KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2018/1276

2018 m. vasario 22 d.

byloje SA.31149 (2012/C) – Vokietija

Įtariama valstybės pagalba bendrovei *Ryanair*

(pranešta dokumentu Nr. C(2018) 1034)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pagal pirmiau nurodytas nuostatas ([1]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2007 m. liepos 10 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą (toliau – 2007 m. sprendimas pradėti procedūrą) pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl Liubeko oro uosto finansavimo, Hanzos miesto Liubeko finansinių santykių su bendrove *Infratil Limited* (toliau – *Infratil*) ir oro uosto finansinių santykių su bendrove *Ryanair*. Oficiali tyrimo procedūra registruota bylos numeriu SA.21877 (C 24/2007). 2007 m. spalio 24 d. buvo priimtas 2007 m. sprendimo pradėti procedūrą klaidų ištaisymas.

(2) 2007 m. sprendimas pradėti procedūrą 2007 m. lapkričio 29 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). 2007 m. gruodžio 7 d. buvo paskelbtas klaidų ištaisymas ([3]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo pateikti savo pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.

(3) 2009 m. sausio 28 d. organizacija *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V.* (toliau – SGF) ([4]) pateikė skundą dėl bylos SA.21877, jis buvo užregistruotas bylos numeriu SA.27585.

(4) 2010 m. birželio 22 d. ir 2010 m. birželio 30 d. organizacija SGF pateikė papildomą skundą, kuriame nurodė, kad Vokietija bendrovėms *Flughafen Lübeck GmbH* (toliau – FLG) ir *Infratil* suteikė tolesnę neteisėtą valstybės pagalbą. Skundas buvo užregistruotas numeriu SA.31149.

(5) 2012 m. vasario 22 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą (toliau – 2012 m. sprendimas pradėti procedūrą) pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl įtariamos valstybės pagalbos bendrovėms FLG, *Infratil*, *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms, besinaudojančioms Liubeko oro uostu ([5]).

(6) 2012 m. sprendimas pradėti procedūrą 2012 m. rugpjūčio 10 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([6]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per mėnesį nuo paskelbimo pateikti savo pastabas dėl nagrinėjamų priemonių.

([1]) OL C 241, 2012 8 10, p. 56.
([2]) OL C 287, 2007 11 29, p. 27.
([3]) OL C 295, 2007 12 7, p. 29.
([4]) Nevyriausybinė organizacija, užregistruota pagal 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/35/EB, nustatančios visuomenės dalyvavimą rengiant tam tikrus su aplinka susijusius planus ir programas ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvas 85/337/EEB ir 96/61/EB dėl visuomenės dalyvavimo ir teisės kreiptis į teismus (OL L 156, 2003 6 25, p. 17), nuostatas.
([5]) Prieš priimant sprendimą pradėti procedūrą buvo išnagrinėtos priemonės bylose CP 31/2009 (SA.27585) ir CP 162/2010 (SA.31149).
([6]) 2012 m. vasario 22 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. SA.27585 ir SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 ir CP 162/2010) – Įtariama valstybės pagalba Liubeko oro uostui, bendrovei *Infratil* ir oro uostu besinaudojančioms oro transporto bendrovėms (*Ryanair*, *Wizz Air* ir kt.) – Kvietimas teikti pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį (OL C 241, 2012 8 10, p. 56).

(7) 2014 m. Komisija procedūras SA.21877, SA.27585 ir SA.31149 sujungė.

(8) 2017 m. vasario 7 d. Komisija priėmė galutinį sprendimą bylose SA.21877, SA.27585 ir SA.31149 ([1]). Kalbant apie galimą valstybės pagalbą bendrovei *Ryanair*, šiame Komisijos sprendime buvo vertinama tik 2000 m. oro uostą valdančios bendrovės ir bendrovės *Ryanair* sutartis. Sprendime Komisija konstatavo, jog sprendimo priėmimo metu savo byloje neturėjo pakankamai informacijos, kad galėtų įvertinti, ar vėlesni susitarimai, ypač sudaryti 2010 m., laikytini valstybės pagalba bendrovei *Ryanair*. Taigi tuos susitarimus ji ketino įvertinti atskirame sprendime ([2]).

(9) 2017 m. liepos 27 d. Vokietijai buvo nusiųstas prašymas pateikti informacijos apie du papildomus susitarimus, kuriuos 2010 m. sudarė bendrovės FLG ir *Ryanair*, ir apie 2015 m. vasario 6 d. bendrovės *Oxera* ([3]) ataskaitą. Vokietija paprašė pratęsti informacijos pateikimo terminą; 2017 m. rugpjūčio 2 d. Komisija prašymą patenkino. Prašoma informacija buvo pateikta 2017 m. rugsėjo 20 d.

(10) 2017 m. rugsėjo 22 d. bendrovei *Ryanair* buvo nusiųstas prašymas pateikti informaciją. Jis buvo persiųstas Vokietijai. Atsakydamos 2017 m. spalio 6 d. bendrovės *Ryanair* ir *Oxera* pateikė informaciją. 2017 m. spalio 24 d. Komisija nusiuntė Vokietijai iš bendrovės *Ryanair* gautus dokumentus ir paragino Vokietiją pateikti pastabas.

(11) Kalbant apie procedūrą bylose SA.21877, SA.27585 ir SA.31149, Komisija remiasi Sprendimo (ES) 2017/2336 1–61 konstatuojamosiomis dalimis.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. Bendroji informacija apie tyrimą ir priemones

2.1.1. *Informacija apie oro uostą ir keleivių skaičiaus kitimą*

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

(13) Pats oro uostas savo pasiekiamumo zoną apibrėžia kaip Hamburgo miesto ir Eresundo metropolines zonas (Didžioji Kopenhaga/Malmė).

(14) Remiantis 2009 m. oro uosto atlikto rinkos tyrimo rezultatais ([4]), didžioji dalis (t. y. 47,20 %) (išskrendančių) Liubeko oro uosto keleivių atvyko iš Hamburgo. Hamburgo oro uostas yra 78 km nuo Liubeko oro uosto, taigi automobiliu iki jo galima nuvažiuoti maždaug per 65 minutes.

(15) Iki 2000 m. oro uostas buvo priklausomas nuo užsakomųjų skrydžių ir bendrosios aviacijos generuojamų aviacinių pajamų. 2000 m. oro uostas pakeitė savo verslo modelį į pigių skrydžių bendrovių oro uostą, kurio pajamos generuojamos derinant su oro susisiekimu susijusią ir su oro susisiekimu nesusijusią veiklą. Nuo to laiko didžiąją dalį skrydžių Liubeko oro uoste vykdė oro transporto bendrovė *Ryanair*. Šie skrydžiai 2010 m. sudarė apie 90 % visų oro uosto skrydžių.

(16) Iš pradžių Liubeko oro uostą valdė ribotos atsakomybės bendrovė FLG, kurios vienintelis akcininkas buvo Hanzos miestas Liubekas. 2005 m. oro uostas buvo pirmą kartą privatizuotas, tačiau 2009 m. Hanzos miestas Liubekas jį atpirko. 2010 m. balandžio mėn. Liubeke surengtu piliečių viešu balsavimu buvo užtikrintas oro uosto išlikimas ir pritarta papildomoms investicijoms į plėtrą, kol bus surastas naujas privatus investuotojas. 2012 m. atsirado naujas privatus investuotojas. Per pastaruosius kelerius metus oro uosto savininkas kelis kartus keitėsi.

(17) Vežamų keleivių skaičius padidėjo nuo 48 652 keleivių 1999 m. iki 697 559 keleivių 2009 m. Po to – priešingai oro uosto, kuris tikėjosi, kad vėliausiai 2015 m. keleivių srautas pasieks 2,2 mln., lūkesčiams – šis skaičius laipsniškai mažėjo.

([1]) 2017 m. vasario 7 d. Komisijos sprendimas (ES) 2017/2336, SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) ir SA.31149 (2012/C) – Vokietija – Įtariama valstybės pagalba Liubeko oro uostą valdančioms bendrovėms *Flughafen Lübeck GmbH* ir *Infratil Limited*, bendrovei *Ryanair* ir kitoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi tuo oro uostu (OL L 339, 2017 12 19, p. 1).
([2]) Žr. Sprendimo (ES) 2017/2336 186 konstatuojamąją dalį.
([3]) Bendrovės *Oxera* ataskaita. Ekonominis MEO principo vertinimas: Liubeko oro uostas, 2015 m. vasario 6 d.
([4]) Verslo planas *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*, 2009 m. gruodžio 21 d., p. 23.

(18) Šio sprendimo priėmimo dieną Liubeko oro uoste paslaugų neteikia nė viena oro transporto bendrovė. Nesiūlomi nei reguliarieji, nei užsakomieji skrydžiai.

2.1.2. *2000 m. sutartis*

(19) 2000 m. gegužės mėn. bendrovės FLG ir *Ryanair* pasirašė oro uosto paslaugų sutartį (toliau – 2000 m. sutartis), kuria buvo nustatyti bendrovės *Ryanair* mokėtini oro uosto mokesčiai ir oro uosto mokėtini su rinkodara susiję mokėjimai. 2000 m. sutartis turėjo būti vykdoma nuo 2000 m. birželio 1 d. iki 2010 m. gegužės 31 d.

(20) Maršruto į Londono Stanstedo oro uostą išlaidos ir pajamos sutartimi buvo reglamentuojamos taip:

1 lentelė

Išlaidos ir pajamos pagal 2000 m. sutartį iš FLG perspektyvos

	< 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	≥ 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę
FLG išlaidos:		
Rinkodaros rėmimas – išlaidos vienam atvykstančiam keleiviui	[…] EUR (*)	[…] EUR
	Iki 2005 m. gegužės 31 d.	Nuo 2005 m. birželio 1 d.
FLG pajamos:		
Bendrovės *Ryanair* mokėtini mokesčiai vienam lėktuvui	[…] EUR	[…] EUR
Bendrovės *Ryanair* mokėtini mokesčiai vienam atvykstančiam keleiviui	[…] EUR	[…] EUR
Bendrovės Ryanair grynieji mokėtini mokesčiai vienam atvykstančiam keleiviui (iš mokesčių atėmus rinkodaros rėmimą)	*[…] EUR*	*[…] EUR*
Kita:		
Apyvartos mokestis už vieną FLG parduotą bilietą	(…)	(…)
Komisiniai už FLG užsakytų nuomojamų automobilių apyvartą	(…)	(…)
Saugumo mokestis (bendrovės *Ryanair* mokėtinas atitinkamai valdžios įstaigai)	[…] EUR	[…] EUR

(*) Konfidenciali informacija.

2.2. **Galima oro uosto operatoriaus FLG valstybės pagalba bendrovei *Ryanair***

(21) 2010 m. kovo ir spalio mėn. bendrovės *Ryanair* ir FLG pasirašė du papildomus minėtos 2000 m. sutarties protokolus (toliau kartu – 2010 m. susitarimai arba 2010 m. papildomi protokolai).

(22) Pirmasis, 2010 m. kovo 29 d. pasirašytas papildomas protokolas (toliau – papildomas protokolas Nr. 1) apėmė 2010 m. kovo 28 d. – 2010 m. spalio 30 d. laikotarpį. Juo buvo pratęsta 2000 m. sutartis, kurios galiojimas būtų pasibaigęs 2010 m. gegužės mėn., ir įvestas naujas […] EUR dydžio rinkodaros mokestis už vieną keleivį, kurį turėjo mokėti FLG už *Ryanair* organizuojamą ribotos trukmės rinkodaros renginį. Šis naujas mokėjimas už rinkodaros paslaugas buvo nustatytas papildomai greta mokėjimo už rinkodaros paslaugas, numatyto 2000 m.

sutartyje – […] EUR už vieną keleivį (esant mažiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę) arba […] EUR už vieną keleivį (esant daugiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę). Kadangi bendrovė *Ryanair* vykdė daugiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę, per visą susitarimo galiojimo laikotarpį bendrovė FLG bendrovei *Ryanair* iš viso turėjo sumokėti […] EUR už kiekvieną keleivį. Kadangi buvo paliktos galioti visos kitos 2000 m. sutarties sąlygos, bendrovei FLG mokėtini keleivių aptarnavimo mokesčiai už kiekvieną išvykstantį keleivį buvo […] EUR, o orlaivio stovėjimo vietoje teikiamų paslaugų mokestis už kiekvieną skrydį buvo […] EUR.

(23) Pasibaigus papildomo protokolo Nr. 1 galiojimui, 2010 m. spalio 31 d. buvo pasirašytas antrasis papildomas protokolas (toliau – papildomas protokolas Nr. 2). Papildomame protokole Nr. 2 buvo atsisakyta papildomo protokolo Nr. 1 sąlygų ir sugrįžta prie 2000 m. sutartyje nurodytos su rinkodara susijusių mokėjimų tvarkos, o tai reiškė šios sutarties sąlygų galiojimo pratęsimą trejiems metams iki 2013 m. lapkričio 1 d.

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

2.3. **Tyrimo objektas**

(25) Sprendime (ES) 2017/2336 buvo aptariama 2000 m. bendrovių FLG ir *Ryanair* sutartis. Taigi pateikiamas sprendimas susijęs tik su 2010 m. papildomais protokolais Nr. 1 ir Nr. 2.

2.4. **Pagrindas pradėti procedūrą**

(26) Komisija įtarė, kad 2010 m. susitarimais bendrovei *Ryanair* buvo suteiktas atrankusis pranašumas, taigi jie galėtų būti laikomi valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnį.

3. **VOKIETIJOS PASTABOS**

(27) Vokietija laikėsi nuomonės, kad 2010 m. susitarimais nebuvo iškraipyta konkurencija ir nekilo pavojaus, kad ji galėtų būti iškraipyta, taip pat jie neturėjo poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, nes Liubeko oro uostas yra nedidelis regioninis oro uostas, kuris nekonkuravo su Hamburgo ar kitais oro uostais.

(28) Dėl papildomo protokolo Nr. 1 Vokietija pažymėjo, kad susitarimas atitiko rinkos sąlygas ir nesuteikė bendrovei *Ryanair* pranašumo. Vokietija, remdamasi byla *Helaba I* ([1]), tvirtino, kad pranašumas nesuteikiamas, kai kiti regioninių oro uostų operatoriai bendrovei *Ryanair* suteikia panašias sąlygas. Be to, Vokietija teigė, kad tai įrodyta bendrovės *Ryanair* lyginamąja analize.

(29) Vokietija teigė, kad pigių skrydžių bendrovėms, pvz., *Ryanair* ir *Wizz Air*, reikia mažiau antžeminių paslaugų ir infrastruktūros paslaugų. Pirma, Liubeko oro uoste reikėjo mažiau registracijos vietų, nes į bendrovės *Ryanair* skrydžius galima registruotis internetu. Antra, nebuvo keleivius vežančių autobusų. Trečia, kadangi ėjimo atstumai Liubeko oro uoste trumpesni, bendrovės *Ryanair* lėktuvai ant žemės praleidžia mažiau laiko. Ketvirta, kadangi nebuvo jungiamųjų skrydžių ir buvo leidžiama mažiau bagažo vienetų vienam asmeniui, nereikėjo atitinkamos infrastruktūros. Galiausiai, penkta, kadangi skrydžio įgula dažnai pati pasirūpindavo lėktuvo vidaus valymu, reikėjo mažiau antžeminių valymo paslaugų.

(30) Dėl papildomo protokolo Nr. 2 Vokietija pažymėjo, kad juo buvo pratęsta 2000 m. sutartis, nepadarant jokio esminio pakeitimo. Vokietija laikosi nuomonės, kad 2000 m. sutartis atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų.

(31) Dar daugiau, Vokietija mano, kad, atsižvelgiant į byloje *Stardust Marine* ([2]) priimtą sprendimą, bendrovei *Ryanair* tariamai suteikto pranašumo negalima priskirti valstybei. Vokietijos teigimu, bendrovė FLG veikė savarankiškai, nesikišant valstybei. Be to, Vokietija nurodė, kad bendrovė FLG nebuvo integruota į viešojo administravimo struktūras. Taip pat viešojo sektoriaus institucijų vykdoma bendrovės FLG vadovybės priežiūra apsiriboja tik aviaciniais ir viešosios kompetencijos reikalais ir neapima verslo valdymo veiklos.

([1]) 2010 m. kovo 3 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Bundesverband deutscher Banken/Komisija* (*Helaba I*), T-163/05, ECLI:ES:T:2010:59.
([2]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija/Komisija (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:ES:C:2002:294.

4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

4.1. Bendrovė *Flughafen Lübeck GmbH*

(32) Bendrovė FLG nurodė, kad priemonės nepriskirtinos Vokietijai, nes dėl susitarimų bendrovė FLG derėjosi autonomiškai.

4.2. Bendrovė *Ryanair*

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

(34) Be to, *Ryanair* tvirtino, kad atrankumo nebuvo, nes 2010 m. susitarimai iš esmės buvo papildomi protokolai, kuriais pratęstas jau taikomų nuostatų, nustatytų 2000 m. sutartyje, galiojimas. Vienintelis naujas elementas buvo komercinėmis derybomis pasiektas rinkodaros rėmimo patikslinimas.

(35) Bendrovė *Ryanair* nurodė, kad sutartis su bendrove FLG buvo sudaryta ekonominiais sumetimais. Liubeko oro uostas buvo laikomas pelningai veikiančiu antraeiliu oro uostu prie Hamburgo oro uosto, o pats Liubekas – lankytina kultūrine vieta. Bendrovė *Ryanair* negalėjo pateikti verslo plano savo sprendimui pradėti teikti paslaugas Liubeko oro uoste pagrįsti, bet ji pabrėžė, kad tokio verslo plano iš privataus investuotojo paprastai nereikalaujama. Bendrovė *Ryanair* paaiškino, kad nutraukė savo paslaugų teikimą Liubeko oro uoste dėl ekonominių priežasčių, be kita ko, dėl padidėjusių išlaidų ir netikėto pelno sumažėjimo (nulemto ekonomikos krizės).

(36) Bendrovė *Ryanair* nurodė, kad Sąjungos regioninių oro uostų padėtis rinkoje yra sudėtinga. Todėl reikia atsižvelgti į oro uosto pajamas ir iš su oro susisiekimu susijusios, ir su oro susisiekimu nesusijusios veiklos (vadinamasis vienos kasos metodas). Kadangi sutartys su bendrove *Ryanair* paprastai žada daug keleivių, tokie verslo santykiai daugeliu atvejų padeda padidinti oro uosto žinomumą ir pritraukti kitų oro transporto bendrovių, mažmenininkų ir kitų paslaugų teikėjų. Be to, bendrovė *Ryanair* nurodė, jog esama tvirtų įrodymų, kad padidėjus keleivių skaičiui padaugėja pajamų iš veiklos, nesusijusios su oro susisiekimu.

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

(38) Bendrovė *Ryanair* palygino Liubeko oro uosto ir panašaus dydžio oro uostų padėtį. Lyginta su Bornmuto oro uostu, Grenoblio oro uostu, Noko oro uostu, Mastrichto oro uostu, Nimo oro uostu ir Prestviko oro uostu. Išnagrinėjus bendrovės *Ryanair* mokamus mokesčius lyginamuosiuose oro uostuose, matyti, kad bendrovės *Ryanair* išlaidos Liubeko oro uoste apskritai didesnės negu vidutinės išlaidos lyginamuosiuose oro uostuose tiek vienam keleiviui, tiek vienam atskridimui ir išskridimui.

(39) Bendrovė *Ryanair* pateikė dvi bendrovės *Oxera* ataskaitas, kuriose buvo vertinamas tikėtinas 2010 m. papildomų protokolų pelningumas ([1]). Abi ataskaitos grindžiamos 2010 m. verslo planu, kurį Liubeko oro uostas parengė prieš 2010 m. papildomų protokolų pasirašymą. Ataskaitose nurodyta, kad remiantis pagrįstomis prielaidomis tuo metu, kai buvo pasirašyti 2010 m. papildomi protokolai, buvo tikimasi, jog jie bus pakankamai pelningi, o pagal rinkos ekonomikos dėsnius veikiantis oro uostas veikiausiai būtų suteikęs panašias sąlygas. Bendrovės *Oxera* teigimu, taip būtų net tuo atveju, jeigu rinkodaros paslaugų susitarimas su AMS būtų vertinamas kartu su 2010 m. papildomais protokolais ir būtų atsižvelgiama į AMS veiklos išlaidas, bet ne į AMS veiklos pajamas.

(40) Dėl rinkodaros paslaugų susitarimo su AMS bendrovė *Ryanair* nurodė, kad tokie susitarimai naudingi abiem pusėms, nes *Ryanair* svetainė labai populiari ir todėl oro uostas tampa žinomas tarptautiniu mastu, didina savo prekės ženklo matomumą ir pritraukia daugiau keleivių, kaip patvirtinta kitoje 2014 m. rugsėjo 26 d. bendrovės *Oxera* ataskaitoje.

([1]) Bendrovės *Oxera* ataskaita. Ekonominis MEO principo vertinimas: Liubeko oro uostas, 2015 m. vasario 6 d. Bendrovės *Oxera* ataskaita, pateikta atsakant į Europos Komisijos prašymą, 2017 m. spalio 6 d.

4.3. **Bendrovė *Air Berlin***

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

(42) Bendrovė *Air Berlin* teigė, kad pagal bendrovės *Ryanair* rinkodaros strategiją buvo siekiama pervilioti galimus bendrovės *Air Berlin* ir kitų bendrovių klientus. Dėl mažų bendrovės *Ryanair* kainų klientai perėjo iš Hamburgo oro uostą į Liubeko oro uostą. Bendrovė *Air Berlin* nurodo, kad dėl valstybės pagalbos ji patyrė nemažų ekonominių nuostolių. Bendrovė *Air Berlin* dėl lygiagretaus bendrovės *Ryanair* pasiūlymo Liubeko oro uoste turėjo nutraukti dalį savo skrydžių. Be to, bendrovė *Air Berlin* tvirtino, kad iš Hamburgo oro uosto sunku atidaryti naujų krypčių, kol panašias kryptis itin mažomis kainomis bendrovė *Ryanair* siūlo iš Liubeko oro uosto.

(43) Taip pat bendrovė *Air Berlin* nurodė, kad susitarimas su bendrove *Ryanair* priskirtinas Vokietijai. Remiantis bendrovės FLG įstatais, mokesčius, mokamus dėl oro uosto naudojimo, privalo patvirtinti stebėtojų taryba (įstatų 12 straipsnis). Keturis iš šešių stebėtojų tarybos narių išrinko Hanzos miestas Liubekas. Taigi bendrovė *Air Berlin* padarė išvadą, kad Hanzos miestą Liubeką būtų galima laikyti atsakingu.

(44) Bendrovės *Air Berlin* nuomone, kelia abejonių ir bendrovių AMS ir FLS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų, nes nauda, gaunama dėl rinkodaros rėmimo, regis, niekaip nesusijusi su bendrovės *Ryanair* faktinėmis rinkodaros išlaidomis.

5. **VOKIETIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

5.1. **Vokietijos pastabos dėl *Ryanair* pastabų**

(45) Vokietijos teigimu, bendrovės *Ryanair* pateiktos pastabos atskleidžia, kad Liubeko oro uostas laikėsi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo.

(46) Visų pirma Vokietija pabrėžė bendrovės *Ryanair* metodo, kuriuo įrodoma susitarimų atitiktis rinkos sąlygoms, pateikiant pelningumo analizę ir lyginamąją analizę, pagrįstumą.

(47) Vokietijos teigimu, 2010 m. papildomi protokolai valstybei nepriskirtini, nes dėl jų bendrovė FLG derėjosi ir juos sudarė autonomiškai, nesikišant Hanzos miestui Liubekui. Be to, dėl papildomo protokolo Nr. 2 Vokietija pažymėjo, kad juo tik pratęsiama 2000 m. sutartis, o jokio esminio pakeitimo nepadaryta. Taigi visi argumentai dėl 2000 m. sutarties galioja ir šiam papildomam protokolui.

(48) Vokietija pareiškė, jog jai nesuprantama, kodėl bendrovių FLG ir AMS rinkodaros paslaugų susitarimas yra šios tyrimo procedūros objektas, mat bendrovė FLG, vykdydama šį susitarimą, nenaudojo viešųjų lėšų. Pagal susitarimą dėl rinkodaros paslaugų su AMS išlaidos buvo dengiamos privačiomis lėšomis, kurias suteikė Liubeko pramonės ir prekybos rūmai, atstovaujantys privačioms įmonėms. Vokietija taip pat teigė, kad su AMS sudarytas rinkodaros paslaugų susitarimas gali būti laikomas atitinkančiu rinkos sąlygas. Tai patvirtina faktas, kad bendrovei FLG buvo pateikta mažesnė išlaidų apmokėjimo sąskaita negu kitiems panašius susitarimus sudariusiems oro uostams. Dar daugiau, aptariamas susitarimas pagrįstas bendrovės *Ryanair* pažadu išplėsti savo skrydžių portfelį dviem kryptimis.

(49) Dar vienas dalykas, į kurį reikia atsižvelgti, yra tas, kad Liubeko oro uostas atlieka atsarginio Hamburgo oro uosto vaidmenį ir yra Šiaurės Vokietijai reikalinga transporto infrastruktūra.

5.2. **Vokietijos pastabos dėl *Air Berlin* pastabų**

(50) Vokietijos teigimu, bendrovei *Air Berlin* būtų buvę suteikti tokie patys pranašumai kaip ir bendrovei *Ryanair*, jeigu ji būtų įvykdžiusi tuos pačius keleivių skaičiaus ir skrydžių dažnumo kriterijus. Tačiau bendrovė *Air Berlin* atmetė pasiūlymą derėtis su bendrove FLG, nes ji niekada neketino teikti paslaugų Liubeko oro uoste. Bendrovė *Air Berlin* niekada neprieštaravo sąlygoms, kuriomis bendrovė *Ryanair* veikia Hamburgo oro uoste. Be to, įvairios oro transporto bendrovės skundėsi (be kita ko, ir Komisijai), kad bendrovė *Air Berlin* naudojasi nemaža Jungtinių Arabų Emyratų valstybės pagalba. Todėl ji negali dėtis savo pagrindinio konkurento bendrovės *Ryanair* auka.

(51) Be to, Vokietija nesutiko su bendrovės *Air Berlin* teiginiu, kad Liubeko oro uostas konkuruoja su Hamburgo oro uostu. Visų pirma Vokietija nurodė, kad 2000 m. Hamburgo oro uostas aptarnavo 70 kartų daugiau keleivių negu Liubeko oro uostas. Tai, kad nėra kitų oro uostų skundų, rodo, jog šie oro uostai tarpusavyje nekonkuravo.

(52) Be to, Vokietija atmetė bendrovės *Air Berlin* argumentą, kad bendrovei *Ryanair* buvo suteiktas ekonominis pranašumas. Vokietijos teigimu, *Air Berlin* rėmėsi klaidingais skaičiavimais ir vertinant oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimo atitiktį rinkos sąlygoms svarbus tik rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus.

6. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS PAGALBOS TEISĖS POŽIŪRIU**

(53) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(54) Visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Taigi priemonė yra valstybės pagalba tik tuo atveju, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

— naudos gavėjas yra įmonė,

— priemone suteikiamas pranašumas,

— pranašumas suteikiamas valstybiniais ištekliais,

— pranašumas yra atrankusis ir

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

6.1. **Įmonės ekonominė veikla ir apibrėžtis**

(55) Įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo. Veikla, kurią vykdant tam tikroje rinkoje siūlomos prekės arba paslaugos, yra ekonominė veikla.

(56) Kadangi bendrovė *Ryanair* yra privati įmonė, kuri teikia oro susisiekimo paslaugas už atlygį ir siekia pelno, ji yra ekonominę veiklą vykdanti įmonė. Taigi ji yra įmonė, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

6.2. **Ekonominis pranašumas**

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

(58) Kai oro uostas disponuoja viešaisiais ištekliais, pagalbos oro transporto bendrovei prielaidą iš esmės galima atmesti, jei oro uosto ir oro transporto bendrovės santykiai palaikomi įprastomis rinkos sąlygomis. Norint nustatyti, ar susitarimu kitai šaliai suteikiamas pranašumas, šio vadinamojo rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijaus laikymasis tikrinamas lyginant valdžios institucijų veiksmus su įprastomis rinkos sąlygomis veikiančio privataus veiklos vykdytojo veiksmais panašioje situacijoje ([2]).

6.2.1. *Pirminės pastabos dėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo*

(59) Remiantis 2014 m. Aviacijos gairių ([3]) 53 punktu, pagalbos konkretų oro uostą naudojančiai oro transporto bendrovei prielaidą iš esmės galima atmesti, jeigu nustatyta oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą (pirmasis metodas – palyginimas su rinkos kaina). Antrasis metodas – atliekant *ex ante* analizę, t. y. analizę, grindžiamą pagalbos suteikimo metu turėta informacija ir tuo metu numatytomis tendencijomis, įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą ir yra bendros bent jau ilgalaikio pelningumo strategijos dalis (antrasis metodas – *ex ante* pelningumo analizė) ([4]).

([1]) Žr., pvz., 1996 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *de l'Express international (SFEI) ir kt./La Poste ir kt.*, C-39/94, ECLI:ES:C:1996:285, 60 punktą.
([2]) Ten pat.
([3]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).
([4]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 53 punktą.

(60) Kalbant apie pirmąjį metodą, Komisija nemano, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą ([1]). Todėl, Komisijos manymu, *ex ante* papildomo pelningumo analizė yra tinkamiausias metodas vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių sudaromus susitarimus.

(61) Apskritai rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas remiantis vidutine kaina kitose, lygiavertėse rinkose gali pasirodyti naudingas, jeigu tokią kainą galima patikimai nustatyti arba apskaičiuoti pagal kitus rinkos rodiklius. Vis dėlto oro uosto paslaugų atveju šis metodas mažiau tinkamas, nes išlaidų ir pajamų struktūra skirtinguose oro uostuose dažniausiai būna labai skirtinga. Išlaidos ir pajamos priklauso visų pirma nuo to, kaip oro uostas išvystytas, kiek oro transporto bendrovių jį naudoja, koks jame keleivių srautas, infrastruktūros būklė ir atitinkamos investicijos, kokia reglamentavimo sistema, kuri kiekvienoje valstybėje narėje gali būti kitokia, ir kokias skolas ar įsipareigojimus oro uostas yra prisiėmęs ([2]).

(62) Be to, atlikti grynai lyginamąją analizę sudėtinga dėl oro transporto rinkos liberalizavimo. Kaip galima matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komercinė praktika ne visada grindžiama tik skelbiamu mokesčių sąrašu. Priešingai, komerciniai santykiai gali labai skirtis. Jie apima dalijimąsi rizika, sietina su keleivių srautais ir bet kokia susijusia komercine ir finansine atsakomybe, standartines paskatų schemas ir rizikos pasiskirstymo derinimą per susitarimų galiojimo laikotarpį. Vadinasi, vieno sandorio negalima paprastai palyginti su kitu remiantis atskridimo ir išskridimo kaina arba vienam keleiviui tenkančia kaina.

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

„Valdžios institucijos tradiciškai laiko valstybinius oro uostus vietos plėtrai skatinti skirta infrastruktūra, o ne pagal rinkos taisykles veikiančiomis įmonėmis. Todėl šių oro uostų kainos paprastai nustatomos neatsižvelgiant į rinkos veiksnius (ypač į patikimas *ex ante* pelningumo perspektyvas) – daugiausia atsižvelgiama į socialinius ar regioninius veiksnius.

NET jei kai kurie oro uostai yra privačios nuosavybės arba valdomi privataus subjekto neatsižvelgiant į socialinius ar regioninius veiksnius, šių oro uostų nustatytoms kainoms labai didelį poveikį gali daryti daugumos iš viešojo sektoriaus lėšų finansuojamų oro uostų taikomos kainos, nes į šias kainas oro transporto bendrovės atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais.

Tokiomis aplinkybėmis Komisija labai abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Ši padėtis gali pasikeisti ateityje <…>“.

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

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

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 59 punktą.
([2]) Žr. 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimo 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) 88 ir 89 punktus.
([3]) Dėl pelningumo (o ne kainodaros) lyginamosios analizės šiame sektoriuje žr. 2014 m. liepos 3 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ispanija ir kt./Komisija*, sujungtos bylos T-319/12 ir T-321/12, ECLI:ES:T:2014:604, 44 punktą.
([4]) Papildomi kriterijai, kuriuos galima vertinti, išvardyti 2014 m. Aviacijos gairių 60 punkte.

(66) Komisija, savo 2012 m. sprendimo pradėti procedūrą 296 konstatuojamojoje dalyje palyginusi 2010 m. papildomais susitarimais nustatytus mokesčius su mokesčiais Hamburgo oro uoste, suabejojo 2010 m. papildomais susitarimais nustatytų mokesčių atitiktimi rinkos sąlygoms. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad eismo intensyvumas Liubeko oro uoste daug mažesnis negu Hamburgo oro uoste. Hamburgo oro uoste eismo intensyvumas yra didžiausias Šiaurės Vokietijoje. Hamburgo oro uostas buvo naudojamas visiems oro transporto segmentams, o Liubeko oro uosto specializacija buvo pigių skrydžių bendrovių paslaugų sritis – tam reikėjo mažiau registracijos vietų ir infrastruktūros tranzitiniams keleiviams, nereikėjo keleiviams skirtų autobusų, reikėjo mažiau bagažo tvarkymo darbuotojų ir infrastruktūros, mažiau valytojų, parengimo reisui laikas buvo trumpesnis. Taigi Hamburgo oro uostas nėra pakankamai panašus į Liubeko oro uostą.

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

6.2.2. *Tyrimo laikotarpis*

(68) Komisija mano, kad oro uostų ir oro transporto bendrovių susitarimų pelningumo tyrimo laikotarpis paprastai turi būti apribotas paties susitarimo galiojimo laikotarpiu. Kadangi oro transporto bendrovės gali greitai pertvarkyti savo veiklą, o atitinkamas būsimo susitarimo turinys paprastai nenuspėjamas, privatus oro uosto operatorius įprastu atveju nesiremtų prielaida, kad pasibaigus susitarimo galiojimui atitinkamos jo nuostatos bus taikomos toliau ([2]).

(69) 2010 m. papildomi protokolai buvo pasirašyti ne tuo pačiu metu, o daugiau nei šešių mėnesių intervalu, ir apima skirtingus laikotarpius. Be to, skyrėsi jų turinys – tik papildomame protokole Nr. 1 buvo numatytas dar vienas didelis rinkodaros mokestis, susijęs su ribotos trukmės rinkodaros renginiu.

(70) Todėl Komisija mano, kad abu protokolai yra savarankiški ir kiekvieno papildomo protokolo pelningumas turėtų būti vertinamas atskirai, atsižvelgiant į jo galiojimo laikotarpį ([3]).

(71) Sprendime *Stardust Marine* Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nurodė, kad „<…> norint ištirti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į aplinkybes, buvusias tuo metu, kai buvo imamasi finansinių paramos priemonių, siekiant įvertinti, ar valstybės elgesys yra ekonomiškai racionalus, ir susilaikyti nuo bet kokio vertinimo, susijusio su vėlesne situacija“ ([4]).

(72) Taigi tiriant aptariamus susitarimus ir galimos pagalbos buvimas, ir jos suma turi būti įvertinti pagal padėtį susitarimų pasirašymo metu, ypač pagal tuo metu turėtą informaciją ir tuo metu numatomas tendencijas.

6.2.3. *Papildomo protokolo Nr. 1 įvertinimas pagal valstybės pagalbos taisykles*

(73) Remiantis Sprendimu *Charleroi* ([5]), Komisija, vertindama nagrinėjamąsias priemones, turi atsižvelgti į visus reikšmingus su priemonėmis susijusius aspektus ir jų kontekstą. Reikia patikrinti, ar oro uostas susitarimo su oro transporto bendrove sudarymo metu yra pajėgus padengti visas susitarimo taikymo išlaidas, remdamasis patikimomis vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvomis ir išlaikydamas pagrįstą pelno maržą ([6]).

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 61 ir 63 punktus.
([2]) Žr., pvz., 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/07), kurią Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *Ryanair*, *Airport Marketing Services* ir *Transavia* (OL L 201, 2015 7 30, p. 109).
([3]) Taip pat žr. 1998 m. rugsėjo 15 d. Bendrojo Teismo sprendimo *BP Chemicals Limited/Komisija (BP Chemicals)*, T-11/95, ECLI:ES:T:1998:199, 170 ir 171 punktus; 2012 m. gruodžio 19 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos SA.35378 (2012/N) – Vokietija – Berlyno Brandenburgo oro uosto finansavimas (OL C 36, 2013 2 8, p. 10) 14–33 konstatuojamąsias dalis.
([4]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija/Komisija (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:ES:C:2002:294, 71 punktas.
([5]) 2008 m. gruodžio 17 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ryanair Ltd/Komisija (Charleroi)*, T-196/04, ECLI:ES:T:2008:585, 59 punktas.
([6]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 63 punktą.

(74) Tai nustatoma pagal papildomų pajamų, kurios, tikėtina, bus gautos dėl susitarimo, ir papildomų išlaidų, kurios, tikėtina, bus patirtos dėl susitarimo, skirtumą; gauti pinigų srautai turi būti diskontuojami pagal atitinkamą diskonto normą.

(75) Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uosto operatorius gali būti objektyviai suinteresuotas sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, neatsižvelgiant į palyginimą su kitų oro uostų operatorių oro transporto bendrovėms siūlomomis sąlygomis ar netgi su to paties oro uosto operatoriaus kitoms oro transporto bendrovėms siūlomomis sąlygomis.

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

(77) Vertinant papildomą su susitarimu susijusį pelną, tikslinga atsižvelgti tik į papildomas išlaidas ir pajamas, atsiradusias susitarimo galiojimo laikotarpiu, t. y. nuo 2010 m. kovo 28 d. iki 2010 m. spalio 30 d.

(78) Laikydamasi šio požiūrio, bendrovė *Oxera* pateikė 2010 m. susitarimų papildomo pelningumo *ex ante* skaičiavimus ([1]). Bendrovė *Oxera* šiuose skaičiavimuose atsižvelgia į visą papildomą transporto srautą, taip pat visas papildomas išlaidas ir pajamas, susijusias su bendrovės *Ryanair* veikla Liubeko oro uoste. Kadangi 2010 m. sutarties galiojimas būtų pasibaigęs 2010 m. gegužės mėn., Komisijos manymu, toks požiūris tinkamas.

(79) Bendrovės *Oxera* analizė grindžiama bendrovių FLG ir *Ryanair* susitarimų sąlygomis, FLG faktiniais finansiniais rodikliais ir *ex ante* prognozėmis, išdėstytomis Vokietijos pateiktame verslo plane, kurį 2010 m. kovo 10 d. patvirtino FLG ([2]). Šiame verslo plane nurodomas *ex ante* keleivių srautas Liubeko oro uoste ir tikėtinos išlaidos bei pajamos 2010–2015 m. laikotarpiu. Iš pradžių jis buvo sudarytas 2009 m. gruodžio mėn., bet vėliau pakeistas, pakoreguojant transporto srautą ir papildant dar dviem scenarijais. Bendrovės *Oxera* atlikta papildomų išlaidų ir pajamų analizė grindžiama šiame iš dalies pakeistame 2010 m. kovo 10 d. verslo plane pateikta informacija, nes jo patvirtinimo data artimesnė 2010 m. susitarimų pasirašymo datoms.

(80) Verslo plane išdėstyti trys scenarijai:

— Geriausio atvejo scenarijus: šiame scenarijuje, atsižvelgiant į lūkestį, kad bendrovė *Ryanair* oro uoste įrengs verslo centrą, remiamasi prielaida, jog per šį laikotarpį transporto srautas gerokai padidės. Todėl plane numatytos didesnės su oro susisiekimu nesusijusios pajamos ir su oro susisiekimu nesusijusių paslaugų plėtra.

— Tarpinio atvejo scenarijus: šiame scenarijuje remiamasi prielaida, kad neįvyks jokių pokyčių ir kad plėtra atitiks 2010 m., kuriais parengtas verslo planas, turimus duomenis.

— Blogiausio atvejo scenarijus: šiame scenarijuje remiamasi prielaida, kad 2012 m. oro uostas bus uždarytas ir atitinkamai 2010 m. ir 2011 m. keleivių skaičius sumažės.

(81) Pagal geriausio atvejo scenarijų tikimasi, kad keleivių skaičius nuo […] 2010 m. padidės iki […] keleivių 2013 m. ir atitinkamai išaugs pajamos, o pagal tarpinio atvejo scenarijų keleivių skaičius nesikeis ir atitiks skaičių, kurio tikimasi 2010 m., t. y. […]. Pagal blogiausio atvejo scenarijų keleivių skaičius 2011 m. sparčiai mažės, o 2012 m. oro uosto veikla bus nutraukta.

(82) Bendrovė *Oxera* manė, kad atliekant 2010 m. susitarimų analizę nebūtų tikslinga remtis verslo plano blogiausio atvejo scenarijumi, nes jis grindžiamas prielaida, jog 2010 m. Liubeko piliečių viešu balsavimu bus priimtas sprendimas uždaryti oro uostą. Kadangi 2010 m. balandžio 25 d., praėjus tik vienam mėnesiui po papildomo protokolo Nr. 1 pasirašymo, piliečiai pritarė oro uosto išlikimui, o kartu buvo užtikrintos tolesnės investicijos į oro uosto plėtrą (žr. 16 konstatuojamąją dalį), Komisija prielaidą, kad šalys tikėjosi veiklos tęstinumo, laiko pagrįsta ([3]). Siekdama remtis atsargia prielaida, bendrovė *Oxera* savo analizėje visų pirma vadovavosi FLG prognozėmis, kuriomis grindžiamas tarpinio atvejo scenarijus.

([1]) Bendrovės *Oxera* ataskaita. Ekonominis MEO principo vertinimas: Liubeko oro uostas, 2015 m. vasario 6 d. Bendrovės *Oxera* ataskaita, pateikta atsakant į Europos Komisijos prašymą, 2017 m. spalio 6 d.

([2]) Verslo planas *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 2010 m. kovo 10 d.

([3]) Žr. 2009 m. gruodžio 21 d. verslo planą *Take-OFF Konzept - Flughafen Lübeck GmbH*. Ši prielaida taip pat atitinka 2009 m. bendrovės *Ryanair* raštą bendrovei FLG, kuriame pateikiami įvairūs bendrovės *Ryanair* įsipareigojimai, siekiant bendradarbiauti ateityje.

(83) 2 lentelėje parodyta, kad buvo remtasi prielaida, jog pajamos, susijusios su papildomu protokolu Nr. 1, viršys papildomas išlaidas, taigi scenarijaus, kuriam bendrovė *Oxera* atliko skaičiavimus, atveju metinis perviršis siektų […] EUR ([1]).

2 lentelė

Papildomo protokolo Nr. 1 papildomo pelningumo analizė

Liubeko oro uosto ir bendrovės *Ryanair* sutarties dėl oro uosto paslaugų papildomo protokolo Nr. 1 papildomo pelningumo analizė		
	Pastaba:	
	Vienetas	
Taikyta diskonto norma	%	(…)
Augimo tempas	%	2,70
Susitarimo galiojimo laikotarpis	Metai	0,6
Susitarimo galiojimo pratęsimo tikimybė	%	30
AMS rinkodara (2 = įsk. geriausiu atveju, 1 = įsk. tarpiniu atveju, 0 = neįsk.)	nėra duomenų	0
Papildomas protokolas Nr. 1		
Papildomas protokolas Nr. 1 galioja nuo	Data	2010 3 28
Papildomas protokolas Nr. 1 galioja iki	Data	2010 10 30
2010 m. dalis, kurios metu galiojo nuolaida	%	59,5
2010 m. dalis, kurios metu galiojo susitarimas ir nuolaida	%	77,8
Su rinkodara susiję mokėjimai		
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida vienam išvykstančiam keleiviui esant ne daugiau nei 17 atskridimų ir išskridimų per savaitę	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida vienam išvykstančiam keleiviui nuo 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Slenkstinis atskridimų ir išskridimų skaičius per savaitę	Atskridimų ir išskridimų skaičius	18,00
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida pagal papildomą protokolą Nr. 1 (EUR/išvykst. keleiviui)	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Ryanair orlaivių atskridimų ir išskridimų skaičius per metus	Atskridimų ir išskridimų skaičius	1 779
Ryanair orlaivių atskridimų ir išskridimų skaičius per savaitę	Atskridimų ir išskridimų skaičius	34
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida (EUR/išvykst. keleiviui)	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Pelningumas		**2010**
Ryanair išvykstantys keleiviai	Išvykst. keleiviai	(…)
Bendras išvykstančių keleivių skaičius	Išvykst. keleiviai	(…)
Ryanair orlaivių atskridimų ir išskridimų skaičius	Atskridimų ir išskridimų skaičius	1 058
Bendras atskridimų ir išskridimų skaičius	Atskridimų ir išskridimų skaičius	1 160

([1]) Remiantis 2015 m. vasario 6 d. bendrovės *Oxera* ataskaita, abiejų papildomų protokolų grynoji dabartinė vertė išlieka teigiama ir tada, jei prognozės grindžiamos verslo plano geriausio atvejo scenarijumi.

Liubeko oro uosto ir bendrovės *Ryanair* sutarties dėl oro uosto paslaugų papildomo protokolo Nr. 1 papildomo pelningumo analizė

Pajamos		
Keleivių saugumo mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Mokestis už aptarnavimą perone	EUR/TA	(…)
Keleivių aptarnavimo mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Oro uosto saugos mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Su oro susisiekimu susijusios pajamos	Tūkst. EUR	(…)
Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos	Tūkst. EUR	(…)
Visos pajamos	Tūkst. EUR	(…)
Išlaidos		
Veiklos išlaidos	Tūkst. EUR	(…)
Rinkodaros paslaugos	Tūkst. EUR	(…)
AMS rinkodaros paslaugos	Tūkst. EUR	(…)
Nusidėvėjimas	Tūkst. EUR	(…)
Iš viso išlaidų	Tūkst. EUR	(…)
Grynieji pinigų srautai	Tūkst. EUR	(…)
Galutinė vertė	Tūkst. EUR	(…)
Bendri pinigų srautai	Tūkst. EUR	(…)
Metų, kuriais gaunami pinigų srautai, skaičius	Metai	0,6
Diskonto norma	Nėra duomenų	(…)
Grynoji dabartinė vertė	Tūkst. EUR	(…)
Grynoji dabartinė vertė	Mln. EUR	(…)

Šaltinis: bendrovės *Oxera* ataskaita, pateikta atsakant į Europos Komisijos prašymą, 2017 m. spalio 6 d.

(84) Kadangi 2010 m. susitarimuose bendrovei *Ryanair* nebuvo nustatytas su transporto srautu susijęs tikslas, transporto srautas prognozuojamas remiantis 2010 m. bendrovės FLG prognozėmis arba ir verslo plane pateiktu tarpinio atvejo scenarijumi. Daroma prielaida, kad bendrovės *Ryanair* vykdomų oro uosto aptarnautų skrydžių dalis, siekianti 91 %, yra pastovi ir atitinka pastarųjų trejų metų vidurkį iki papildomo protokolo Nr. 1 pasirašymo. Bendrovės *Ryanair* orlaivių aptarnavimo paslaugos buvo skaičiuojamos remiantis prielaida, kad vienas orlaivis turi 189 sėdimąsias vietas, o vietų užimtumo koeficientas yra 80 %. Tai atitinka 2010 m. faktinius duomenis, nes, remiantis bendrovės *Ryanair* 2010 m. metine ataskaita ir finansine ataskaita, tuo metu vietų užimtumo koeficientas buvo 81–82 %. Būsimas papildomas keleivių srautas, kurį tikėtasi pasiekti papildomo protokolo Nr. 1 galiojimo laikotarpiu, buvo apskaičiuotas remiantis planuojamu skrydžių skaičiumi.

(85) Atsižvelgdama į tai, kad verslo plane pateikto tarpinio atvejo scenarijuje nenumatytas keleivių srauto padidėjimas, o prognozės grindžiamos turimais 2010 m. duomenimis, ir į tai, kad prognozuojami rodikliai nesiekia ankstesnių 2009 m. faktinių rodiklių, Komisija laiko šį požiūrį pagrįstu.

(86) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovės *Oxera* atlikta jautrumo analizė rodo, jog grynoji dabartinė vertė išlieka teigiama net tada, kai remiamasi faktiniais bendrovės *Ryanair ex post* keleivių skaičiais, ir yra […] EUR.

(87) Pagal nusistovėjusią Komisijos praktiką, siekiant įvertinti, ar oro uosto su oro transporto bendrove sudarytas susitarimas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, reikia atsižvelgti į

numatomas su oro susisiekimu nesusijusias pajamas iš oro transporto bendrovės veiklos ir oro uosto mokesčius, atėmus bet kokias nuolaidas, su rinkodara susijusią paramą ar paskatų schemas (vadinamasis bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodas, angl. *single till*) ([1]). Papildomos pajamos, kurių privatus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas pagrįstai tikėtųsi iš susitarimo, apima:

a) su oro susisiekimu susijusias pajamas iš bendrovės *Ryanair* mokamų keleivių ir tūpimo mokesčių ir

b) su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, pavyzdžiui, iš automobilių stovėjimo, pagal franšizę ar tiesiogiai valdomų parduotuvių.

(88) Bendrovė *Oxera* atsižvelgė į vienam keleiviui tenkančias su oro susisiekimu susijusias pajamas iš oro uosto mokesčių pagal papildomą protokolą Nr. 1, taikomą kartu su 2000 m. sutartimi, ir padaugino jas iš atitinkamo keleivių skaičiaus. Atsižvelgiant į Komisijos sprendimų priėmimo praktiką, saugumo mokesčiai nebuvo įtraukti į analizę, nes bendrovė FLG grąžino juos kompetentingai valdžios institucijai ([2]). Bendrovės *Oxera* teigimu, oro uostas dėl papildomo protokolo Nr. 1 galėjo tikėtis gauti […] EUR pajamų iš su oro susisiekimu susijusios veiklos. Komisija laiko šį rezultatą patikimu.

(89) Vienam keleiviui tenkančios pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos buvo nustatytos pagal bendrovės FLG verslo plane pateiktą tarpinio atvejo scenarijų. Atsižvelgiant į 2010 m. prognozes, daroma prielaida, kad pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos ir toliau sudarys maždaug […] % su oro susisiekimu susijusių pajamų ([3]). Šios su oro susisiekimu nesusijusios pajamos apima pajamas, gaunamas, pvz., iš parduotuvių, restoranų ir automobilių stovėjimo aikštelių. Bendrovės *Oxera* skaičiavimais, pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos turi siekti […] EUR.

(90) Pagal nusistovėjusią Komisijos praktiką, apskaičiuojant papildomas išlaidas turi būti atsižvelgiama į visas išlaidas, kurias patiria oro uostas oro transporto bendrovei vykdant jame savo veiklą. Tokios papildomos išlaidos galėtų apimti visų kategorijų išlaidas arba rinkodaros išlaidas, pavyzdžiui, papildomas personalo ir įrangos išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste ([4]).

(91) Pagal nusistovėjusią Komisijos praktiką, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, į išlaidas, kurias oro uostas vis tiek patirtų net tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove, neturėtų būti atsižvelgiama ([5]).

(92) Vadovaudamasi šiuo požiūriu, bendrovė *Oxera* atsižvelgė į papildomos veiklos ir rinkodaros išlaidas.

(93) Rinkodaros išlaidos buvo nustatytos pagal 2000 m. sutartyje nurodytas išlaidas, kurios buvo išlaikytos papildomame protokole Nr. 1, ir padidintos papildomais su rinkodara susijusiais mokėjimais papildomo protokolo Nr. 1 galiojimo laikotarpiu, t. y. 2010 m. kovo 28 d. – 2010 m. spalio 30 d.:

3 lentelė

Su rinkodara susiję mokėjimai už vieną išvykstantį keleivį pagal papildomą protokolą Nr. 1

Su rinkodara susiję mokėjimai už vieną išvykstantį keleivį, esant:	
mažiau nei 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	18 arba daugiau atskridimų ir išskridimų per savaitę
[…] EUR	[…] EUR

(94) Kadangi prognozė buvo skirta daugiau kaip 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę, buvo nustatyti […] EUR su rinkodara susiję mokėjimai už vieną išvykstantį keleivį. Bendra su rinkodara susijusių mokėjimų suma buvo apskaičiuota padauginus šią sumą iš atitinkamo prognozuojamo išvykstančių *Ryanair* keleivių skaičiaus. Taigi buvo apskaičiuota, kad papildomos rinkodaros išlaidos 2010 m. kovo–spalio mėn. sudarė […] EUR.

([1]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktą.
([2]) Ten pat.
([3]) Komisija pažymi, jog ši išvada grindžiama prielaida, kad vienam keleiviui tenkančios su oro susisiekimu nesusijusios pajamos, sudarančios maždaug […] su oro susisiekimu susijusių pajamų, kuriomis grindžiama 2000 m. sutartis, 2010 m. išaugs iki maždaug […]. Komisijos nuomone, atsižvelgiant į eismo didėjimą Liubeko oro uoste po 2000 m., ši prielaida pagrįsta.
([4]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktą.
([5]) Žr. 2014 m. Aviacijos gairių 64 punktą; 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1226 dėl valstybės pagalbos SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms *SNC-Lavalin*, *Ryanair* ir *Airport Marketing Services* (OL L 201, 2015 7 30, p. 48); 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimą (ES) 2015/1584 dėl valstybės pagalbos SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), kurią Italija suteikė bendrovei *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* ir įvairiems Algero oro uoste veiklą vykdantiems oro vežėjams (OL L 250, 2015 9 25, p. 38); 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimą (ES) 2016/2069 dėl priemonių SA.14093 (C 76/2002), kurias Belgija įgyvendino remdama bendroves *Brussels South Charleroi Airport* ir *Ryanair* (OL L 325, 2016 11 30, p. 63).

(95) Papildomos veiklos išlaidos buvo apskaičiuotos atliekant regresinę analizę, kuri leido nustatyti bendro oro uosto keleivių skaičiaus pokyčio poveikį oro uosto veiklos išlaidoms. Kadangi tarpinio atvejo scenarijuje prognozuojamos veiklos išlaidos kasmet kinta, nors prognozuojamas keleivių skaičius išlieka toks pat, bendrovė *Oxera* negalėjo atlikti regresinės analizės pagal šį scenarijų. Todėl, siekdama vadovautis atsargesniu požiūriu, bendrovė *Oxera* papildomas veiklos išlaidas apskaičiavo remdamasi vidutinėmis geriausio atvejo ir blogiausio atvejo scenarijų prielaidomis. Bendrovė *Oxera* apskaičiavo, kad papildomos veiklos išlaidos yra […] EUR.

(96) Kadangi *Ryanair* vykdomų skrydžių dalis Liubeko oro uoste susitarimo metu buvo 90 %, Komisija mano, kad šis požiūris yra pagrįstas.

(97) Į papildomo protokolo Nr. 1 papildomo pelningumo vertinimą neįtrauktos nusidėvėjimo išlaidos (investicinės išlaidos).

(98) Bendrovė *Oxera* skaičiavimuose taikė 2,24 % diskonto normą, tai yra Komisijos orientacinę normą, padidintą 100 bazinių punktų. Komisija mano, kad 10 % diskonto norma geriau atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kapitalo vidutinę svertinę kainą nei orientacinė diskonto norma, padidinta 100 bazinių punktų. Vis dėlto bendrovės *Oxera* atlikta jautrumo analizė parodė, kad net ir taikant 10 % diskonto normą grynoji dabartinė vertė vis tiek būtų […] EUR, taigi išliktų teigiama.

(99) Bendrovė *Oxera* taip pat atliko jautrumo analizę, be kita ko, pagal šiuos scenarijus:

a) skaičiavimą taikant 10 % diskonto normą (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR);

b) skaičiavimą pagal *Ryanair* faktinius *ex post* keleivių srautus, o ne verslo plano tarpinio atvejo scenarijuje numatomus *ex ante* rodiklius (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR);

c) skaičiavimą pagal veiklos išlaidas, grindžiamas faktiniais bendrovės FLG 2000–2010 m. duomenimis, o ne verslo plane numatomas išlaidas (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR).

(100) Tikrinant, ar laikytasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, svarbūs tik *ex ante* vertinimai, pagrįsti duomenimis, kurie buvo žinomi ar galėjo būti numatomi priimant sprendimus. Tačiau *ex post* duomenimis grindžiamu vertinimu gali būti remiamasi, kad būtų patvirtintos prielaidos, kuriomis buvo pagrįstos *ex ante* prognozuotos pajamos ir išlaidos.

(101) Bendrovės *Oxera* teigimu, grynoji dabartinė vertė išlieka teigiama visų pirmiau aprašytų scenarijų atveju.

(102) Be to, bendrovė *Oxera* atliko dar vieną jautrumo analizę, apimančią 2010 m. kovo 29 d. rinkodaros paslaugų susitarimą su AMS.

(103) 2010 m. papildomas protokolas Nr. 1 ir 2010 m. bendrovių FLG ir AMS sudarytas rinkodaros paslaugų susitarimas buvo pasirašyti tą pačią dieną ir tokios pačios trukmės laikotarpiui. AMS yra *Ryanair* patronuojamoji bendrovė, kurios 100 % kapitalo priklauso *Ryanair*, ir abiejų bendrovių vadovai yra tie patys. Taigi, Komisijos požiūriu, *Ryanair* ir AMS yra vienas ekonominis subjektas, nes AMS veikia atsižvelgdama į *Ryanair* interesus ir yra *Ryanair* kontroliuojama, o AMS pelnas atitenka *Ryanair* (kaip dividendai arba bendrovės vertės padidėjimas). Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad papildomas protokolas Nr. 1 ir 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimas buvo sudaryti tų pačių šalių. 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarime taip pat teigiama, kad jis grindžiamas *Ryanair* įpareigojimu vykdyti skrydžius į Liubeką ir iš jo. Todėl Komisija papildomą protokolą Nr. 1 ir 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimą laiko to paties komercinio sandorio dalimi. Vien aplinkybė, kad FLG 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimą sudarė su AMS, o ne su *Ryanair*, negali trukdyti tuo pat metu sudarytus rinkodaros paslaugų susitarimą ir oro uosto paslaugų susitarimą laikyti vienu sandoriu.

(104) Todėl Komisija mano, kad šių dviejų susitarimų pelningumas turėtų būti vertinamas kartu.

(105) Bendrovės *Oxera* atlikta jautrumo analizė rodo, kad, įtraukus 2010 m. rinkodaros paslaugų susitarimu su AMS nustatytą bendrovės FLG mokėtiną […] EUR sumą, grynoji dabartinė vertė yra […] EUR, t. y. išlieka teigiama. Taigi susitarimas su AMS turi tik nedidelį poveikį papildomo protokolo Nr. 1 pelningumui.

(106) Kruopščiai išnagrinėjusi bendrovės *Oxera* ataskaitas, Komisija daro išvadą, kad pateikti rezultatai yra tinkami ir kad taikytas metodas yra patikimas. Taip pat Komisija remiasi aplinkybe, kad ataskaitos pagrįstos tik *ex ante* informacija, kuri buvo prieinama pasirašant susitarimą. Be to, prielaida dėl teigiamos grynosios dabartinės vertės buvo patvirtinta *Oxera* atlikta jautrumo analize.

(107) Todėl Komisija laikosi nuomonės, jog iš *ex ante* perspektyvos būtų buvę pagrįsta tikėtis, kad dalinis papildomas protokolas Nr. 1 bus pelningas. Kartu susitarimas gali būti laikomas bendrosios oro uosto strategijos, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą ilguoju laikotarpiu, dalimi, nes rinkodaros priemonėmis siekiama pritraukti daugiau keleivių.

6.2.4. *Papildomo protokolo Nr. 2 įvertinimas pagal valstybės pagalbos taisykles*

(108) Kaip paaiškinta 6.2.2 punkte, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų patikrinęs papildomas išlaidas ir pajamas, atsirandančias susitarimų galiojimo laikotarpiu, t. y. 2010 m. spalio 31 d. – 2013 m. lapkričio 1 d.

(109) Bendrovės *Oxera* skaičiavimai, susiję su papildomu protokolu Nr. 2, atlikti laikantis tokios pat metodikos kaip ir atliekant su papildomu protokolu Nr. 1 susijusius skaičiavimus.

(110) 4 lentelėje parodyta, kad buvo remiamasi prielaida, jog pajamos, susijusios su papildomu protokolu Nr. 2, viršys išlaidas, taigi scenarijaus, kuriam bendrovė *Oxera* atliko skaičiavimus, atveju metinis perviršis siektų […] EUR.

4 lentelė

Papildomo protokolo Nr. 2 papildomo pelningumo analizė

Liubeko oro uosto ir bendrovės *Ryanair* sutarties dėl oro uosto paslaugų papildomo protokolo Nr. 2 papildomo pelningumo analizė		
	Pastaba:	
	Vienetas	
Taikyta diskonto norma	%	(…)
Augimo tempas	%	2,70
Susitarimo galiojimo laikotarpis	Metai	3,0
Susitarimo galiojimo pratęsimo tikimybė		30
Papildomas protokolas Nr. 2		
Papildomas protokolas Nr. 2 galioja nuo		2010 10 31
Įsigaliojimo metai	Metai	2010
Įsigaliojimo datos koregavimas	%	17,0
Papildomas protokolas Nr. 2 galioja iki		2013 11 1
Galiojimo pabaigos metai	Metai	2013
Galiojimo pabaigos datos koregavimas	%	83,6
Kombinuotasis įsigaliojimo datos koregavimas	%	76,4
2010 m. dalis, kurios metu galiojo susitarimas	%	22,2
Su rinkodara susiję mokėjimai		
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida vienam išvykstančiam keleiviui esant ne daugiau nei 17 atskridimų ir išskridimų per savaitę	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida vienam išvykstančiam keleiviui nuo 18 atskridimų ir išskridimų per savaitę	EUR/išvykst. keleiviui	(…)
Slenkstinis atskridimų ir išskridimų skaičius per savaitę	Atskridimų ir išskridimų skaičius	18

Liubeko oro uosto ir bendrovės *Ryanair* sutarties dėl oro uosto paslaugų papildomo protokolo Nr. 2 papildomo pelningumo analizė

Ryanair orlaivių atskridimų ir išskridimų skaičius per metus	Atskridimų ir išskridimų skaičius	1 779			
Ryanair orlaivių atskridimų ir išskridimų skaičius per savaitę	Atskridimų ir išskridimų skaičius	34			
Su rinkodara susijusių mokėjimų nuolaida (EUR/išvykst. keleiviui)	EUR/išvykst. keleiviui	(…)			
Pelningumas		**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Datos koregavimas	%	22	100	100	100
Ryanair išvykstantys keleiviai	Išvykst. keleiviai	(…)	(…)	(…)	(…)
Bendras išvykstančių keleivių skaičius	Išvykst. keleiviai	(…)	(…)	(…)	(…)
Ryanair orlaivių patikrinimų skaičius	Atskridimų ir išskridimų skaičius	302	1 779	1 779	1 487
Bendras atskridimų ir išskridimų skaičius	Atskridimų ir išskridimų skaičius	331	1 951	1 951	1 630
Pajamos					
Keleivių saugumo mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	0	0	0	0
Mokestis už aptarnavimą perone	EUR/TA	(…)	(…)	(…)	(…)
Keleivių aptarnavimo mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	(…)	(…)	(…)	(…)
Oro uosto saugos mokestis	EUR/išvykst. keleiviui	0	0	0	0
Su oro susisiekimu susijusios pajamos	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Visos pajamos	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Išlaidos					
Veiklos išlaidos	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Rinkodaros paslaugos	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
AMS rinkodaros paslaugos	Tūkst. EUR	0	0	0	0
Nusidėvėjimo sumos	Tūkst. EUR	0	(…)	(…)	(…)
Iš viso išlaidų	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Grynieji pinigų srautai	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Galutinė vertė	Tūkst. EUR	0	0	0	0
Bendri pinigų srautai	Tūkst. EUR	(…)	(…)	(…)	(…)
Metų, kuriais gaunami pinigų srautai, skaičius	Metai	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskonto norma	Nėra duomenų	(…)	(…)	(…)	(…)
Grynoji dabartinė vertė	Tūkst. EUR	(…)			
Grynoji dabartinė vertė	Mln. EUR	(…)			

Šaltinis: bendrovės *Oxera* ataskaita, pateikta atsakant į Europos Komisijos prašymą, 2017 m. spalio 6 d.

(111) Bendrovė *Oxera* nurodė, kad, atsižvelgiant į 2000 m. sutartimi ir papildomu protokolu Nr. 2 nustatytus mokesčiais, oro uostas galėjo tikėtis iš viso […] su oro susisiekimu susijusių pajamų. Kalbant apie su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, bendrovė *Oxera* vėl rėmėsi bendrovės FLG verslo plane pateikto tarpinio atvejo scenarijaus, pagal kurį tikimasi, kad pajamos, palyginti su 2010 m., nesikeis, prielaidomis ir apskaičiavo, jog šios pajamos turėjo siekti […] EUR.

(112) Taikydama tokį pat metodą kaip ir papildomo protokolo Nr. 1 atveju, bendrovė *Oxera* apskaičiavo, kad visos papildomos veiklos išlaidos turėjo sudaryti […] EUR. Rinkodaros išlaidos buvo skaičiuojamos remiantis pirmine 2000 m. sutartimi, padauginant iš atitinkamo prognozuojamo išvykstančių *Ryanair* keleivių skaičiaus.

(113) Dėl 82–96 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad *Oxera* požiūris yra pagrįstas.

(114) *Oxera*, atlikdama papildomam protokolui Nr. 2 skirtus skaičiavimus, įtraukė su keleiviais susijusią nusidėvėjimo išlaidų dalį kaip investicines išlaidas. Išlaidos buvo įvertintos remiantis numatytų investicijų regresine analize ir pagal verslo planą numatomu keleivių skaičiumi.

(115) Pagal FLG 2010 m. verslo plano tarpinio atvejo scenarijų investicijos buvo skirtos ne vien bendrovei *Ryanair*, jomis potencialiai galėjo naudotis ir kitos oro transporto bendrovės. Tai reiškia, kad išlaidos investicijoms nepriskirtinos prie papildomų išlaidų, susijusių su papildomu protokolu Nr. 2. Kaip pabrėžė Vokietija, bendrovė FLG nuolat bandė pritraukti kitų oro transporto bendrovių ir tai jai pavyko, nes oro uostu naudojosi ir bendrovė *Wizz Air*. Komisija taip pat pažymi, kad pagal 2010 m. susitarimus bendrovė FLG neįpareigojama daryti investicijų.

(116) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija daro išvadą, kad nebūtų tinkama į Liubeko oro uostą darytas investicijas priskirti papildomam protokolui Nr. 2. Tačiau Komisija pažymi, kad net ir priskyrus investicines išlaidas susitarimui grynoji dabartinė vertė siekia […] EUR ir išlieka teigiama.

(117) Be to, bendrovei *Oxera* atlikus jautrumo analizę nustatyta teigiama grynoji dabartinė vertė pagal toliau nurodytus scenarijus:

a) skaičiavimą taikant 10 % diskonto normą (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR);

b) skaičiavimą pagal *Ryanair* faktinius *ex post* keleivių srautus, o ne verslo plano tarpinio atvejo scenarijuje numatomus *ex ante* rodiklius (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR);

c) skaičiavimą pagal veiklos išlaidas, grindžiamas faktiniais bendrovės FLG 2000–2010 m. duomenimis ([1]), o ne verslo plane numatomas išlaidas (teigiama grynoji dabartinė vertė […] EUR).

(118) Atsižvelgiant į tai, 98–101 konstatuojamosiose dalyse pateiktos išvados taikomos ir papildomam protokolui Nr. 2.

(119) Todėl Komisija laikosi nuomonės, jog iš *ex ante* perspektyvos būtų pagrįsta tikėtis, kad dalinis papildomas protokolas Nr. 2 bus pelningas. Kartu susitarimas dėl akivaizdžiai teigiamo poveikio gali būti laikomas bendrosios oro uosto strategijos, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent jau ilguoju laikotarpiu, dalimi.

6.2.5. *Vertinimo pagal valstybės pagalbos taisykles rezultatai*

(120) Remdamasi pateikta informacija, Komisija mano, kad bendrovė FLG dėl 2010 m. susitarimų, sudarytų su bendrove *Ryanair*, galėjo tikėtis papildomų pajamų.

(121) Be to, net atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų susitarimą su AMS buvo galima tikėtis, kad papildomas protokolas Nr. 1 duos papildomo pelno.

(122) Todėl Komisija mano, kad bendrovė FLG, sudarydama 2010 m. susitarimus su *Ryanair*, veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Taigi susitarimais bendrovei *Ryanair* nebuvo suteiktas joks ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

([1]) *Oxera* nurodė, kad nebuvo įmanoma gauti bendrovės FLG laikotarpio po 2010 m. duomenų.

7. **IŠVADA**

(123) Komisija daro išvadą, kad 2010 m. papildomais protokolais bendrovei *Ryanair* nesuteikta jokio ekonominio pranašumo. Taigi papildomas protokolas Nr. 1 ir papildomas protokolas Nr. 2 nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

2010 m. kovo 29 d. papildomas protokolas Nr. 1, kurį pasirašė bendrovės *Ryanair Ltd* ir *Flughafen Lübeck GmbH*, nelaikytinas valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

2010 m. spalio 31 d. papildomas protokolas Nr. 2, kurį pasirašė bendrovės *Ryanair Ltd* ir *Flughafen Lübeck GmbH*, nelaikytinas valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2018 m. vasario 22 d.

Komisijos vardu

Margrethe VESTAGER

Komisijos narė