pranašumas gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes dėl jo dirbtinai padidėja Anguleme teikiamų oro uosto paslaugų pasiūla, palyginti su įprastomis rinkos sąlygomis. Todėl Komisija mano, kad dėl nagrinėjamų priemonių gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis Sąjungoje vykstančiai tarpusavio prekybai.

8.1.5. *Išvados dėl pagalbos*

(275) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, Komisija daro tokias išvadas:

— Prancūzija, atsižvelgdama į konkrečius Angulemo oro uosto ypatumus, galėjo nuspręsti (nepadariusi akivaizdžios vertinimo klaidos), kad vien su veiklai tinkamos oro uosto būklės išlaikymu ir infrastruktūros prieinamumu susijusios valdymo užduotys visais šiame sprendime nagrinėjamais laikotarpiais gali būti laikomos VESP;

— tačiau visais atitinkamais laikotarpiais komerciniais argumentais pagrįsta oro uosto ekonominė plėtra negali būti laikoma VESP;

— valstybės kompensacija, skirta į VESP sritį patenkantiems su viešąja paslauga susijusioms užduotims finansuoti, neatitinka ketvirtosios Sprendimo *Altmark* sąlygos visais šiame sprendime nagrinėjamais laikotarpiais. Todėl šios priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

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

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

8.2.1. *Oro uosto veiklos vykdytojams suteiktos pagalbos suderinamumas*

(277) Komisija mano, kad 2011 m. VESP sprendimas taikomas pagalbai, suteiktai visais laikotarpiais, kuriuos apima šis sprendimas. Iš tikrųjų pagal 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punktą *bet kokia [iki 2012 m. sausio 31 d.] suteikta pagalba, kuri nebuvo laikyta suderinama su vidaus rinka ir kuriai netaikytas reikalavimas apie ją pranešti pagal Sprendimą 2005/842/EB, bet atitinka šiame sprendime nustatytas sąlygas, yra suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas apie ją iš anksto pranešti*.

(278) Tačiau pirmiausia pažymėtina, kad šiomis aplinkybėmis negalima taikyti 2011 m. VESP sprendimo 4 straipsnio f punkto, kuriame nurodyta, kad pavedime, pagal kurį teikiama atitinkama pagalba, turi būti pateikta aiški nuoroda į šį sprendimą. Iš tikrųjų kadangi šiuo atveju nagrinėjama pagalba suteikta prieš įsigaliojant 2011 m. VESP sprendimui, negalima reikalauti, kad nagrinėjamuose pavedimuose būtų pateikta nuoroda į 2011 m. VESP sprendimą, nes kitaip šio sprendimo 10 straipsnio b punktas netektų prasmės. Antra, siekdama procedūros ekonomijos Komisija mano, kad svarstyti 2011 m. VESP sprendimo taikymą iki 2012 m. sausio 31 d. suteiktai pagalbai ji gali iš anksto neišnagrinėjusi, ar ši pagalba yra nesuderinama su Sprendimu 2005/842/EB. Iš tikrųjų 2011 m. VESP sprendimo 10 straipsnio b punkto tikslas – išplėsti šio sprendimo taikymą ir sprendimą taikyti iki jo įsigaliojimo suteiktai nesuderinamai pagalbai, įskaitant pagalbą, kurią prireikus galima paskelbti suderinama pagal Sprendimą 2005/842/EB.

8.2.1.1. Su taikymo sritimi susijusi sąlyga

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) 2012 m. sausio 1 d. prasidėjęs laikotarpis

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

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

([165]) Žr. šio sprendimo 225 konstatuojamąją dalį.
([166]) Techninių specifikacijų ir sąlygų 14–1 straipsnis.

(287) Taip pat nustatyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* mokamas viešasis išlyginamasis įnašas gali būti sumažintas, jeigu oro uosto sąskaitoms subalansuoti reikalinga suma yra mažesnė už įsipareigojimų akte nustatytą viršutinę ribą. Taikant šį kompensavimo mechanizmą galima kuo labiau sumažinti *ex post* kompensacijos permokos riziką.

(288) Aptariant nuolatines patikras, ar nesuteikta kompensacijos permoka, pažymėtina, kad konkurso specifikacijų III antraštinės dalies nuostatose nurodytos SMAC patikros taisyklės, dėl kurių galima patikrinti, ar įnešdama įnašą SMAC nesuteikė kompensacijos permokos, palyginti su bendrovei *SNC-Lavalin* pavestų visuotinės ekonominės svarbos užduočių sąnaudomis, ir tokios permokos išvengti.

(289) Tačiau dėl kompensacijos sumos Komisija pažymi, kad SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties pusiausvyra užtikrinama remiantis ne pagrįsto pelno nustatymu *ex ante*, bet nustatyto dydžio užmokesčiu. Komisija taip pat pažymi, kad iki šiol oro uosto transporto srautas buvo labai mažas; kad nustatyti kompensacijos apskaičiavimo ir patikros mechanizmai; kad taikoma jau apibūdinta teisės į pelno dalį sąlyga, kuria skatinamas valdymo veiksmingumas; ir kad finansiniu požiūriu *SNC-Lavalin* pasiūlymas buvo pigiausias. Atsižvelgdama į šiuos veiksnius Komisija mano, kad pagal SMAC ir *SNC-Lavalin* sutartį suteikta kompensacija gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka, jeigu Prancūzijos institucijos užtikrins, kad bendra visu sutarties galiojimo laikotarpiu bendrovei *SNC-Lavalin* išmokėtos kompensacijos suma neviršytų to, kas būtina vykdant vien viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtoms grynosioms sąnaudoms, neapimančioms su platformos komercine plėtra susijusių sąnaudų, padengti, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą.

(290) Šiuo klausimu per keturis mėnesius nuo SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties galiojimo pabaigos Prancūzijos institucijos Komisijai turės pateikti ataskaitą, kurioje bus įrodyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* suteiktos kompensacijos suma, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą, visą sutarties galiojimo laikotarpį atitinka 2011 m. VESP sprendimo 5 straipsnį.

8.2.2. *Išvados dėl pagalbos suderinamumo 2002–2017 m.*

(291) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad nuo 2002 m. jau suteikta pagalba Angulemo oro uostui valdyti, neatsižvelgiant į atitinkamas valdančias įstaigas, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį ir 2011 m. VESP sprendimą ([167]).

(292) Tačiau dėl *SNC-Lavalin* Komisija mano, kad pagal SMAC ir *SNC-Lavalin* sutartį suteikta kompensacija gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka, jeigu Prancūzija įrodys Komisijai, kad bendra visu sutarties galiojimo laikotarpiu bendrovei *SNC-Lavalin* išmokėtos kompensacijos suma neviršys to, kas būtina vykdant vien viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtoms grynosioms sąnaudoms, neapimančioms su platformos komercine plėtra susijusių sąnaudų, padengti, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą.

(293) Šiuo klausimu per keturis mėnesius nuo SMAC ir *SNC-Lavalin* sudarytos sutarties galiojimo pabaigos Prancūzijos institucijos Komisijai turės pateikti ataskaitą, kurioje bus įrodyta, kad bendrovei *SNC-Lavalin* suteiktos kompensacijos suma, įskaitant pagrįstą panaudoto kapitalo grąžos normą, visą sutarties galiojimo laikotarpį atitinka 2011 m. VESP sprendimo 5 straipsnį.

9. **BENDROVĖMS *RYANAIR* IR AMS SUTEIKTOS PAGALBOS PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

9.1. **Pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

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

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

9.1.1. *Sąvokos „įmonė“ ir „ekonominė veikla“*

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

9.1.2. *Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

9.1.2.1. Valstybiniai ištekliai

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

9.1.2.2. Priemonių priskirtinumas valstybei

(297) SMAC nutarimą, kuriuo leidžiama pasirašyti 2008 m. sutartis, vienbalsiai patvirtino viešieji subjektai, kurie yra SMAC nariai (SMAC tiesiogiai arba netiesiogiai sudaro teritorinės bendrijos, taip pat prekybos ir pramonės rūmai). Tačiau Komisija mano, kad dėl šių subjektų ypatumų su oro uosto veikla susiję SMAC sprendimai priskirtini valstybei ([168]).

(298) Todėl, Komisijos nuomone, šių sutarčių sudarymas reiškia, kad panaudoti valstybiniai ištekliai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir kad sprendimai sudaryti šias sutartis priskirtini valstybei.

9.1.3. *Atrankusis pranašumas*

(299) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonei suteiktas atrankusis ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis ([169]).

(300) Šiuo klausimu Komisija pirmiausia pažymi, kad nagrinėjamos priemonės yra atrankinės, nes jos susijusios tik su *Ryanair*. Iš tikrųjų 2008 m. sutartys sudarytos prieš paskelbiant viešuosius sprendimus dėl tarifų, kuriuose nurodyta panaši priemonė ir kurie nuo 2009 m. kovo 1 d. taikomi visoms Angulemo oro uoste veiklą norinčioms vykdyti bendrovėms. Be to, 2012 m. birželio 18 d. teismo *London Court of International Arbitration* (LCIA) sprendime dėl *Ryanair* nutrauktų 2008 m. sutarčių nurodyta, kad vyko dvišalės *Ryanair* ir Angulemo PPR atstovų derybos dėl *Ryanair* veiklos Angulemo oro uoste sąlygų. Jos vyko nuo 2009 m. rugsėjo mėn. – šį mėnesį *Ryanair* atstovai už oro uostą atsakingo PPR skyriaus atstovams pranešė apie finansinius sunkumus, kurių oro vežėjas patyrė teikdamas paslaugas maršrutu Londono Stanstedo oro uostas–Angulemas. Iš šių derybų matyti, kad oro uostą valdanti įstaiga ir *Ryanair* savo santykius laikė išskirtiniais, nes oro uostą valdanti įstaiga atmetė galimybę kreiptis į kitą oro transporto bendrovę.

(301) Be to, siekdama nustatyti, ar dėl sudarytų sutarčių bendrovei *Ryanair* suteikta ekonominės naudos, Komisija turi nagrinėti, ar vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus veikiantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, būtų sudaręs panašias sutartis.

(302) Taikydama šį principą ir atsižvelgdama į faktines šios bylos aplinkybes Komisija mano, kad visų pirma reikėtų atsakyti į tokius klausimus:

— ar rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, sudarytą kartu su rinkodaros paslaugų sutartimi, reikia nagrinėti bendrai, ar priešingai – atskirai?

— Kokios naudos tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, veikiantis vietoj už oro uostą atsakingo PPR skyriaus, būtų galėjęs tikėtis iš rinkodaros paslaugų sutarčių?

([168]) Žr. šio sprendimo 8.1.2.2 skirsnį.
([169]) Visų pirma žr. 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-342/96, Rink. p. I-2459, 41 punktą.

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

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

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

(304) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pirmiausia nusprendė, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis, kurias SMAC sudarė su oro transporto bendrove *Ryanair* ir bendrove AMS, turi būti nagrinėjamos kartu. Šiomis aplinkybėmis primintina, kad, kaip nurodė Bendrasis Teismas ([170]), iš tikrųjų siekiant patikrinti, ar valstybės subjektas veikė kaip racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, reikia įvertinti visą komercinį sandorį. Taigi vertindama ginčijamas priemones Komisija privalo atsižvelgti į visus reikšmingus aspektus ir su jais susijusias aplinkybes.

(305) Savo pastabose Prancūzija pritarė sprendime pradėti procedūrą pateiktam Komisijos požiūriui, kad kartu sudarytos sutartys – oro uosto paslaugų sutartis ir rinkodaros paslaugų sutartis – nagrinėjamos kartu. Tačiau kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, kaip antai *Ryanair*, šį požiūrį ginčija ir mano, kad rinkodaros paslaugų sutartis reikia nagrinėti atskirai.

(306) Tačiau Komisija laikosi nuomonės, kad išnagrinėjus visą bylos informaciją sprendime pradėti procedūrą pateikto požiūrio pagrįstumas patvirtintas (žr. sprendimo pradėti procedūrą 215–220 konstatuojamąsias dalis). Šiuo klausimu pažymėtina, kad dėl jokios vykdant oficialią tyrimo procedūrą perduotos informacijos pirmine Komisijos analize nesuabejota.

(307) Pirmiausia rinkodaros paslaugų sutartis sudaryta tą pačią dieną kaip ir oro uosto paslaugų sutartis, ir abi šias sutartis sudarė tos pačios šalys. Iš tikrųjų AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, ir abiejų bendrovių vadovai tie patys. Taigi *Ryanair* ir AMS – tai vienas ekonominis subjektas, nes AMS veikia atsižvelgdama į *Ryanair* interesus ir yra *Ryanair* kontroliuojama, o AMS pelnas skiriamas *Ryanair* (kaip dividendai arba padidinus bendrovės vertę). Be to, kaip išsamiai bus išdėstyta toliau, rinkodaros paslaugų sutartis susijusi su *Ryanair* paslaugų teikimu oro maršrutu iš Angulemo oro uosto. Iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyje nurodyta, kad jos pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas šiuo maršrutu; be to, ji sudaryta kartu su SMAC ir *Ryanair* oro uosto paslaugų, susijusių su tuo pačiu maršrutu, sutartimi. Todėl vien aplinkybė, kad SMAC rinkodaros paslaugų sutartis sudarė su AMS, o ne su *Ryanair*, negali trukdyti kartu sudarytas rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį laikyti vienu sandoriu.

(308) Be to, Komisija primena, kad rinkodaros paslaugų sutartis susijusi su paslaugomis, kurias *Ryanair* teikia oro maršrutais į Angulemo oro uostą. Komisija mano, kad, viena vertus, SMAC ir *Ryanair*, kita vertus, SMAC ir AMS komerciniai santykiai galėjo būti numatyti tik taikant vieną pagrindą, pagal kurį *Ryanair* pradėjo teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad Šarantos bendrijų vardu atlikus auditą ([171]) nustatyta, jog *Ryanair* yra tiesioginė „su rinkodara susijusios pagalbos“, kurios oro transporto bendrovė reikalauja, kad galėtų pradėti teikti paslaugas pigių skrydžių maršrutu, gavėja. Taigi Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad 2008 m. sutartys yra nuoseklios, bendros ir neatsiejamos. Todėl akivaizdu, kad susitariančiosios šalies SMAC atveju rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejamai susijusi su oro maršrutais, kuriais *Ryanair* teikė paslaugas į Angulemo oro uostą.

(309) Šis vertinimas pagrįstas rinkodaros paslaugų sutarties nuostatomis, iš kurių matyti, kad šios sutarties pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas maršrutu, dėl kurio kartu sudaryta oro uosto paslaugų sutartis. Šiuo klausimu rinkodaros paslaugų sutarties 1 straipsnyje, susijusiame su sutarties dalyku, nurodyta, kad „ši sutartis pagrįsta *Ryanair* įsipareigojimu teikti paslaugas oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londonas. Pagal pradinę skrydžių programą pavasarį ir vasarą vykdomi trys skrydžiai per savaitę, nebent jų nebūtų galima vykdyti dėl *force majeure*“. Be to, Komisija pažymi, kad tam tikrose rinkodaros paslaugų sutarties nuostatose *Ryanair* tiesiogiai nurodyta taip, kad ją galima laikyti sutarties šalimi, nors oficialiai ketinimais pasikeitė SMAC ir AMS. Pavyzdžiui, rinkodaros paslaugų sutarties 7 straipsnyje nustatyta, kad „jeigu nepasibaigus tretiesiems sutarties metams *Ryanair* tam tikru metu sutartį nutrauks, ji SMAC sumokės 50 000 EUR baudą už ketvirtuosius metus ir 25 000 EUR baudą už penktuosius metus –

([170]) 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643.
([171]) 2006 m. birželio 14 d. tyrimas, kurį atliko sąjunga *Alliance ELSA* ir kuriame nustatytos Angulemo oro uosto *Brie-Champnier* ir Konjako oro uosto *Chanteaubernard* perspektyvos po 2007 m. sausio 1 d.

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

(310) Šios išvados negalima paneigti vykdant procedūrą *Ryanair* pateiktu argumentu, kad oro uosto ir AMS rinkodaros paslaugų sutarties sudarymo tikslas nebuvo padidinti orlaivių, kuriais *Ryanair* vykdė skrydžius maršrutu Angulemas–Londonas, vietų užimtumo koeficientą. Rinkodaros sutartimi siekta suteikti reklamos vietos *Ryanair* interneto svetainėje, kad svetainės lankytojams, taigi ir šios oro transporto bendrovės klientams, Angulemas būtų reklamuojamas kaip kelionės paskirties vieta. Taigi jeigu *Ryanair* argumentas būtų teisingas ir dėl rinkodaros sutarties bendrovės *Ryanair* į Angulemą ir (arba) iš jo skraidinamų keleivių skaičius negalėtų padidėti, tuomet sunku suprasti, kokių interesų oro uostas galėjo turėti sudarydamas tokią rinkodaros sutartį.

(311) Taigi su rinkodaros paslaugų sutartimi susijusios SMAC sąnaudos patirtos dėl to, kad pradėtos teikti paslaugos maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas. Dėl šios sutarties gautas SMAC pelnas galėjo būti tik papildomos pajamos, susijusios su keleivinio transporto paslaugomis, teiktomis maršrutu Angulemas–Londono Stanstedo oro uostas, t. y. vieninteliu maršrutu, kuriuo *Ryanair* teikė paslaugas Angulemo oro uoste.

(312) Todėl rinkodaros paslaugų sutartis neatsiejama nuo kartu sudarytos oro uosto paslaugų sutarties ir joje nurodytų oro transporto paslaugų. Be to, iš jau pateiktų faktinių aplinkybių matyti, kad tuo atveju, jeigu aptariamais oro maršrutais paslaugos nebūtų teikiamos (taigi nebūtų sudaryta su jais susijusi oro uosto paslaugų sutartis), Angulemo oro uostas nebūtų turėjęs jokio tinkamo ekonominio pagrindo sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį, todėl ši sutartis nebūtų sudaryta. Tuo metu *Ryanair* buvo vienintelė didelė bendrovė, kuri skraidino į šį oro uostą ir būtų galėjusi padidinti transporto srautą. Kadangi oro uostas norėjo didinti su kitais maršrutais, kuriais paslaugas teikė kitos su *Ryanair* konkuravusios bendrovės, susijusį transporto srautą, pagrįstai galima manyti, kad jis nebūtų reklamavęsis *Ryanair* interneto svetainėje. Kaip jau nurodyta, iš tikrųjų rinkodaros paslaugų sutartyje aiškiai paminėta, kad jos pagrindas yra *Ryanair* įsipareigojimas teikti paslaugas oro maršrutu Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas; be to, joje nurodytos rinkodaros paslaugos, kuriomis daugiausia siekiama reklamuoti šį maršrutą.

(313) Taigi atsižvelgdama į išdėstytas aplinkybes Komisija mano, kad siekiant nustatyti, ar rinkodaros paslaugų sutartis ir oro uosto paslaugų sutartis (toliau – 2008 m. sutartys), kurios sudaro vieną sandorį, yra valstybės pagalba, jas reikėtų nagrinėti kartu.

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

(314) Šiuo atveju taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Angulemo PPR ir SMAC, kaip 2008 m. sutartis pasirašiusių šalių, veiksmai turi būti palyginti su tariamo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, atsakingo už Angulemo oro uosto valdymą, veiksmais.

(315) Nagrinėjant nustatytą sandorį reikėtų įvertinti pelną, kurio tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų. Šiuo klausimu nereikia atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį regiono turizmui ir ekonominei veiklai. Svarbus tik šių paslaugų poveikis oro uosto pelningumui, nes tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas atsižvelgė tik į jį.

(316) Šiuo klausimu pažymėtina, kad teikiant rinkodaros paslaugas keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyse ir atitinkamose oro uosto paslaugų sutartyse nurodytais oro maršrutais, gali padaugėti, nes rinkodaros paslaugos skirtos šiems maršrutams reklamuoti. Nors šis poveikis pirmiausia naudingas atitinkamai oro transporto bendrovei, reikia pripažinti, kad jis taip pat naudingas oro uostą valdančiai įstaigai. Iš tikrųjų padaugėjus keleivių oro uostą valdanti įstaiga gali gauti daugiau pajamų iš tam tikrų oro uosto mokesčių ir daugiau su aviacija nesusijusių pajamų, pirmiausia iš veiklos, susijusios su automobilių stovėjimo aikštelėmis, maitinimo įstaigomis ir kitomis parduotuvėmis.

(317) Taigi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kuris Angulemo oro uostą būtų valdęs vietoj už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir SMAC, ketindamas sudaryti rinkodaros paslaugų sutartį ir atitinkamą oro uosto paslaugų sutartį iš tikrųjų būtų galėjęs atsižvelgti į šį teigiamą poveikį. Jis būtų į jį atsižvelgęs vertindamas atitinkamo oro maršruto poveikį būsimoms savo pajamoms ir sąnaudoms ir tokiomis aplinkybėmis apskaičiuodamas šiais maršrutais skrisiančių keleivių skaičių, atspindintį teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį. Be to, šis poveikis būtų vertinamas visą paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpį, nurodytą oro uosto paslaugų sutartyje ir rinkodaros paslaugų sutartyje.

(318) Kai oro uostą valdanti įstaiga sudaro sutartį, kurioje nurodyta tam tikrų oro maršrutų reklamavimo veikla, iš tikrųjų ji gali numatyti atitinkamais oro maršrutais skrendančių orlaivių vietų užimtumo koeficientą (arba apkrovos veiksnį) ([172]) ir į jį atsižvelgti vertindama būsimas savo pajamas. Šiuo klausimu Komisija atkreipia dėmesį į *Ryanair* nuomonę, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių oro uostą valdanti įstaiga ne tik patiria sąnaudų, bet ir gali gauti pelno.

(319) Be to, reikėtų nustatyti, ar buvo galima pagrįstai tikėtis, kad rinkodaros paslaugų sutartyje arba oro uosto paslaugų sutartyje nustatytu laikotarpiu, kai rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais bus teikiamos paslaugos, vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą eksploatuojantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas gaus kito pelno, nesusijusio su teigiamu poveikiu šiais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, ir šį pelną įvertinti kiekybiškai.

(320) Kai kurios suinteresuotosios trečiosios šalys, visų pirma *Ryanair*, savo 2014 m. sausio 17 d. tyrime teigia, kad tai buvo įmanoma. 2014 m. sausio 17 d. tyrimas pagrįstas nuomone, kad dėl oro uostą valdančios įstaigos, kaip antai už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir SMAC, įsigytų rinkodaros paslaugų gali gerėti oro uosto prekės ženklo įvaizdis, taigi nuolat didėti šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių, skrendančių ne vien rinkodaros paslaugų sutartyje ir oro uosto paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius rinkodaros paslaugų sutartyje nustatytu paslaugų teikimo laikotarpiu. Visų pirma iš šio tyrimo matyti, kad, *Ryanair* teigimu, rinkodaros paslaugos ilgalaikį teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui gali turėti ir baigus galioti rinkodaros paslaugų sutarčiai.

(321) Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad iš jokios byloje pateiktos informacijos negalima spręsti, jog sudarydama rinkodaros paslaugų sutartį, dėl kurios vykdoma oficiali tyrimo procedūra, oro uostą valdanti įstaiga buvo numačiusi ir *a fortiori* kiekybiškai įvertinusi galimą teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį, susijusį ne vien su šioje sutartyje nurodytais oro maršrutais arba, vertinant laiko požiūriu, padarytą po to, kai baigs galioti ši sutartis. Beje, Prancūzija savo ruožtu nepasiūlė metodo, pagal kurį būtų galima nustatyti, kaip vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas galimybę sudaryti 2008 m. sutartis, šį poveikį galėjo įvertinti. Todėl bet kuriuo atveju pasirašydamos sutartis su AMS ir *Ryanair* oro uostą valdančios įstaigos į šį poveikį (jeigu jis būtų įrodytas) neatsižvelgė.

(322) Be to, remiantis turima informacija šio poveikio ilgalaikiškumas taip pat labai abejotinas. Suprantama, kad Angulemo ir Angulemo regiono reklama *Ryanair* interneto svetainėje šios svetainės lankytojus galėjo paskatinti *Ryanair* bilietus į Angulemą pirkti tuo metu, kai jie šią reklamą matė, arba šiek tiek vėliau. Tačiau mažai tikėtina, kad apsilankius *Ryanair* interneto svetainėje matytą reklamą lankytojai galėjo prisiminti po kelių savaičių ir kad tuo metu ši reklama galėjo turėti įtakos tam, kokius lėktuvo bilietus jie pirko. Reklamos kampanija ilgalaikį poveikį gali turėti tuo atveju, kai reklamuojama naudojantis viena ar keliomis reklamos priemonėmis, kurias atitinkamu laikotarpiu vartotojai dažnai mato ar girdi. Pavyzdžiui, tokį ilgalaikį poveikį gali turėti reklaminė kampanija, transliuojama per televizijos kanalus ir bendro pobūdžio radijo stotis, rodoma dažnai lankomose interneto svetainėse ir (arba) visuose lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, jeigu vartotojai pasyviai ir pakartotinai mato ar girdi šiomis priemonėmis reklamuojamą informaciją. Tačiau reklama vien *Ryanair* interneto svetainėje nelabai gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis. Be to, net labai žinomų prekės ženklų savininkai toliau reklamuoja savo prekės ženklus vykdydami rinkodaros kampanijas, o tai neturėtų logiško ekonominio paaiškinimo, jeigu būtų pritarta *Ryanair* argumentams.

(323) Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma asmenų *Ryanair* interneto svetainėje lankosi per retai, kad vien dėl to ilgai prisimintų šioje svetainėje skelbtą regiono reklamą. Šią pastabą galima gerai pagrįsti dviem veiksniais. Pirma, pagal rinkodaros paslaugų sutartį Angulemo regionas *Ryanair* interneto svetainės pradžios tinklalapyje trumpai ir net labai trumpai (pirmuosius trejus metus – 24, 17 ir 12 dienų per metus) reklamuotas penkiose 150 žodžių pastraipose, pateiktose su Angulemo–Konjako kryptimi susijusio tinklalapio skirsnyje „Top Five Things To Do“, ir interneto svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje pateikus paprastą SMAC nurodytos interneto svetainės saitą. Tiek

([172]) Apkrovos koeficientas arba apkrovos veiksnys apibrėžtas kaip orlaivių, naudojamų paslaugoms aptariamu oro maršrutu teikti, užimtų vietų dalis.

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

(324) Taigi nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytais oro maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais jis nepadidėjo arba padidėjo nedaug.

(325) Beje, iš 2014 m. sausio 17 ir 31 d. *Ryanair* tyrimų matyti, kad dėl rinkodaros paslaugų sutarčių gautas pelnas, nesusijęs su šiose sutartyse nurodytais oro maršrutais ir gautas pasibaigus paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiui, nurodytam rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartyse, labai neaiškus ir negali būti kiekybiškai įvertintas taip patikimai, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį patikimumą laikytų pakankamu.

(326) Antai, pavyzdžiui, 2014 m. sausio 17 d. tyrime nurodyta, kad „<...> *būsimas papildomas pelnas, gautas pasibaigus oro uosto paslaugų sutartyje nurodytam laikotarpiui, iš esmės yra neaiškus*“. Be to, šiame tyrime pasiūlyti du metodai, taikomi siekiant *a priori* įvertinti teigiamą rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį: pinigų srautais (angl. *cash flow*) pagrįstas metodas ir kapitalo išpirkimu pagrįstas metodas.

(327) Pagal pinigų srautais pagrįstą metodą vertinamas iš rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas pelnas, kaip būsimos pajamos, kurias oro uostą valdanti įstaiga gaus iš rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutarties, atskaičius atitinkamas sąnaudas. Pagal kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą vertinama, kaip dėl rinkodaros paslaugų, kaip nematerialiojo turto, įgyto už rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytą kainą, gerėja oro uosto prekės ženklo įvaizdis.

(328) Tačiau tyrime pabrėžta, kad yra daug dėl kapitalo išpirkimu pagrįsto metodo kylančių sunkumų, o tai įrodo, kad rezultatai, kuriuos galima gauti taikant tokį metodą, nepatikimi, ir pirmenybė teiktina ne jam, o pinigų srautais pagrįstam metodui. Tyrime visų pirma nurodyta: „*Taikant kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą reikėtų atsižvelgti tik į rinkodaros išlaidų dalį, priskirtiną oro uosto nematerialiojo turto pagrindui. Tačiau nustatyti rinkodaros išlaidų dalį, skirtą būsimoms oro uosto pajamoms užtikrinti (t. y. investicijoms į oro uosto nematerialiojo turto pagrindą), gali būti sunku, kitaip, negu nustatyti išlaidas, dėl kurių gaunamos dabartinės oro uosto pajamos.*“ Jame taip pat pabrėžta, kad „*siekiant taikyti kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą būtina įvertinti vidutinį laikotarpį, kurį dėl AMS rinkodaros kampanijos oro uostas galėtų išlaikyti klientus. Kadangi nėra pakankamų duomenų, vidutinį laikotarpį, kurį pasibaigus AMS kampanijai būtų išlaikyti klientai, praktiškai būtų labai sunku įvertinti.*“

(329) 2014 m. sausio 31 d. tyrime pasiūlyta praktiškai taikyti pinigų srautais pagrįstą metodą. Pagal šį metodą pelnas, kuris dėl rinkodaros paslaugų sutarčių ir oro uosto paslaugų sutarčių gautas baigus galioti rinkodaros paslaugų sutarčiai, yra galutinė vertė, apskaičiuojama tą dieną, kurią baigia galioti sutartis. Ši galutinė vertė apskaičiuojama remiantis papildomu pelnu, kurį dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių tikimasi gauti paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais. Šis pelnas gaunamas ir tolesniu laikotarpiu, kurio trukmė lygi oro uosto paslaugų sutarties trukmei, ir patikslinamas atsižvelgiant į Europos oro transporto rinkos augimo tempą bei tikimybės veiksnį, kuris, spėjama, rodo, ar oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartys gali prisidėti prie oro uosto pelno baigus galioti šioms sutartims. Kaip nurodyta 2014 m. sausio 31 d. tyrime, ši galimybė duoti ilgalaikio pelno atsiranda dėl kelių veiksnių, „į kuriuos įeina didesnis žinomumas ir stipresnis prekės ženklas, taip pat tinklo išorės veiksniai ir nuolatiniai keleiviai“; išsamesnių paaiškinimų šiuo klausimu nepateikta. Be to, taikant šį metodą atsižvelgiama į diskonto normą, kuri atspindi kapitalo kainą.

(330) Tyrime pasiūlyta taikyti 30 % tikimybės veiksnį, kuris jame laikomas pagrįstu. Tačiau labai teoriniame tyrime šiuo klausimu nepateiktas joks rimtas pagrindimas – nei kiekybinis, nei kokybinis. Siekiant pagrįsti šią 30 % normą jame nesiremta jokia faktine aplinkybe, susijusia su *Ryanair* veikla arba oro transporto ar oro uosto paslaugų rinkomis. Ši norma tyrime visiškai nesusieta su veiksniais, kurie jame nurodyti labai glaustai (žinomumas, stiprus prekės ženklas, tinklo išorės veiksniai, nuolatiniai keleiviai) ir dėl kurių, spėjama, su oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartimis susijęs pelnas ir toliau gaunamas baigus galioti šioms sutartims. Galiausiai tyrime visiškai nesiremta konkrečiu rinkodaros paslaugų, nurodytų įvairiose su AMS sudarytose sutartyse, turiniu siekiant išnagrinėti, kiek šios paslaugos gali turėti įtakos minėtiems veiksniams.

(331) Be to, jame visiškai neįrodyta, kad baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims yra kokia nors tikimybė ateityje ir toliau gauti pelno, kurį dėl šių sutarčių paskutiniaisiais jų taikymo metais gavo oro uostą valdanti įstaiga. Jame taip pat nepagrįsta, kodėl, siekiant įvertinti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutarčių poveikį atitinkamam oro uostui, svarbus Europos oro transporto rinkos augimo tempas.

(332) Todėl apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti sutartį, į galutinę vertę, apskaičiuotą taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, gali atsižvelgti labai nedaug.

(333) Taigi iš 2014 m. sausio 31 d. tyrimo matyti, kad taikant ir pinigų srautais pagrįstą metodą, ir kapitalo išpirkimu pagrįstą metodą galima gauti tik labai abejotinus rezultatus, kurių patikimumas labai nedidelis.

(334) Be to, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė duomenų, kuriais būtų įrodyta, kad regioninius oro uostus, panašius į Angulemo oro uostą, valdančios įstaigos iš tikrųjų taiko šiame tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą arba bet kokį kitą metodą, pagal kurį siekiama atsižvelgti į tai, kiek pelno būtų gauta baigus galioti oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartims. Beje, Prancūzija nepateikė jokios pastabos dėl 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų, taigi vykdant šią procedūrą tyrimo išvadų ji nepatvirtino.

(335) Be to, kaip jau nurodyta, rinkodaros paslaugos, kurioms taikoma oficiali tyrimo procedūra, akivaizdžiai skirtos asmenims, galintiems keliauti rinkodaros paslaugų sutartyje nurodytu maršrutu. Jeigu baigus galioti oro uosto paslaugų sutarčiai paslaugos šiuo maršrutu toliau neteikiamos, labai abejotina, kad baigus galioti šiai sutarčiai rinkodaros paslaugos gali ir toliau daryti teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui. Taigi oro uostą valdančiai įstaigai labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės toliau maršrutu teikti paslaugas pasibaigus laikotarpiui, kuriuo tokias paslaugas teikti ji įsipareigojo oro uosto paslaugų sutartyje. Visų pirma pigių skrydžių oro transporto bendrovės įrodė, kad jos labai dinamiškai valdo veiklą, susijusią su paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais pradėjimu ir nutraukimu. Todėl sudarydamas sandorį, kaip antai nagrinėjamą vykdant šią oficialią tyrimo procedūrą, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas negalėtų remtis oro transporto bendrovės noru baigus galioti sutarčiai toliau teikti paslaugas atitinkamu maršrutu.

(336) Be to, siekiant išsamumo reikėtų pažymėti, kad taikant 2014 m. sausio 31 d. tyrime *Ryanair* pasiūlytą metodą apskaičiuota galutinė vertė yra teigiama (taigi turi teigiamą poveikį numatomam pelningumui, susijusiam su oro uosto paslaugų sutartimi ir rinkodaros paslaugų sutartimi) tik tada, jeigu papildomas pelnas, kurio iš šių sutarčių tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra teigiamas. Iš tikrųjų taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurio tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, ir numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, taikant jam du veiksnius. Pirmasis veiksnys – bendras Europos oro transporto rinkos augimas; jis rodo, kokio transporto srauto augimo tikimasi. Antrasis veiksnys – 30 % norma, kuri iš esmės rodo tikimybę, kad vykdant baigusias galioti sutartis skatinama panašias sutartis sudaryti ateityje, todėl gali vykti panašus kapitalo judėjimas. Taigi jeigu būsimas papildomas pelnas, kurį gauti tikimasi paskutiniaisiais oro uosto paslaugų sutarties taikymo metais, yra neigiamas, galutinė vertė taip pat bus neigiama, ir tai reiškia, kad sudarius panašias sutartis į tas, kurių galiojimas neseniai baigėsi, oro uosto pelningumas kiekvienais metais gali mažėti, kaip ir taikant baigusias galioti sutartis.

(337) 2014 m. sausio 31 d. tyrime šis atvejis apžvelgtas labai glaustai – nepateikus komentarų ar pagrindimų išnašoje tik nurodyta, kad „<...> jokia galutinė vertė negali būti apskaičiuota, jeigu papildomas grynasis pelnas, susijęs su bendrovei AMS atliktais mokėjimais, paskutiniaisiais nagrinėjamo laikotarpio metais yra neigiamas“ ([173]). Tačiau, kaip bus įrodyta toliau, pagal visas šioje byloje nagrinėjamas atitinkamas sutartis numatyti papildomi srautai, atsižvelgiant į grynąją dabartinę vertę, yra neigiami kiekvienais metais, o ne vien vertinant bendrai. Taigi pagal šias sutartis galutinė vertė, apskaičiuota taikant *Ryanair* pasiūlytą metodą, yra nulinė ar net neigiama. Todėl jeigu į tokią galutinę vertę būtų atsižvelgta, išvada, kad dėl įvairių sutarčių suteikta ekonominės naudos, nebūtų paneigta.

(338) Taigi iš to, kas išdėstyta, matyti, kad vienintelis konkretus pelnas, kurio iš rinkodaros paslaugų sutarties tikėtųsi apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ir į kurio dydį jis atsižvelgtų vertindamas suinteresuotumą sudaryti tokią sutartį, susietą su oro uosto paslaugų sutartimi, yra galimas teigiamas rinkodaros paslaugų poveikis aptariamose sutartyse nurodytais maršrutais skrendančių keleivių skaičiui sutartyse nurodytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Komisijos nuomone, kitas galimas pelnas būtų laikomas per daug neaiškiu, kad į jo dydį būtų galima atsižvelgti, ir iš tikrųjų Angulemo oro uostą valdžiusios įstaigos, sudarydamos nagrinėjamas sutartis, į tokį teorinį pelną neatsižvelgė.

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

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

(339) Pagal naująsias gaires taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į pagalbą oro uostu besinaudojančiai oro transporto bendrovei iš esmės gali būti neatsižvelgiama, jeigu oro uosto paslaugų kaina atitinka „rinkos kainą <...> arba [jeigu] <...> atliekant *ex ante* analizę [t. y. analizę, pagrįstą skiriant priemonę turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti] galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą“ ([174]).

(340) Be to, pagal naująsias gaires *„vertindama oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimus Komisija taip pat atsižvelgs į tai, kokiu mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu*“ ([175]). Tačiau dėl pirmojo metodo (palyginimo su rinkos kaina) Komisijai kyla abejonių, kad šiuo metu galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą; Komisijos nuomone, papildomo pelningumo *ex ante* analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių susitarimus ([176]).

(341) Šiuo klausimu pažymėtina, kad apskritai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas iš tikrųjų gali būti taikomas atsižvelgiant į vidutinę kitose panašiose rinkose nustatytą kainą, jeigu tokia kaina gali būti pagrįstai nustatyta arba patvirtinta remiantis kitais rinkos rodikliais. Tačiau šis metodas negali būti tinkamas taip pat ir oro uosto paslaugų atveju. Iš tikrųjų sąnaudų ir pajamų struktūra oro uostuose labai skiriasi. Šios sąnaudos ir pajamos iš tiesų priklauso nuo oro uosto plėtros, oro transporto bendrovių, kurių orlaiviais teikiamos paslaugos oro uoste, skaičiaus, pajėgumo teikti keleivinio transporto paslaugas, infrastruktūros būklės ir susijusių investicijų, reglamentavimo sistemos, kuri valstybėse narėse gali skirtis, anksčiau oro uosto sukauptų nuostolių ir prisiimtų įsipareigojimų ([177]).

(342) Be to, dėl oro transporto rinkos liberalizavimo atlikti bet kokią vien lyginamąją analizę yra sunku. Kaip matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika negrindžiama viešų kainų, nustatytų lyginant pavienes paslaugas, sąrašu. Iš tikrųjų šie komerciniai santykiai labai įvairūs. Jie apima rizikos, susijusios su keleivių skaičiumi ir atitinkama komercine ir finansine atsakomybe, pasidalijimą, visuotinį paskatų mechanizmų taikymą ir rizikos paskirstymo sutarčių galiojimo laikotarpiu pokyčius. Todėl sandorius vienus su kitais nelabai galima lyginti remiantis vieno skrydžio į abi puses arba vieno keleivio kaina.

(343) *Ryanair* nuomone, apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principas gali būti taikomas lyginant tam tikrus Europos oro uostus. Taigi ji mano, kad Angulemo oro uostą galima pakeisti tam tikrais Europos oro uostais, nes jie panašūs ([178]). Šiuo klausimu Komisijai pateiktame tyrime bendrovės *Ryanair* Angulemo oro uostui mokėti mokesčiai palyginti su mokesčiais, kuriuos oro transporto bendrovė moka panašiais laikomiems oro uostams. *Ryanair* daro išvadą, kad kitų oro uostų taikomi mokesčiai mažesni negu Angulemo oro uosto.

(344) Vis dėlto Komisija mano, kad minėtame tyrime taikytas metodas neveiksmingas, nes apima tik paslaugas ir išmokas pagal oro uosto paslaugų sutartį, ir taikant šį metodą neatsižvelgiama į rinkodaros paslaugų sutartį. Tačiau, kaip jau nurodyta, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus turi būti taikomas bendrai išnagrinėjus šias dvi susijusias sutartis. Todėl į *Ryanair* pateiktos lyginamosios analizės išvadas atsižvelgti negalima.

(345) Taigi taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą remtis oro uosto paslaugų mokesčiais, kuriuos *Ryanair* mokėjo kituose oro uostuose, negalima.

([174]) Žr. naujųjų gairių 53 punktą.
([175]) Žr. naujųjų gairių 66 punktą.
([176]) Žr. naujųjų gairių 59 ir 61 punktus.
([177]) Žr. 69 išnašoje minėto Komisijos sprendimo 88 ir 89 konstatuojamąsias dalis.
([178]) *Ryanair* savo analizę grindžia 2012 m. birželio 25 d. tyrimu, kurį parengė biuras *Oxera*.

(346) Be to, Komisija pažymi, kad kaina, kurią *Ryanair* iš tikrųjų mokėjo už naudojimąsi Angulemo oro uosto paslaugomis, 2008 ir 2009 m. buvo neigiama. Nors neigiama kaina, kurią dėl oro uosto mokesčių dydžio, neapimančio susijusių paslaugų sąnaudų, oro uostą valdanti įstaiga nustato oro transporto bendrovei, ir gali atitikti pagrįstą rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo atliktą skaičiavimą, vis dėlto tokį skaičiavimą ji gali atitikti tuomet, jeigu neigiama kaina konkrečiu laikotarpiu kompensuojama iš anksto nustatytomis didesnėmis pajamomis, gautomis teikiant paslaugas oro maršrutu, neatsižvelgiant į tai, ar šios pajamos gautos iš aviacijos, ar ne iš aviacijos veiklos. Tačiau šiuo atveju su aviacija nesusijusių pajamų negalėjo užtekti, ir jų nebuvo galima padidinti tiek, kiek reikėjo ir užteko penkerių metų oro uosto paslaugų sutarties laikotarpiu.

(347) Galiausiai oro uostų, kurių atveju neigiamą kainą galima pateisinti, yra nedaug, ir pasirinktoje imtyje tokių oro uostų nėra. Šiuo klausimu Komisija mano, kad imtį sudarančių oro uostų ypatumai pernelyg skirtingi, kad galėtų būti tinkamas analizės pagrindas ([179]).

(348) Be to, *Ryanair* nenurodė, kodėl tyrime išvardyti oro uostai yra pakankamai panašūs atsižvelgiant į transporto intensyvumą, skrydžio rūšį, oro uosto paslaugų rūšį ir mastą, atstumą nuo oro uosto iki didmiesčio, traukos zonos gyventojų skaičių, aplinkinės teritorijos gerovės rodiklį ir tai, kad yra kitų geografinių vietovių, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių ([180]). Beje, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad yra oro uostų, kurie, atsižvelgiant į šiuos įvairius kriterijus, būtų pakankamai panašūs į Angulemo oro uostą.

(349) Šiomis sąlygomis Komisija mano, kad susiklosčius tokioms aplinkybėms ir atsižvelgiant į visą jos turimą informaciją nukrypti nuo naujosiose aviacijos gairėse rekomenduojamo metodo, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant oro uostų ir oro transporto bendrovių santykiams, t. y. atliekant papildomo pelningumo *ex ante* analizę, nereikia. Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uostą valdanti įstaiga yra objektyviai suinteresuota sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, kai gali pagrįstai tikėtis, kad dėl šio sandorio padidės jos pelnas (arba sumažės nuostoliai), palyginti su priešinga padėtimi, jeigu šis sandoris nebūtų sudarytas, neatsižvelgiant į jokį palyginimą.

9.1.3.4. Išvada dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymo taisyklių

(350) Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad norėdama 2008 m. sutartims taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą Komisija kartu turi nagrinėti rinkodaros paslaugų sutartį ir oro uosto paslaugų sutartį, kurios sudarytos kartu, ir turi nustatyti, ar vietoj SMAC ir už oro uostą atsakingo PPR skyriaus Angulemo oro uostą valdantis tariamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, šias sutartis būtų sudaręs. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti papildomą pelningumą, kuris dėl 2008 m. sutarčių būtų gautas visą jų taikymo laikotarpį ir kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs sudarydamas sutartis, vertinant:

— būsimą papildomą transporto srautą, kurį tikėtasi pasiekti įgyvendinant 2008 m. sutartis, atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientams, susijusį su sutartyse nurodytais maršrutais;

— būsimas papildomas pajamas, kurias tikėtasi gauti įgyvendinant 2008 m. sutartis, įskaitant aviacijos mokesčių ir antžeminių paslaugų pajamas, gautas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat su aviacija nesusijusias pajamas, gautas dėl papildomo įgyvendinant šias sutartis atsiradusio transporto srauto;

— būsimas papildomas sąnaudas, kurias tikėtasi patirti įgyvendinant 2008 m. sutartis, įskaitant veiklos sąnaudas ir galimas papildomas investicijų sąnaudas, patirtas skraidinant šiose sutartyse nurodytais maršrutais, taip pat rinkodaros paslaugų sąnaudas.

(351) Atlikus šiuos skaičiavimus turi būti nustatyti būsimi metiniai srautai, atitinkantys papildomų pajamų ir sąnaudų skirtumą; jei reikia, šie srautai turi būti diskontuoti taikant oro uostą valdančios įstaigos kapitalo kainą atspindinčią normą. Teigiama grynoji dabartinė vertė iš esmės rodo, kad ekonominės naudos pagal atitinkamas sutartis nesuteikta, o neigiama grynoji dabartinė vertė reiškia, kad tokios naudos suteikta.

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

([180]) Žr. naujųjų gairių 60 punktą.

(352) Pažymėtina, kad atliekant tokį vertinimą *Ryanair* argumentai, jog SMAC įsigytų rinkodaros paslaugų kaina lygi kainai, kurią galima laikyti už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, arba yra už šią kainą mažesnė, yra nepagrįsti. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į būsimą pelningumą, nebūtų linkęs įsigyti tokių paslaugų net ir už rinkos kainai lygią arba už rinkos kainą mažesnę kainą, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui, dėl sutarčių patirtos papildomos sąnaudos viršytų papildomas pajamas, vertinant dabartine verte. Iš tikrųjų tokiu atveju rinkos kaina būtų per didelė, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas norėtų ją mokėti, taigi jis pagrįstai atsisakytų nagrinėjamų paslaugų.

(353) Dėl tų pačių priežasčių atliekant šią analizę yra nesvarbi aplinkybė, kad oro uosto paslaugų sutartyje nurodytos kainos gali būti didesnės už oro uostą valdančių įstaigų nustatytas kainas arba šioms kainoms lygios (taigi jas galima palyginti), nes negalima tikėtis, kad dėl jų bus gauta pakankamai papildomų pajamų papildomoms sąnaudoms padengti.

9.1.3.5. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo taikymas

(354) Vertinant 2008 m. sutartis ir atsižvelgiant į išdėstytas pastabas reikėtų priminti, kad tiek pagalba pagal šias sutartis, tiek tokios pagalbos dydis turi būti vertinami atsižvelgiant į padėtį, susiklosčiusią sudarant šias sutartis ([181]), tiksliau atsižvelgiant į turėtą informaciją ir pokyčius, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti.

(355) Prancūzijos institucijų pateiktoje informacijoje pabrėžiama, kad SMAC paprašė atlikti išankstinį tyrimą, kuris pateiktas 2006 m. birželio 14 d. ([182]). Šiame tyrime išnagrinėtos Angulemo oro uosto perspektyvos po 2007 m. sausio 1 d. Jame nurodyti išsamiai neaptarti plataus masto agreguoti rodikliai, susiję su maršrutu Angulemas–Londonas *Ryanair* pradėtomis teikti paslaugomis. Su galimu transporto srautu, kuris įvertintas 100 000 keleivių per metus, susiję tyrimo rezultatai tokie:

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

(356) Šis dokumentas neatitinka verslo plano, pagal kurį Komisija gali nagrinėti, ar laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Iš tikrųjų nenurodyti duomenys, kuriais remtasi rengiant šias prognozes, o pateiktos prielaidos nepakankamai išsamios. Be to, įvertintas trejų metų laikotarpis, nors prieš sudarant 2008 m. sutartis buvo nustatyta, kad jos turi būti vykdomos penkerius metus. Galiausiai šis tyrimas atliktas gerokai prieš tai, kai sudarytos 2008 m. sutartys. Juo nesiekta nustatyti, ar vykdant tokias sutartis su *Ryanair* ir (arba) AMS, kokias buvo galima numatyti prieš jas sudarant, oro uostą valdančios įstaigos pelnas bus pakankamas.

(357) Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad šios prognozės rodo, jog SMAC, kaip Angulemo oro uostą valdančios įstaigos, veiksmai neatitiko apdairaus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo veiksmų. Iš tikrųjų iš šio 2006 m. išankstinio tyrimo matyti, kad SMAC tuo metu negalėjo nežinoti, jog pigių skrydžių oro transporto bendrovei pradėjus teikti paslaugas maršrutu Angulemas–Londonas gali būti patirta didelių veiklos nuostolių, taigi reikės didelio finansavimo.

(358) Nors sudarydama 2008 m. sutartis SMAC šią informaciją turėjo, ji nemanė, kad reikia parengti verslo planą ar atlikti kokią nors kitą išankstinę lygiavertę ekonominę analizę, susijusią su sutartimis, kurios turėjo būti sudarytos su *Ryanair* ir AMS, kad SMAC sprendimas prisiimti šiuos įsipareigojimus ekonomiškai būtų pagrįstas.

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

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

(359) *Ryanair* nuomone, tuo, kad sudarant pagal oficialią tyrimo procedūrą nagrinėjamas sutartis verslo plano nebuvo, negali būti remiamasi kaip įrodymu, kad nesilaikyta rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo.

(360) Šiuo klausimu pažymėtina, kad verslo plano nebuvimas arba apskritai kokios nors kiekybinės pelningumo analizės neatlikimas prieš sudarant sutartį yra rimtas įrodymas, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo nesilaikyta. Šiuo atveju tai juo labiau akivaizdu dėl to, kad Angulemo oro uostą valdanti įstaiga, prieš sudarydama 2008 m. sutartis, turėjo informacijos, dėl kurios galėjo kilti abejonių šios įstaigos ekonominiu pelningumu, jeigu būtų sudaryta sutartis, pagal kurią būtų išplėstas pigių skrydžių maršrutas Londono kryptimi.

(361) Komisijos nuomone, šiomis aplinkybėmis naudinga pažymėti, kad Prancūzija nepateikė jokio įrodymo, kad oro uostą valdanti įstaiga atliko rizikos, kuri sudarant 2008 m. sutartis prisiimta atsižvelgiant į galimą su šiomis sutartimis susijusį pelną, analizę. Priešingai, Prancūzija nurodo, kad SMAC sprendimas pagrįstas siekiu išlaikyti ilgalaikę Angulemo oro uosto veiklą ir priimtas atsižvelgiant į regiono vystymosi tikslą. Taigi šis teiginys yra papildomas įrodymas, dėl kurio galima spėti, kad 2008 m. sutartys su *Ryanair* ir AMS sudarytos iš esmės neatsižvelgiant į būsimą pelningumą.

(362) Komisijos nuomone, šią išvadą galima patvirtinti remiantis Komisijos vertinimu, kokią pelningumo analizę būtų atlikęs apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atsižvelgdamas į 2008 m. sutartis.

(363) Šiuo tikslu Komisija savo analizę atliko remdamasi tik su 2008 m. sutartimis susijusiomis papildomomis sąnaudomis ir pajamomis, kurias pagal naująsias gaires rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų vertinęs *a priori*. Padarytos prielaidos ir analizės rezultatai pateikti toliau.

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

a) Laikotarpis

(365) Vertindamas suinteresuotumą sudaryti oro uosto paslaugų sutartį ir (arba) rinkodaros paslaugų sutartį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs arba atitinkamų sutarčių galiojimo laikotarpį, arba kiekvienoje sutartyje, jas vertinant atskirai, nurodytą laikotarpį. Kitaip tariant, jis būtų vertinęs sutarčių taikymo laikotarpiu patirtas papildomas sąnaudas ir gautas papildomas pajamas.

(366) Pasirinkti ilgesnį laikotarpį neatrodo pagrįsta. Iš tikrųjų sudarydamas sutartis apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų rėmęsis tuo, kad baigus galioti sutartims jos bus pratęstos tokiomis pat ar kitokiomis sąlygomis. Tai juo labiau akivaizdu dėl to, kad įprastai apdairi oro uostą valdanti įstaiga nebūtų galėjusi neatsižvelgti į aplinkybę, kad, kaip žinoma, pigių skrydžių bendrovės, kaip antai *Ryanair*, imasi labai dinamiškų veiklos pokyčių – pradeda teikti paslaugas tam tikrais maršrutais ir jas nutraukia arba skrydžius ima vykdyti dažniau ir jų skaičių sumažina, kad prisitaikytų prie rinkos pokyčių.

(367) Taip pat pažymėtina, kad taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą nebuvo atsižvelgta į tai, kad visą 2008 m. sutartyse nurodytą laikotarpį *Ryanair* neteikė paslaugų tam tikrais maršrutais, nes sudarant sutartis ši aplinkybė nebuvo nei žinoma, nei numatyta.

(368) Toliau Komisija išnagrinės prielaidas dėl transporto srautų ir papildomų pajamų bei sąnaudų, padarytas nagrinėjant su *Ryanair* ir (arba) AMS sudarytas 2008 m. sutartis, paskui vieną po kito pateiks šių sutarčių analizės rezultatus.

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

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

(370) Numatytas papildomas transporto srautas buvo nustatytas atsižvelgiant į oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų sutartyse nurodytą skrydžių dažnį maršrutu Angulemas–Londonas ir į su juo susijusį metinių skrydžių į abi puses skaičių.

(371) Be to, Komisija atsižvelgė į *Ryanair* naudojamų orlaivių vietų skaičių – orlaiviuose *Boeing 737–800* yra 189 vietos.

(372) Taigi Komisija daro prielaidą, kad vieno skrydžio vietų užimtumo koeficientas yra 85 % Tai *Ryanair* palanki prielaida, nes 85 % koeficientas yra didelis. Beje, šis koeficientas šiek tiek didesnis už skrydžių, kuriuos *Ryanair* vykdo savo tinkle, vidurkį ([183]) ir didesnis už vietų užimtumo koeficientą, kurį rengdama pelningumo analizes Prancūzija pasiūlė taikyti įvairių sutarčių atveju, arba jam lygus. Tačiau, Komisijos nuomone, tokį didelį vietų užimtumo koeficientą galima rinktis (nors tai ir yra palanki prielaida) siekiant parodyti galimą teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį įvairiose sutartyse nurodytais oro maršrutais skrendančių keleivių skaičiui ir atsižvelgiant į tai, kad nėra kitos informacijos apie kiekybiškai įvertintą numatomą šių paslaugų poveikį vietų užimtumo koeficientui.

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

c) Papildomos pajamos

(373) Komisija siekė nustatyti su nagrinėjamomis 2008 m. sutartimis susijusias papildomas pajamas, t. y. dėl sandorio gautas pajamas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(374) Taikydama bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodo principą Komisija šiuo klausimu mano, kad reikėtų atsižvelgti į su aviacija susijusias ir nesusijusias pajamas.

(375) Su aviacija susijusias pajamas sudaro įvairių mokesčių, kuriuos oro transporto bendrovė moka oro uostą valdančiai įstaigai, pajamos, t. y. pajamos, gautos iš:

— tūpimo mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma);

— keleivio mokesčio (už vieną keleivį mokama suma);

— antžeminių paslaugų mokesčio (už vieną skrydį į abi puses mokama suma, nustatyta oro uosto paslaugų sutartyje).

(376) 2008 m. sutartyse tiesiogiai nustatyta keleivio mokesčio ir tūpimo mokesčio suma. Pagal oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 1 dalį keleivio mokesčio dydis nustatytas remiantis Angulemo oro uosto patvirtintais tarifais. Tačiau oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 3 dalyje nurodytos pirmuosius trejus metus taikomos skatinamosios nuolaidos. Pirmuosius metus jos siekia 57,25 % ir yra lygios 1,18 EUR, antruosius metus – 48 % (1,44 EUR), trečiuosius metus – 24 % (2,10 EUR). Be to, šios sutarties 7 straipsnio 2 dalyje nustatyti tūpimo mokesčiai: už vieną tūpimą imamas 252,29 EUR mokestis. Taigi atliekant analizę atsižvelgta į sutartyje nustatytas sumas.

(377) Be to, oro uosto paslaugų sutarties 7 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad pirmaisiais metais antžeminių paslaugų mokestis yra 195 EUR. Joje taip pat nustatyta, kad nuo antrųjų metų šis mokestis padidinamas iki 245 EUR. Taigi atlikdama analizę Komisija atsižvelgė į šią sumą.

(378) Siekdama apskaičiuoti iš trijų nurodytų aviacijos mokesčių gautas pajamas, kurias rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis gauti dėl sutarties, Komisija naudojosi prognozuojamu skrydžių į abi puses skaičiumi (apskaičiuodama tūpimo mokesčio ir antžeminių paslaugų mokesčio pajamas) ir prognozuojamu papildomu transporto srautu (apskaičiuodama keleivio mokestį); šios prognozės nustatytos sutartyje, ir Komisija prie jų pridėjo toliau nurodytas vienetines mokesčio sumas.

(379) Su aviacija nesusijusios pajamos iš esmės beveik proporcingos keleivių skaičiui. Iš tikrųjų oro uoste esančių automobilių stovėjimo aikštelių, maitinimo įstaigų ir kitų parduotuvių veikla priklauso nuo keleivių skaičiaus. Taigi nuo šio skaičiaus priklauso ir su tokia veikla susijusios pajamos, kurias gauna oro uostą valdanti įstaiga. Tačiau šiuo atveju, kai keleivių transporto srautas į Angulemo oro uostą nedidelis, daug su aviacija nesusijusių pajamų gauta iš veiklos vykdytojo ir kitų įmonių samdomųjų darbuotojų išlaidų.

([183]) Žr. http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

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

d) Papildomos sąnaudos

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

— rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12 lentelė

Papildomi srautai, kurių tikėtasi įgyvendinant 2008 m. sutartis

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

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

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

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

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

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

(388) Komisija pažymi, kad 2008 m. sutarčių atveju visi papildomi metiniai srautai yra neigiami, kaip nurodyta 12 lentelėje, nors Komisija ir padarė *Ryanair* palankias prielaidas, visų pirma susijusias su papildomu transporto srautu ir papildomomis sąnaudomis. Be to, Komisija pažymi, kad ši išvada galioja net ir visiškai atmetus papildomas veiklos sąnaudas ir kaip papildomas sąnaudas įtraukus tik rinkodaros paslaugų pirkimo sąnaudas.

(389) Todėl Komisija mano, kad dėl 2008 m. sutarčių, kurias SMAC sudarė su *Ryanair* ir AMS, šios bendrovės gavo ekonominės naudos. Kadangi ši nauda gauta pagal konkrečias su atitinkama oro transporto bendrove sudarytos sutarties nuostatas, dėl jos įgytas atrankusis pranašumas.

9.1.4. *Poveikis prekybai ir konkurencijai*

(390) Jeigu dėl valstybės narės suteiktos finansinės pagalbos vykdant Sąjungos vidaus prekybą įmonės padėtis pagerėja, palyginti su kitomis konkuruojančiomis įmonėmis, turi būti vertinama, kad pagalba daro įtaką šiai prekybai. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką ([184]) tam, kad dėl priemonės būtų iškraipyta konkurencija, užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose subjektas, kuriam skirta pagalba, konkuruotų su kitomis įmonėmis.

(391) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui ([185]), oro vežėjai gali laisvai vykdyti skrydžius Sąjungos vidaus maršrutais ir gauti neribotą kabotažo leidimą. Tačiau, Teisingumo Teismo nuomone, „*tuo atveju, kai įmonė veikia sektoriuje, kuriame įvairių valstybių narių gamintojai faktiškai konkuruoja tarpusavyje, bet kokia pagalba, kurią ši įmonė gauna iš valdžios institucijų, gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir kenkti konkurencijai, jeigu rinkoje tęsiant įmonės veiklą konkurentams trukdoma didinti jų užimamas rinkos dalis ir mažėja konkurentų galimybės didinti eksporto apimtį*“ ([186]).

(392) Šiuo atveju reikia pripažinti, kad dėl nagrinėjamų priemonių galėjo sumažėti su oro maršrutu susijusios veiklos sąnaudos, o veiklos vykdytojai galėjo būti paskatinti maršrutą iš vieno oro uosto perkelti į kitą. Todėl Komisija mano, kad dėl nagrinėjamų priemonių iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis tarpusavio prekybai Europos Sąjungoje.

9.1.5. *Išvada dėl pagalbos*

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

9.2. **Suderinamumas su vidaus rinka**

(394) Nagrinėjama pagalba yra veiklos pagalba. Taigi tokia pagalba suderinama gali būti paskelbta tik išskirtinėmis, deramai pagrįstomis aplinkybėmis.

(395) Be to, iš Teisingumo Teismo praktikos ([187]) matyti, kad Prancūzija turėjo nurodyti, pagal kokį teisinį pagrindą nagrinėjama pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir įrodyti, kad suderinamumo sąlygos įvykdytos. Taigi sprendime pradėti procedūrą Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti galimą teisinį suderinamumo pagrindą ir įrodyti, ar taikomos suderinamumo sąlygos įvykdytos, visų pirma tuo atveju, kai nagrinėjama pagalba turi būti laikoma pagalba veiklai, susijusiai su naujais maršrutais teikiamomis paslaugomis, pradėti. Tačiau Prancūzija niekada netvirtino, kad nagrinėjamos priemonės yra su vidaus rinka suderinama pagalba veiklai pradėti, taip pat nepateikė kito suderinamumo pagrindo arba argumentų, kuriais remiantis pagalbą būtų galima pagrįstai paskelbti suderinama. Be to, jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė įrodymų, kad šios priemonės suderinamos su vidaus rinka.

(396) Tačiau, Komisijos nuomone, naudinga išnagrinėti, kokią šios pagalbos dalį būtų galima paskelbti suderinama atsižvelgiant į pagalbos įnašą pradedant teikti paslaugas naujais maršrutais.

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

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

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

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

(397) Šiuo klausimu naujosiose gairėse nurodyta: „*Veiklos pradžios pagalbos oro uostams klausimu reikia pažymėti, kad Komisija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms veiklos pradžios pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą po 2014 m. balandžio 4 d. – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Komisijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo Komisija neteisėtai veiklos pradžios pagalbai oro transporto bendrovėms taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta veiklos pradžios pagalba skirta oro transporto bendrovėms iki 2014 m. balandžio 4 d.*“ ([188]).

(398) 2005 m. gairėse nurodyta, kad „[k]iekvienos pagalbos oro uostų infrastruktūrai finansuoti arba veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Kitais atvejais tokią pagalbą Komisija nagrinės remdamasi kriterijais, galiojusiais tuo metu, kai pagalba pradėta teikti.“ ([189]).

(399) Kadangi 2008 m. sutartys sudarytos įsigaliojus 2005 m. gairėms, šios gairės yra taikomas teisinis pagrindas.

(400) Šiuo klausimu 2005 m. gairių 27 punkte nurodyta, kad oro transporto bendrovėms suteikta veiklos pagalba (pavyzdžiui, pagalba veiklai pradėti) suderinama su vidaus rinka gali būti paskelbta tik išimtiniais atvejais, laikantis griežtų sąlygų, mažiau palankių ūkininkauti Europos regionų, t. y. regionų, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nurodyta nukrypti leidžianti nuostata, atveju, taip pat atokiausių regionų ir regionų, kuriuose nedidelis gyventojų tankis, atveju.

(401) Kadangi Angulemo oro uostas nėra tokiame regione, ši nukrypti leidžianti nuostata jam netaikoma.

(402) Komisija pažymi, kad nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis neįrodė, kad pagal 2005 m. gaires ar bet kokį kitą pagrindą šios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

(403) Kadangi 2005 m. gairių 79 punkte nustatyti su pagalba veiklai pradėti susiję kriterijai taikomi kartu, Komisija mano, kad reikėtų išnagrinėti šių gairių 5.2 skirsnio i ir k punktuose nurodytus kriterijus.

(404) Dėl i kriterijaus (verslo planas, kuriame įrodomas gyvybingumas, ir naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams vertinimas) pažymėtina, kad Komisija paprašė Prancūzijos nurodyti, ar tokie verslo planai buvo parengti, ir, jeigu buvo, pateikti jų kopijas. Nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nenurodė, kad tokie verslo planai buvo. Be to, iš *Ryanair* ir (arba) AMS pareiškimų matyti, kad nebuvo parengtas joks verslo planas siekiant įrodyti, jog, pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, maršrutas bus gyvybingas pakankamai ilgai. Iš tikrųjų oro maršruto Angulemo oro uostas–Londono Stanstedo oro uostas gyvybingumo nebuvo galima įrodyti remiantis jokia *ex ante* analize, pagrįsta sudarant 2008 m. sutartis oro transporto bendrovės turėtais duomenimis. Todėl i punkte nurodytas kriterijus neįgyvendintas.

(405) Pagal k punkte nurodytą kriterijų (apeliacija) siekiant padėti išvengti bet kokios diskriminacijos, kuri galėtų pasireikšti skiriant pagalbą, valstybių narių lygmeniu turi būti nustatytos apeliacijos priemonės. Komisija pažymi, kad sudarant 2008 m. sutartis nebuvo jokios apeliacijos priemonės, kurią taikant būtų siekiama padėti išvengti diskriminacijos skiriant pagalbą veiklai pradėti. Taigi k punkte nurodytas kriterijus taip pat neįgyvendintas.

9.3. **Išvada**

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

10. **BENDROSIOS IŠVADOS**

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

([188]) Naujųjų gairių 174 punktas.
([189]) 2005 m. gairių 85 punktas.

(408) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį Angulemo oro uosto gautos kompensacijos yra neteisėta, tačiau su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba.

(409) Tačiau *Ryanair* ir AMS veiklai skirtos sumos, išmokėtos įgyvendinant 2008 m. sutartis, yra neteisėta ir su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba.

11. **IŠIEŠKOJIMAS**

(410) Pagal nusistovėjusią teismo praktiką Komisija, nustačiusi, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka, gali įpareigoti atitinkamą valstybę narę šią pagalbą panaikinti arba pakeisti ([190]). Pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999 ([191]) 14 straipsnį *„[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo (toliau – „sprendimas išieškoti pagalbą“). Komisija nereikalauja išieškoti pagalbos, jeigu tai prieštarautų bendrajam Bendrijos teisės principui*“.

(411) Tikslas, kurio Komisija siekia reikalaudama, kad atitinkama valstybė narė išieškotų su vidaus rinka nesuderinamą pagalbą, yra atkurti ankstesnę padėtį ([192]). Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mano, kad tikslas pasiektas, jei gavėjai grąžino neteisėtai suteiktą pagalbą ir taip prarado turėtą pranašumą, palyginti su konkurentais. Taip atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([193]).

(412) Šiuo atveju akivaizdu, kad nustatytos neteisėtos pagalbos išieškojimas neprieštarauja jokiam bendrajam Sąjungos teisės principui. Visų pirma nei Prancūzija, nei suinteresuotosios trečiosios šalys argumentų šiuo klausimu nepateikė.

(413) Todėl Prancūzija turi imtis visų būtinų priemonių, kad iš *Ryanair* ir AMS būtų išieškota pagal 2008 m. sutartis neteisėtai suteikta pagalba.

(414) Išieškotinos pagalbos sumos turi būti nustatytos taip, kaip nurodyta toliau. 2008 m. sutartys turi būti laikomos sutartimis, dėl kurių kiekvienais šių sutarčių taikymo metais išmokėta vienoda metinė pagalbos suma. Kiekviena suma apskaičiuojama remiantis neigiama 12 lentelėje pateikto papildomo srauto, numatyto sudarant 2008 m. sutartis, dalimi (pajamomis atskaičius sąnaudas). Iš tikrųjų šios sumos atitinka sumas, kurias būtų reikėję numatyti išskaičiuoti (kiekvienais metais) iš rinkodaros paslaugų sumos (arba kurias būtų reikėję numatyti įskaičiuoti į oro transporto bendrovių mokamus oro uosto mokesčius ir antžeminių paslaugų mokesčius), kad sutarties grynoji dabartinė vertė būtų teigiama, kitaip sakant, kad sutartis atitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(415) Siekiant atsižvelgti į tikrą naudą, kurią *Ryanair* ir AMS gavo taikant 2008 m. sutartis, 414 konstatuojamojoje dalyje nurodytos sumos remiantis Prancūzijos pateiktais įrodymais gali būti patikslintos atsižvelgiant į: i) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų mokėjimų, kuriuos pagal oro uosto paslaugų sutartį *Ryanair* atliko mokėdama tūpimo mokestį, keleivio mokestį ir antžeminių paslaugų mokestį, ir, kita vertus, numatytų (*ex ante*) srautų, atitinkančių šiuos pajamų punktus ir nurodytų 12 lentelėje, skirtumą; ii) viena vertus, *ex post* nustatytų tikrų su rinkodara susijusių mokėjimų, kurie pagal rinkodaros paslaugų sutartį atlikti bendrovėms *Ryanair* ir AMS, ir, kita vertus, atitinkamų numatytų (*ex ante*) rinkodaros sąnaudų, nurodytų 12 lentelėje, skirtumą.

(416) Be to, Komisija mano, kad tikrą naudą *Ryanair* ir AMS gavo tik laikotarpiu, kurį iš tikrųjų buvo vykdomos 2008 m. sutartys. Iš tiesų šias sutartis nutraukus *Ryanair* ir AMS su rinkodara susijusių mokėjimų negavo. Todėl pagalbos sumos, apskaičiuotos taip, kaip nurodyta toliau, ir susijusios su 2008 m. sutartimis, tais metais, kuriais sutartis nebebuvo taikoma (visų pirma dėl to, kad bendru šalių susitarimu buvo nutraukta pirma laiko) sumažintos iki nulio.

([190]) 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-70/72, Rink. p. 00813, 13 punktas.
([191]) 1999 m. kovo 22 d. Reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, OL L 83, 1999 3 27, p. 1.
([192]) 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92, C-279/92 ir C- 280/92, Rink. p. I-4103, 75 punktas.
([193]) 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-75/97, Rink. p. I-03671, 64–65 punktai.

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

13 lentelė

Informacija apie sumas, išieškotinas pagal 2008 m. sutartis

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

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

(418) Kaip jau paaiškinta, Komisija mano, kad taikant valstybės pagalbos taisykles *Ryanair* ir AMS yra vienas ekonominis subjektas ir kad 2008 m. vasario 8 d. kartu sudarytos rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų sutartys turi būti laikomos vienu sandoriu. Todėl Komisija mano, kad *Ryanair* ir AMS solidariai atsakingos už visos pagal 2008 m. sutartis gautos pagalbos grąžinimą.

(419) Bendra pagalbos suma, kuri 2008–2009 m. iš tikrųjų išmokėta taikant 2008 m. sutartis, yra maždaug 868 695 EUR.

(420) Prancūzijos institucijos nurodytą sumą turi išieškoti per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

(421) Be to, Prancūzijos institucijos prie pagalbos sumos turi pridėti išieškojimo palūkanas, skaičiuojamas nuo dienos, kurią nagrinėjama pagalba perduota įmonėms, t. y. nuo kiekvienos faktinės pagalbos išmokėjimo dienos iki faktinio pagalbos išieškojimo dienos ([194]), laikydamosi Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([195]) V skyriaus nuostatų. Kadangi šiuo atveju pagalbą sudarantys srautai yra sudėtiniai ir gauti kelias metų dienas, o kai kurių pajamų kategorijų atveju net ir nuolat, Komisija mano, kad apskaičiuojant išieškojimo palūkanas atitinkamos pagalbos išmokėjimo diena gali būti laikoma metų pabaigos diena – kiekvienų atitinkamų metų gruodžio 31 d.

(422) Jeigu valstybė narė patirtų nenumatytų sunkumų arba susidarytų Komisijos nenumatytos aplinkybės, apie šiuos sunkumus gali būti pranešta Komisijai; jai taip pat gali būti pateikta pasiūlymų dėl tinkamų pakeitimų, kad Komisija juos įvertintų. Tokiu atveju Komisija ir valstybė narė geranoriškai bendradarbiauja, kad įveiktų šiuos sunkumus, visiškai laikydamosi SESV nuostatų ([196]).

(423) Todėl Komisija ragina Prancūziją nedelsiant jai pranešti apie visus vykdant šį sprendimą patirtus sunkumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

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

([194]) Žr. minėto Reglamento Nr. 659/99 14 straipsnio 2 dalį.
([195]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).
([196]) Žr. 1989 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-94/87, Rink. p. 175, 9 punktą ir 1995 m. balandžio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-348/93, Rink. p. 673, 17 punktą.

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

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

2 straipsnis

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

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

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

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

3 straipsnis

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

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

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

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

4 straipsnis

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

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

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

5 straipsnis

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

a) pagalbos sumas, kurios turi būti išieškotos taikant 3 straipsnį;

b) išsamų šiam sprendimui įgyvendinti skirtų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių numatoma imtis, aprašymą;

c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.

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

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 23 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas