2024/3021

2024 12 9

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2024/3021

2024 m. rugsėjo 9 d.

dėl priemonių SA.43260 (2018/C), kurias Vokietija taikė bendrovėms „Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH“ ir „Ryanair DAC“

(pranešta dokumentu Nr. C(2024) 6468)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

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

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

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) [1] paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2015 m. lapkričio 3 d. bendrovė „Deutsche Lufthansa AG“ (toliau – bendrovė „Lufthansa“ arba skundo pateikėja) pateikė Komisijai skundą, kuriame teigė, kad Vokietija per Vokietijos Reino krašto-Pfalco žemės regionines valdžios institucijas įgyvendino tam tikras priemones, kurios, kaip įtariama, yra valstybės pagalba Frankfurto Hano oro uosto operatoriui „Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH“ (toliau – bendrovė FFHG) ir bendrovei „Ryanair DAC“ (toliau – bendrovė „Ryanair“), susijusi su jos veikla Frankfurto Hano oro uoste.

(2) 2018 m. spalio 26 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie sprendimą dėl tam tikrų priemonių pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą [2] (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Vokietija pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą 2019 m. vasario 5 d.

(3) 2019 m. rugsėjo 13 d. paskelbusi šį sprendimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl šios priemonės.

(4) Komisija gavo suinteresuotųjų šalių pastabas, t. y. 2019 m. liepos 3 d. bendrovės „Lufthansa“, 2019 m. spalio 25 d. bendrovės „Ryanair“ ir 2019 m. spalio 31 d. bendrovės FFHG.

(5) 2021 m. lapkričio 15 d., 2021 m. gruodžio 15 d. ir 2024 m. kovo 28 d. raštais Vokietija pateikė Komisijai papildomos informacijos. 2019–2023 m. bendrovė „Lufthansa“ pateikė papildomos rašytinės informacijos.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. Priemonių naudos gavėjai

(6) Priemonių naudos gavėjai yra bendrovės FFHG ir „Ryanair“.

[1] OL C 310, 2019 9 13, p. 5.
[2] 2018 m. spalio 26 d. Komisijos sprendimas byloje SA.43260 (2015/FC) – Vokietija – Galima pagalba Frankfurto Hano oro uostui ir įmonei *Ryanair* (OL C 310, 2019 9 13, p. 5).

2.1.1. *BENDROVĖ FFHG*

(7) Kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą (13 ir 14 konstatuojamosios dalys), Frankfurto Hano oro uostas yra Vokietijos Reino krašto-Pfalco žemėje, maždaug 120 km į vakarus nuo Frankfurto prie Maino. Iki 1992 m. tai buvo JAV karinė oro bazė, kuri vėliau buvo pertvarkyta į civilinį oro uostą, skirtą keleiviams ir kroviniams vežti. Frankfurto Hano oro uostas turi veiklos licenciją, pagal kurią gali veikti 24 valandas per parą septynias dienas per savaitę.

(8) Frankfurto Hano oro uostą valdo bendrovė FFHG. Ji įsteigta 2001 m. Iš pradžių didžiąją bendrovės FFHG akcijų dalį valdė bendrovė „Flughafen Frankfurt / Main GmbH“ (toliau – bendrovė „Fraport“), o Reino krašto-Pfalco žemė buvo smulkioji akcininkė. 2005 m. sausio mėn. smulkiąja akcininke tapo ir Heseno žemė.

(9) Taigi nuo 2005 m. sausio mėn. iki 2008 m. gruodžio 31 d. bendrovės FFHG akcininkai buvo bendrovė „Fraport“ (65 % akcijų), Reino krašto-Pfalco žemė (17,5 % akcijų) ir Heseno žemė (17,5 % akcijų).

(10) Nuo 2009 m. sausio 1 d. Reino krašto-Pfalco žemė perėmė bendrovės FFHG valdymą, iš bendrovės „Fraport“ įsigydama 65 % kontrolinį akcijų paketą. Po šio įsigijimo likę du bendrovės FFHG akcininkai buvo Reino krašto-Pfalco žemė (82,5 % akcijų) ir Heseno žemė (17,5 % akcijų).

(11) 2017 m. kovo 1 d. Reino krašto-Pfalco žemė pasirašė akcijų pirkimo–pardavimo sutartį, kuri buvo užbaigta 2017 m. rugpjūčio 9 d. ir pagal kurią ji pardavė savo 82,5 % bendrovės FFHG akcijų paketą pasauliniu mastu veikiančios Kinijos grupės „HNA Group“ (toliau – „HNA Group“) įmonei „HNA Airport Group GmbH“. Likusį 17,5 % bendrovės FFHG akcijų paketą tebevaldo Heseno žemė.

(12) 2021 m. spalio mėn. bendrovei FFHG iškelta nemokumo byla.

(13) Kaip paaiškinta sprendime pradėti procedūrą (15–17 konstatuojamosios dalys), keleivių srautą iš Frankfurto Hano oro uosto daugiausia sudaro pigūs skrydžiai. Kalbant apie keleivių vežimą, pagrindinė oro transporto bendrovė, vykdanti veiklą Frankfurto Hano oro uoste, yra bendrovė „Ryanair“.

(14) 1998–2007 m. keleivių skaičius Frankfurto Hano oro uoste padidėjo nuo maždaug 39 000 iki maždaug 4 mln. keleivių per metus. Nuo 2007 m. iki 2019 m. keleivių skaičius laipsniškai mažėjo iki maždaug 1,5 mln. keleivių per metus.

(15) Be keleivinių skrydžių, į Frankfurto Hano oro uostą ir iš jo vykdomi krovininiai skrydžiai. 2019 m. per Frankfurto Hano oro uostą oro transportu pervežta maždaug 171 000 tonų krovinių. 2011 m. buvo pervežta daugiausia krovinių – maždaug 286 000 tonų.

2.1.2. *Bendrovė „Ryanair“*

(16) Bendrovė „Ryanair“ yra 1984 m. įsteigta Airijos pigių skrydžių oro transporto bendrovė. 2019 m. bendrovė „Ryanair“ pervežė maždaug 142 mln. keleivių ir paslaugas teikė daugiau kaip 200 oro uostų.

2.2. **Ginčijamos priemonės**

2.2.1. *Su bendrove FFHG susijusios priemonės*

2.2.1.1. Reino krašto-Pfalco žemės garantija, suteikta bendrovei FFHG

(17) Vokietijos teigimu, 2008 m. įsteigta orlaivių techninės priežiūros bendrovė „Haitec AG“ (toliau – bendrovė „Haitec“) ([3]) 2013 m. nusprendė įsikurti Frankfurto Hano oro uoste ir teikti nuolatines orlaivių techninės priežiūros paslaugas, visų pirma išplėsti savo paslaugas šiame oro uoste siūlant didesnių orlaivių techninę priežiūrą. Šiuo tikslu 2013 m. gruodžio 20 d. bendrovė „Haitec“ iš bendrovės FFHG nusipirko žemės sklypą už maždaug 7,7 mln. EUR, siekdama jame pastatyti didesnį techninės priežiūros angarą. Angaro statyba buvo baigta 2016 m. rudenį, o bendrovė „Haitec“ į jį investavo maždaug 40 mln. EUR, t. y. gerokai daugiau nei planuota iš pradžių.

([3]) Dabar – „HAITEC Aircraft Maintenance GmbH“.

(18) Paskutiniame bendrovių FFHG ir „Haitec“ derybų dėl žemės sklypo pirkimo–pardavimo sutarties etape bendrovė „Haitec“ pareikalavo, kad į sutartį būtų įtraukta teisė atsisakyti sutarties, kuri turėjo būti užtikrinta Reino krašto-Pfalco žemės garantija.

(19) Pagal šią atsisakymo teisę bendrovė „Haitec“ galėjo pasitraukti iš pirkimo–pardavimo sutarties per maždaug 15 metų laikotarpį (iki 2028 m. gruodžio 31 d.), jeigu atsirastų viena iš šių trijų aplinkybių:

a) bendrovė FFHG arba jos teisių perėmėjai prarastų licenciją valdyti Frankfurto Hano oro uostą;

b) Frankfurto Hano oro uosto veikla būtų visiškai nutraukta;

c) bendrovė FFHG taptų nemoki ir oro uosto veiklos negalėtų tęsti kitas veiklos vykdytojas.

(20) Jei bendrovė „Haitec“ pasinaudos savo teise atsisakyti sutarties, ji turės grąžinti žemės sklypą bendrovei FFHG ir turės teisę gauti 80 % pirkimo kainos, t. y. 6,2 mln. EUR. Kadangi esant bet kuriai iš trijų 19 konstatuojamojoje dalyje išvardytų aplinkybių, suteikiančių teisę atsisakyti sutarties, bendrovė FFHG greičiausiai negalėtų grąžinti 6,2 mln. EUR bendrovei „Haitec“, bendrovė „Haitec“ pareikalavo jos reikalavimo įvykdymo užtikrinimo. Todėl 2014 m. vasario 20 d. bendrovė „Haitec“ gavo Reino krašto-Pfalco žemės garantiją (vok. *Bürgschaftserklärung*), pagal kurią žemė įsipareigojo sumokėti 6,2 mln. EUR bendrovei „Haitec“, jei ji atsisakytų žemės pirkimo–pardavimo sutarties 19 konstatuojamojoje dalyje išvardytomis aplinkybėmis.

(21) Vokietijos valdžios institucijos paaiškino, kad už šios garantijos suteikimą bendrovė FFHG moka Reino krašto-Pfalco žemei 2,56 % metinę priemoką nuo 6,2 mln. EUR garantijos sumos. Garantijos priemoką nustatė [konsultacinė įmonė]. Remdamasi 2012 m. audituotomis oro uosto finansinėmis ataskaitomis, [konsultacinė įmonė] naudojo agentūros „Moody's“ priemonę „RiskCalc“ ir apskaičiavo, kad atskirasis bendrovės FFHG vienų metų reitingas yra <...>, o penkerių metų – <...>. Tuo remdamasi [konsultacinė įmonė] apskaičiavo, kad rinkos sąlygas atitinkančios metinės garantijos priemokos sudaro nuo 1,51 % iki 2,56 %. Bendrovė FFHG ir Reino krašto-Pfalco žemė pasirinko viršutinę apskaičiuoto intervalo ribą ir susitarė dėl 2,56 % metinės garantijos priemokos (maždaug 158 000 EUR). Garantijų susitarimuose nenumatyta galimybė koreguoti garantijos priemokos.

2.2.1.2. „Dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas

(22) 2014 m. lapkričio mėn. bendrovė FFHG gavo [10–25] mln. EUR už nekilnojamojo turto sandorį, kuriuo ji Reino krašto-Pfalco žemei pardavė du žemės sklypus, pavadintus „Campus“ ir „Housing“, (toliau – 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartis). Bendrovė FFHG pasiliko teisę atsisakyti 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarties dėl sklypo „Housing“. 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartyje buvo numatyta, kad, pasinaudojus teise atsisakyti sutarties, pardavimo kaina turėtų būti nustatoma remiantis nauja eksperto išvada. Vykdant šį nekilnojamojo turto sandorį, Reino krašto-Pfalco žemėje buvo sukurtos 29 naujos darbo vietos bendrovėje „Liegenschafts- und Baubetreuung“ (LBB), į kurias daugiausia (bet ne vien tik) buvo priimti iš bendrovės FFHG atėję darbuotojai. Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, kad 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartis buvo sudaryta rinkos verte. Ši išvada buvo grindžiama Reino krašto-Pfalco žemės užsakymu sudarytos Rytų Eifelio-Hunsriuko regiono turto vertinimo ekspertų komisijos išvada, kurią papildė institucijos „Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord“ (toliau – „SGD Nord“) ataskaita.

(23) 2015 m. bendrovė FFHG inicijavo viešą konkursą dėl žemės sklypo „Housing“ pardavimo. Bendrovė „ADC Airport Harbour Investment GmbH“ (toliau – bendrovė ADC) pateikė 1,25 mln. EUR vertės pasiūlymą.

(24) Vėliau Reino krašto-Pfalco žemė inicijavo Frankfurto Hano oro uosto privatizavimo procedūrą. Konkursą laimėjęs dalyvis, bendrovė „Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd.“ (toliau – bendrovė SYT), pateikė pasiūlymą, į kurį buvo įtraukti žemės sklypai „Campus“ ir „Housing“. Reino krašto-Pfalco žemė rėmėsi bendrovės ADC pasiūlymu kaip orientacine sklypo „Housing“ rinkos kaina ir privatizavimo sutartyje, sudarytoje su bendrove SYT, nustatė 1,25 mln. EUR to sklypo kainą. Privatizavimo sutartis su bendrove SYT buvo sudaryta 2016 m. birželio 2 d. Siekiant, kad vykdydama privatizavimą Reino krašto-Pfalco žemė galėtų perduoti bendrovei SYT žemės sklypus „Campus“ ir „Housing“ kartu, buvo numatyta, kad bendrovė FFHG atsisakys savo teisės atsisakyti 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarties su Reino krašto-Pfalco žeme. Tačiau bendrovė SYT 2016 m. birželio 10 d. nesumokėjo privatizavimo sutarties kainos, todėl 2016 m. liepos 6 d. Reino krašto-Pfalco žemė pasinaudojo savo teise nutraukti pardavimą bendrovei SYT.

(25) 2016 m. birželio 6 d. bendrovė FFHG pasinaudojo teise atsisakyti 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarties. 2016 m. liepos 6 d. notaras patvirtino, kad buvo pasinaudota teise atsisakyti sutarties. Bendrovė FFHG nemokėjo Reino krašto-Pfalco žemei jokios kompensacijos už tai, kad pasinaudojo teise atsisakyti sutarties dėl sklypo „Housing“. Vokietija aiškina, kad taip atsitiko todėl, kad 2014 m. Rytų Eifelio-Hunsriuko regiono turto vertinimo ekspertų komisijos išvadoje, papildytoje „SGD Nord“ ataskaita, 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarties tikslais buvo padaryta išvada, kad sklype „Housing“ esančių pastatų (buvusių kareivinių) nugriovimo ir vėlesnio žemės sklypo sutvarkymo išlaidos būtų didesnės nei žemės sklypo vertė atlikus šiuos darbus. Ekspertų išvadoje buvo atmesta neigiamos rinkos vertės galimybė, todėl nustatyta, kad sklypo „Housing“ rinkos vertė yra 0 EUR. 2016 m. liepos 6 d. sutartimi bendrovė FFHG pardavė sklypą „Housing“ bendrovei ADC už 1,25 mln. EUR. Šią sutartį sudarė trys šalys – bendrovės ADC, FFHG ir Reino krašto-Pfalco žemė, nes sutartis apėmė ne tik bendrovės FFHG sklypo „Housing“ pardavimą bendrovei ADC, bet ir Reino krašto-Pfalco žemės sklypo „Campus“ pardavimą bendrovei ADC.

(26) Sprendime pradėti procedūrą Komisija suabejojo, ar bendrovės FFHG pasinaudojimas teise atsisakyti sutarties dėl sklypo „Housing“ Reino krašto-Pfalco žemei nemokant jokios kompensacijos vyko rinkos verte (žr. sprendimo pradėti procedūrą 184–189 konstatuojamąsias dalis), nes Vokietija nepateikė žemės sklypo vertės nustatymo tuo momentu, kai buvo pasinaudota teise atsisakyti sutarties, nors 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartyje buvo numatyta, kad, pasinaudojus teise atsisakyti sutarties, pardavimo kaina turėtų būti nustatoma remiantis nauja eksperto išvada.

2.2.2. *Su bendrove „Ryanair“ susijusios priemonės*

2.2.2.1. Rinkodaros parama bendrovei „Ryanair“

2005 m. rinkodaros susitarimas

(27) 2005 m. lapkričio 4 d. Reino krašto-Pfalco žemė ir bendrovė „Ryanair“ sudarė rinkodaros susitarimas (toliau – 2005 m. rinkodaros susitarimas), kuris galiojo iki 2016 m. pabaigos. Šią sutartį sudarė tik žemė, nepriklausomai nuo bendrovės FFHG, kuri nebuvo rinkodaros susitarimo šalis. Rinkodaros susitarimo sudarymo metu žemei priklausė tik 17,5 % bendrovės FFHG akcijų, o 65 % akcijų priklausė bendrovei „Fraport“, kurios Reino krašto-Pfalco žemė nekontroliuoja.

(28) Buvo susitarta, kad pagal 2005 m. rinkodaros susitarimą žemės bendrovei „Ryanair“ suteiktas finansavimas bus naudojamas bendrovės „Ryanair“ vykdomai rinkodaros ir pardavimo veiklai, kuri būtų naudinga bendrai Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ turizmo rinkodarai (sprendimo pradėti procedūrą 90 konstatuojamoji dalis). Mokėjimai bendrovei „Ryanair“ turėjo būti atliekami pagal atitinkamas sąskaitas faktūras už Reino krašto-Pfalco žemės turistinių vietovių populiarinimo veiklą. Šiai rinkodaros veiklai įgyvendinti bendrovė „Ryanair“ parengė „rinkodaros koncepciją“.

(29) Pagal 2005 m. rinkodaros susitarimą žemė iš bendrovės „Ryanair“ įsigijo i) nuorodas į Reino krašto-Pfalco žemės turizmo pasiūlymus bendrovės „Ryanair“ svetainėje (rinkodaros susitarimo 1 straipsnis); ii) du puslapius bendrovės „Ryanair“ orlaiviuose platinamame žurnale (rinkodaros susitarimo 2 straipsnis) ir iii) spaudos kampaniją, naudingą žemės turizmo pramonei (rinkodaros susitarimo 3 straipsnis). Dėl pastarosios susitarime nurodyta, už kokią sumą bendrovė „Ryanair“ 2006–2010 m. turi iš trečiųjų šalių įsigyti reklamos ploto (nuo 160 000 EUR 2006 m. iki [400 000–500 000 EUR] 2009 m. ir 2010 m.).

(30) 2005 m. rinkodaros susitarime taip pat numatyti Reino krašto-Pfalco žemės mokėjimai bendrovei „Ryanair“, kurie pagal sutarties 7 straipsnį turėtų būti bent 50 % mažesni už kainas, kurias bendrovė „Ryanair“ taiko kitiems internetinės rinkodaros paslaugų klientams. Be to, rinkodaros susitarimo 9 straipsnyje numatyta, kad bendrovė „Ryanair“ įsipareigoja Frankfurto Hano oro uoste bazuoti tam tikrą orlaivių skaičių ([4]), kuris kiekvienais susitarimo galiojimo metais skiriasi (kaip nurodyta to susitarimo priede), nes susitarime apibrėžtos rinkodaros priemonės bus

([4]) Orlaivio bazavimas oro uoste reiškia, kad orlaivis paprastai lieka tame oro uoste per naktį. Tai rodo, kad orlaivis naudojamas keliems skrydžiams iš to oro uosto vykdyti.

veiksmingos tik tuo atveju, jei į regioną bus skraidinama daugiau atvykstančių turistų. Jei bendrovė „Ryanair“ Frankfurto Hano oro uoste nebazuos sutarto orlaivių skaičiaus, Reino krašto-Pfalco žemė turi teisę nedelsdama nutraukti rinkodaros susitarimą.

(31) Toliau lentelėje nurodyti žemės mokėjimai, kuriuos ji turi atlikti bendrovei „Ryanair“ per metus pagal 2005 m. rinkodaros susitarimą, taip pat orlaivių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ įsipareigoja per metus bazuoti Frankfurto Hano oro uoste, skaičius:

1 lentelė

2005 m. rinkodaros susitarimas – Reino krašto-Pfalco žemės atliktini mokėjimai ir Frankfurto Hano oro uoste bazuojamų „Ryanair“ orlaivių skaičius

Metai	Orlaivių, kurie stovės Frankfurto Hano oro uoste, skaičius	Reino krašto-Pfalco žemės mokėjimas bendrovei „Ryanair“ (EUR)
2006	8	[0–2 mln.]
2007	10	[0–2 mln.]
2008	12	[0–2 mln.]
2009	14	[0–2 mln.]
2010	16	[0–2 mln.]
2011	17	[0–2 mln.]
2012	18	[0–2 mln.]
2013	18	[0–2 mln.]
2014	18	[0–2 mln.]
2015	18	[0–2 mln.]
2016	18	[0–2 mln.]

(32) Vokietija, be įvairių svetainių taikomų kainų už reklamos kampanijas apžvalgos, nepateikė jokio išsamaus 2005 m. Reino krašto-Pfalco žemės sudaryto rinkodaros susitarimo *ex ante* vertinimo, kuris įrodytų, kad šis susitarimas atitinka rinkos sąlygas.

2017 m. rinkodaros susitarimas

(33) 2017 m. spalio 20 d., po to, kai 2017 m. kovo mėn. pardavė turėtas bendrovės FFHG akcijas „HNA Group“ ([5]), Reino krašto-Pfalco žemė su bendrove „Ryanair“ sudarė naują rinkodaros susitarimą (pavadinimu „Bendros kampanijos susitarimas“, toliau – 2017 m. rinkodaros susitarimas). Šis susitarimas įsigaliojo 2017 m. spalio 1 d. ir buvo sudarytas ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui. Priklausomai nuo žemės biudžeto apribojimų, žemė turėjo teisę nutraukti susitarimą ne anksčiau kaip nuo 2018 m. gruodžio 31 d.

(34) Naujame susitarime buvo numatyta, kad žemė kasmet iš esmės atliks 1,2 mln. EUR rinkodaros mokėjimus bendrovei „Ryanair“. 2017 m. spalio 1 d. – gruodžio 31 d. laikotarpiui buvo nustatytas 350 000 EUR proporcingas mokėjimas, 2018 m. buvo numatyta papildoma ne daugiau kaip 200 000 EUR suma (iš viso 1,4 mln. EUR už 2018 m.), jeigu pagal galiojančias žemės biudžeto taisykles būtų atliktas atitinkamas 2017 m. suplanuotų nepanaudotų lėšų perkėlimas.

(35) Šalys susitarė kasmet nustatyti išsamią rinkodaros kampaniją ir jos vertę. Metinis mokėjimas sudarytų ne daugiau kaip 1,2 mln. EUR.

([5]) „HNA Group“ buvo Kinijos konglomeratas, daugiausia veikiantis aviacijos ir turizmo srityse.

(36) Susitarimo galiojimo laikotarpiu bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo per metus į Frankfurto Hano oro uostą skraidinti ne mažiau kaip [100 000–200 000] keleivių, kurie bent vieną naktį praleistų Reino krašto-Pfalco žemėje (toliau – oro transporto turistai). Jei būtų sulaukta mažiau nei [100 000–200 000] oro transporto turistų, mokėjimas nebūtų atliekamas. Jei oro transporto turistų būtų daugiau nei [100 000–200 000], bet mažiau nei [100 000–200 000], būtų mokama tik <...> % nuo 1,2 mln. EUR.

(37) Be to, 2018 m. kampanijos plane buvo numatytos priemonės, kuriomis per socialinius tinklus, bendrovės „Ryanair“ ryšių su klientais valdymo duomenų bazę ir svetaines, taip pat tikslinę reklamą kuriamas ir didinamas žinomumas apie Reino krašto-Pfalco vietovę. Taip pat planuota vykdyti išsamią rinkodaros kampaniją, kurios vertė [0–1,2 mln. EUR], pasitelkiant tiek tradicinės žiniasklaidos kanalus, tiek labai tikslingą skaitmeninę žiniasklaidą.

(38) Vokietija tvirtina, kad 2017 m. rinkodaros susitarimas buvo sudarytas po Frankfurto Hano oro uosto privatizavimo ir kad susitarimo šalys veikė kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai, laikydamosi rinkos sąlygų tokiam rinkodaros susitarimui sudaryti. Vokietijos teigimu, Reino krašto-Pfalco žemės sprendimas sudaryti rinkodaros susitarimą su bendrove „Ryanair“ buvo grindžiamas nepriklausomo eksperto atliktu lyginamuoju tyrimu, po kurio paaiškėjo, kad bendrovė „Ryanair“ siūlė geriausią rinkodaros paslaugų, kurių reikėjo žemei, kainos ir kokybės santykį. Be lyginamojo tyrimo, Vokietija nepateikė jokio išsamaus žemės sudaryto rinkodaros susitarimo *ex ante* vertinimo, kuris įrodytų, kad susitarimas atitiko komercinės elgsenos ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

2.2.2.2. 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“

(39) Bendrovės FFHG ir „Ryanair“ sudarė keletą susitarimų, kuriais reguliuojamos finansinės sąlygos, kuriomis bendrovė „Ryanair“ vykdo veiklą Frankfurto Hano oro uoste. Komisijos sprendime (ES) 2016/788 ([6]) (toliau – sprendimas *Hahn I*) Komisija padarė išvadą, kad oro uosto paslaugų susitarimai, kuriuos bendrovės FFHG ir „Ryanair“ sudarė 2002 m. (toliau – 2002 m. oro uosto paslaugų susitarimas) ir 2005 m. (toliau – 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimas), atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, todėl nebuvo valstybės pagalba. 2002 m. oro uosto paslaugų teikimo susitarimas iš pradžių turėjo būti taikomas iki 2017 m. vasario 13 d. su galimybe jį pratęsti iki 2022 m. vasario 13 d., o 2005 m. oro uosto paslaugų teikimo susitarimas iš pradžių turėjo būti taikomas iki 2027 m.

(40) Tačiau 2013 m. kovo 27 d. bendrovės FFHG ir „Ryanair“ trejiems metams (nuo 2013 m. iki 2016 m.) sudarė papildomo rašto susitarimą (toliau – 2013 m. papildomo rašto susitarimas arba 2013 m. oro uosto paslaugų susitarimas). Pagal 2013 m. papildomo rašto susitarimo sąlygas jame „apibendrinami ir pakeičiami visi anksčiau sudaryti susitarimai dėl keleivinių orlaivių skrydžių į Frankfurto Hano oro uostą ir iš jo“. Vokietija nepateikė 2013 m. papildomo rašto susitarimo vertinimo pagal rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. 2013 m. papildomo rašto susitarimas yra Frankfurto Hano oro uoste taikomo standartinio antžeminių paslaugų susitarimo papildomas raštas. Juo nenukrypstama nuo oro uosto mokesčių sąrašo, o veikiau patvirtinamas jo taikymas. Juo bendrovei „Ryanair“ taikomos antžeminių paslaugų taisyklės atnaujinamos atsižvelgiant į bendrus aviacijos pramonės pokyčius.

(41) 2015 m. kovo 8 d. prie 2013 m. papildomo rašto susitarimo pridėtu antžeminių paslaugų susitarimo aiškinamuoju raštu (toliau – 2015 m. aiškinamasis raštas arba 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimas) buvo pakeisti šie 2013 m. papildomo rašto susitarimo punktai: a) 2013 m. papildomo rašto susitarimas pratęstas iki 2017 m. kovo 31 d., b) bendrovei „Ryanair“ suteikta perono / techninės priežiūros transporto priemonė ir c) bendrovei „Ryanair“ suteiktos administracinės patalpos ir atsarginių dalių sandėliavimo patalpos. Vokietija paaiškino, kad sprendimo pradėti procedūrą 109 konstatuojamojoje dalyje nurodyta maždaug 100 000 EUR rinkodaros parama už kiekvieną naują maršrutą iš Frankfurto Hano oro uosto ir (arba) į jį jau buvo įtraukta į 2002 m. „Ryanair“ susitarimą. Vokietija informavo Komisiją, kad bet kuriuo atveju taikant 2015 m. aiškinamąjį raštą rinkodaros parama naujam maršrutui nebuvo suteikta.

([6]) 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/788 dėl valstybės pagalbos SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), kurią Vokietija Frankfurto Hano oro uostui suteikė 2009–2011 m. finansavimo priemonėmis, (OL L 134, 2016 5 24, p. 1).

(42) 2016 m. rugsėjo 8–9 d. bendrovės FFHG ir „Ryanair“ sudarė naują penkerių metų susitarimą, taikomą nuo 2017 m. balandžio 1 d. iki 2022 m. kovo 31 d. Šis susitarimas sudarytas kaip 2013 m. papildomo rašto susitarimo papildomas raštas (toliau – 2016 m. papildomas raštas Nr. 2 arba 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimas). 2016 m. papildomu raštu Nr. 2, kuriame iš esmės nustatyta, kokio dydžio oro uosto mokesčiai taikomi tam tikromis aplinkybėmis, daromi tam tikri 2013 m. papildomo rašto susitarimo pakeitimai ir pakeičiamas 2015 m. aiškinamasis raštas.

(43) Vokietijos teigimu, 2016 m. papildomu raštu Nr. 2 keičiami tik du 2013 m. susitarimo ir 2015 m. aiškinamojo rašto punktai:

a) 2016 m. papildomame rašte Nr. 2 nustatytas <...> EUR oro uosto mokestis už keleivį taikomas, jeigu bendrovė „Ryanair“ per metus perveža ne mažiau kaip <...> keleivių, o anksčiau jis buvo taikomas nuo <...> keleivių per metus;

b) juo nustatoma nauja rinkodaros paramos sistema, pagal kurią oro uosto mokesčiai neturėjo būti taikomi keleivių skaičiui viršijus praėjusių metų išvykstančių keleivių skaičių.

2.2.2.3. Bendrovei „Ryanair“ suteikta parama mokumui finansuoti

(44) Remdamasi bendrovės „Hahn Campus Management GmbH“ (toliau – bendrovė HCM), kuri yra 100 % bendrovės FFHG patronuojamoji bendrovė, metinėmis ataskaitomis, skundo pateikėja teigia, kad 2001–2002 m. bendrovė HCM iš Reino krašto-Pfalco žemės valdžios institucijų gavo maždaug 1,685 mln. EUR dydžio pagalbą, skirtą bedarbiams arba asmenims, kuriems gresia nedarbas, mokyti. Be to, bendrovė HCM pavedė bendrovei „a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung“ (toliau – bendrovė „a und o Gettmann“) valdyti administracinę procedūrą, visų pirma surinkti įrodymus, kad mokėjimai buvo panaudoti mokymui vykdyti (vok. *Verwendungsnachweise*).

(45) Skundo pateikėjos teigimu, bendrovė Ryanair teikė bendrovei HCM mokymo paslaugas pagal skrydžių palydovų ir pilotų mokymo programą ir už šias paslaugas gavo atlygį. Skundo pateikėja nurodo, kad jo dydis buvo 4 mln. EUR. Skundo pateikėja taip pat cituoja straipsnį spaudoje, kuriame ekspertas apskaičiavo, kad maždaug 80–90 % pagal bendrovės HCM programą rengtų pilotų ir skrydžių palydovų galiausiai įsidarbino bendrovėje „Ryanair“. Skundo pateikėja teigia, kad buvo žinoma, jog bendrovės „Ryanair“ darbuotojai turėjo patys finansuoti savo mokymus, o bendrovė „Ryanair“ nedengė savo darbuotojų (tiek pilotų, tiek keleivių salono įgulos narių) mokymo išlaidų. Šiuo klausimu skundo pateikėja cituoja 2003 m. bendrovės „Ryanair“ svetainėje paskelbtą pareiškimą dėl keleivių salono įgulos narių mokymo.

2.2.2.4. Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas bendrovės „Ryanair“ naudai

(46) Skundo pateikėja tvirtina, kad 2010 m. bendrovė FFHG pastatė bendrovei „Ryanair“ skirtą mokymo centrą, kurio vertė sudarė 9 mln. EUR. Skundo pateikėjos teigimu, mokymo centre yra iki 16 mokymo patalpų ir 70 miegamųjų kambarių, o nuo 2010 m. rugpjūčio mėn. juo naudojasi bendrovė „Ryanair“, kad galėtų mokyti pilotus ir įgulos narius.

(47) Be to, skundo pateikėja mano, kad 2010 m. bendrovė FFHG pastatė techninės priežiūros angarą, kad jį išnuomotų bendrovei „Ryanair“, o nuomos sutartis nepadengė bendrovės FFHG išlaidų. Skundo pateikėjos teigimu, techninės priežiūros angaras skirtas dviem „Boeing 737-800“ orlaiviams, t. y. tokio tipo orlaiviams, kokius naudoja bendrovė „Ryanair“. Skundo pateikėjos teigimu, techninės priežiūros angaras buvo pastatytas konkrečiai bendrovės „Ryanair“ prašymu. Šiuo atžvilgiu skundo pateikėja nurodo straipsnius spaudoje, iš kurių matyti, kad bendrovė „Ryanair“ derėjosi su keliais oro uostais dėl tokių patalpų statybos.

(48) Skundo pateikėja teigia, kad siekdama pastatyti šį angarą bendrovė FFHG paskelbė konkursą dėl koncesijos sutarties, kurios vertė siekė iki 8 mln. EUR. Tačiau koncesijos sutarties, kurią bendrovė FFHG galiausiai sudarė su statybos bendrove dėl techninės priežiūros angaro statybos, vertė siekė 17,46 mln. EUR. Statybos bendrovė vėliau bendrovei FFHG 30 metų išnuomojo techninės priežiūros angarą. Skundo pateikėja teigia, kad 2011 m. bendrovė FFHG už 12,1 mln. EUR įsigijo ekonominę techninės priežiūros angaro nuosavybę, o vėliau jį subnuomojo bendrovei „Ryanair“ iki 2027 m., už mažesnę nei sąnaudos kainą, kuri iš viso sudarė maždaug už 8,3 mln. EUR.

(49) Skundo pateikėja mano, kad „koncesija“ nebuvo tikra koncesija, nes statybos bendrovė neeksploatavo angaro, kad padengtų savo investicines sąnaudas trečiųjų šalių naudotojų mokamų mokesčių lėšomis. Vietoje to statybos bendrovė tik išnuomojo angarą bendrovei FFHG 30 metų, kad padengtų investicines sąnaudas. Todėl *de facto* bendrovė FFHG prisiėmė finansinę techninės priežiūros angaro statybos riziką. Be to, kadangi 2011 m. bendrovė FFHG už maždaug 12,1 mln. EUR įsigijo ekonominę techninės priežiūros angaro nuosavybę, o bendrovė „Ryanair“ iki 2027 m. privalėjo mokėti tik maždaug 8,3 mln. EUR nuomos mokestį, nuomos mokestis nepadengė sąnaudų, todėl bendrovei „Ryanair“ buvo suteiktas pranašumas.

2.3. **Pagrindas pradėti procedūrą**

(50) Sprendime pradėti procedūrą buvo keliamas klausimas, ar toliau nurodytos priemonės yra valstybės pagalba ir ar jos gali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka:

a) dėl galimos pagalbos priemonių bendrovei FFHG:

1) Reino krašto-Pfalco žemės garantija, suteikta bendrovei FFHG dėl žemės pardavimo orlaivių techninės priežiūros bendrovei „Haitec“, ir

2) „dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas;

b) dėl galimos pagalbos priemonių bendrovei „Ryanair“:

1) pagalba mokymui finansuoti, skirta bendrovei „Ryanair“,

2) įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas,

3) 2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai ir

4) 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“.

2.3.1. *Reino krašto-Pfalco žemės garantija, suteikta bendrovei FFHG dėl žemės pardavimo orlaivių techninės priežiūros bendrovei „Haitec“*

(51) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad 2,56 % garantijos priemoka yra valstybės pagalba bendrovei FFHG, nes neatrodo, kad ji atspindi į rinką orientuotą kainą ir todėl neatitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo. Komisija manė, kad [konsultacinė įmonė] greičiausiai nepakankamai įvertino rinkos lyginamąjį standartą ([7]).

2.3.2. *„Dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas*

(52) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad sąlygos, kuriomis bendrovė FFHG 2016 m. pasinaudojo teise atsisakyti sutarties dėl sklypo „Housing“, neatitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo. Tai, kad bendrovė FHFG pasinaudojo teise atsisakyti sutarties nesumokėdama jokios kompensacijos Reino krašto-Pfalco žemei, o sklypas „Housing“ praėjus mėnesiui po atsisakymo buvo parduotas bendrovei ADC už 1,25 mln. EUR, preliminariai rodo ekonominį pranašumą ([8]).

(53) Kadangi Vokietija nepateikė papildomos informacijos, Komisija išreiškė abejonių, ar pagalba būtų suderinama su vidaus rinka pagal 2014 m. Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairių ([9]) (toliau – 2014 m. Aviacijos gairės) 5.1.2 skirsnyje nustatytus kriterijus ([10]).

2.3.3. *Pagalba mokymui finansuoti, skirta bendrovei „Ryanair“*

(54) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad pagalba mokymui finansuoti yra su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“.

(55) Komisija pateikė šias preliminarias pastabas:

a) tai, kad viešosios lėšos buvo skirtos siekiant kovoti su nedarbu, nereiškia, kad nagrinėjama mokymo veikla yra neekonominė;

([7]) Sprendimo pradėti procedūrą 158 konstatuojamoji dalis.
([8]) Sprendimo pradėti procedūrą 186–188 konstatuojamosios dalys.
([9]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).
([10]) Sprendimo pradėti procedūrą 326–330 konstatuojamosios dalys.

b) atrodo, kad bendrovė HCM yra tik tarpininkė tarp Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“, kad bendrovei „Ryanair“ būtų galima nukreipti žemės Darbo, socialinių reikalų, šeimos ir sveikatos ministerijos dotacijas;

c) neaišku, ar už teikiamas mokymo paslaugas bendrovei „Ryanair“ buvo sumokėta du kartus, kaip teigia skundo pateikėja, t. y. vieną kartą sumokėjo mokymo dalyviai, o kitą – Reino krašto-Pfalco žemė, ar įtariami mokėjimai turėtų būti laikomi kompensacija už mokymo išlaidas, kurias bendrovė „Ryanair“ paprastai būtų padengusi pati, nes, atrodo, kad ji įdarbino daugumą asmenų, dalyvavusių aptariamuose mokymuose;

d) nesant papildomos informacijos iš Vokietijos, Komisija išreiškė abejonių, ar aptariama priemonė galėtų būti laikoma pagalba mokymui finansuoti pagal Bendrojo bendrosios išimties reglamento (toliau – BBIR) ([11]) 31 straipsnį ([12]).

2.3.4. *Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas*

(56) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas yra valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“. Komisija padarė preliminarią išvadą, kad aptariamu finansavimu bendrovei „Ryanair“ suteiktas ekonominis pranašumas, atsižvelgiant į tai, kad Vokietijos pateikta pelningumo analizė sukėlė keletą abejonių ([13]).

2.3.5. *2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai*

(57) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad abu rinkodaros susitarimai yra valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“ ir yra nesuderinami su vidaus rinka. Komisija abejojo, ar rinkodaros susitarimai yra suderinami su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu. Visų pirma Komisija abejojo, ar Reino krašto-Pfalco žemė iš šių susitarimų galėjo gauti kokio nors pelno, į kurį hipotetinis privatus veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs vertindamas, ar sudaryti šiuos susitarimus ([14]).

(58) Be to, Komisijai susirūpinimą kėlė tai, kad pagrindinis susitarimų tikslas buvo ne įsigyti rinkodaros paslaugas siekiant reklamuoti Reino krašto-Pfalco teritoriją, o finansiškai remti bendrovės „Ryanair“ oro transporto veiklą iš Frankfurto Hano oro uosto ir jį, kad būtų padidinti oro transporto srautai šiame oro uoste.

2.3.6. *2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“*

(59) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad Reino krašto-Pfalco žemė, kaip bendrovės FFHG pagrindinė akcininkė, dalyvavo bendrovei FFHG priimant sprendimą sudaryti susitarimus, ir suabejojo, ar rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, kuris vadovaujasi pelningumo perspektyvomis, tokiomis pačiomis aplinkybėmis, kaip bendrovės FFHG, būtų sudaręs 2013 m. papildomo rašto susitarimą, 2015 m. aiškinamąjį raštą ir 2016 m. papildomą susitarimą Nr. 2 ([15]).

(60) Dėl 2016 m. papildomo rašto Nr. 2 Komisijai kilo abejonių, ar jis atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, visų pirma dėl to, kad prielaidos, kuriomis grindžiama bendrovės „PwC“ studija, kuria Vokietija remiasi siekdama įrodyti, kad žemės elgesys atitiko rinkos sąlygas, atrodo pernelyg optimistinės ([16]).

([11]) 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, (OL L 187, 2014 6 26, p. 1).
([12]) Sprendimo pradėti procedūrą 230 konstatuojamoji dalis.
([13]) Sprendimo pradėti procedūrą 264–267 konstatuojamosios dalys.
([14]) Sprendimo pradėti procedūrą 233–252 konstatuojamosios dalys.
([15]) Sprendimo pradėti procedūrą 277–291 konstatuojamosios dalys.
([16]) Sprendimo pradėti procedūrą 287–290 konstatuojamosios dalys.

3. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

3.1. Skundo pateikėjos pastabos

3.1.1. *Dėl priemonių, susijusių su bendrove FFHG*

3.1.1.1. Reino krašto-Pfalco garantija, suteikta bendrovei FFHG

(61) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad Komisija neteisingai nusprendė, jog rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas yra taikomas.

(62) Pirma, bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad žemė nesielgė kaip privatus investuotojas, nes joks privatus veiklos vykdytojas toje konkrečioje situacijoje tokios garantijos nesuteiktų. Mokėjimo garantija turėtų būti įvykdyta, jeigu oro uosto veikla būtų nutraukta iki 2024 m. Bendrovė „Lufthansa“ pabrėžia šią riziką, nes bendrovė „Ryanair“ neturėjo jokių sutartinių įsipareigojimų vykdyti veiklą Frankfurto Hano oro uoste ir galėjo palikti oro uostą per naktį. 2008 m. bendrovė „Ryanair“ jau grasino palikti oro uostą.

(63) Kita vertus, bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad net jei rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas būtų taikomas, bendrovės FFHG priemoka buvo per maža, todėl jai buvo suteiktas pranašumas.

(64) Bendrovė „Lufthansa“ ginčija Vokietijos ir Komisijos sprendime pradėti procedūrą taikytą metodą, kuriuo remiantis buvo vertinamas priemokos dydis. Visų pirma bendrovė „Lufthansa“ ginčija Komisijos išvadą, kad mažiausia rinkos sąlygas atitinkanti norma būtų 3,10 %. Ši nuomonė buvo grindžiama tuo, kad bendrovė FFHG buvo laikoma „garantijos gavėja“, o šiuo atveju garantija būtų skirta baudai bendrovei „Haitec“ sumokėti, o ne paskolai grąžinti. Todėl reikia vadovautis Komisijos komunikatu dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (toliau – Komunikatas dėl orientacinių normų) ([17]). Tokiu atveju mažiausia priemoka sudarytų 7,98 %.

3.1.1.2. „Dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas

(65) Bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą cituojamas ekspertų išvadas dėl žemės pardavimo parengė viešieji subjektai. Bendrovė „Lufthansa“ mano, kad jie negali būti laikomi nepriklausomais ekspertais. Tačiau ši pastaba susijusi su 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartyje nustatyta pradine pardavimo kaina ir nėra susijusi su abejonėmis dėl bendrovės FFHG pasinaudotos teisės atsisakyti sutarties dėl žemės sklypo „Housing“ pardavimo, kai jis po mėnesio buvo parduotas bendrovei ADC. Bendrovė „Lufthansa“ sutinka su šiomis abejonėmis ir teigia, kad dėl pardavimo bendrovė FFHG įgijo pranašumą.

3.1.2. *Dėl priemonių, susijusių su bendrove „Ryanair“*

3.1.2.1. 2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai

(66) Skundo pateikėja teigia, kad valdžios institucijai sudaryti tokį susitarimą yra neįprasta. Vienintelis precedentas buvo susijęs su Cveibriukeno oro uostu, o tuo atveju pagalba iš tikrųjų buvo pripažinta neteisėta ir nesuderinama.

(67) Skundo pateikėja pažymi, kad rinkodaros susitarimas susijęs tik su Frankfurto Hano oro uostu, o ne su visa Reino krašto-Pfalco žeme.

(68) Be to, pasak bendrovės „Lufthansa“, reikia taip pat pažymėti, kad bent jau 2008 m. Reino krašto-Pfalco žemė du kartus sumokėjo bendrovei „Ryanair“ už internetines nuorodas: vieną kartą pagal Cveibriukeno susitarimą ir vieną kartą pagal šioje byloje vertinamą 2005 m. rinkodaros susitarimą.

(69) Skundo pateikėja taip pat ginčija tai, kad bendrovė „Ryanair“ iš tiesų vykdė spaudos kampaniją, naudingą žemės turizmo pramonei. Vertinant 2005 m. rinkodaros susitarimą neturėtų būti atsižvelgiama į 2015 m. turizmo strategiją, kuria buvo orientuojamasi į lankytojus iš užsienio.

([17]) Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

(70) Be to, skundo pateikėja ginčija, kad buvo pasiektas sutartas Frankfurto Hano oro uoste turinčių stovėti orlaivių skaičius, ir teigia, kad Reino krašto-Pfalco žemė nenutraukė susitarimo, nepaisant šio įtariamo susitarimo pažeidimo.

(71) Be to, skundo pateikėja nurodo, kad bendrovei „Ryanair“ buvo sumokėta 30–50 % Reino krašto-Pfalco žemės rinkodaros biudžeto. Toks pasirinkimas yra diskriminacija bendrovės „Ryanair“ naudai, ypač atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „Ryanair“ gavo rinkodaros paramą ir pagal 2005, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimus, taip pat rinkodaros paramą iš kitų oro uostų.

3.1.2.2. 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“

(72) Skundo pateikėja mano, kad oro uosto paslaugų sutartys yra priskirtinos valstybei, nes Reino krašto-Pfalco žemė, veikdama kaip bendrovės FFHG pagrindinė akcininkė ir stebėtojų tarybos narė, tikriausiai dalyvavo pasirašant susitarimus.

(73) Be to, privatus investuotojas panašiomis aplinkybėmis būtų atsižvelgęs į pagrindinį susitarimo ekonominį rezultatą, t. y. didelį deficitą, ir būtų susilaikęs nuo to paties susitarimo pratęsimo. Pagal Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-300/16 ([18]), turi būti atsižvelgiama į visą informaciją, galinčią turėti didelės įtakos investuotojo sprendimų priėmimo procesui.

(74) Be to, bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad bendrovei FFHG tapo žinoma apie bendrovės „AT Kearney“ 2012 m. eksperto išvadą, kurioje buvo įvertintas bendrovės FFHG pelningumas arba jo nebuvimas. Remdamasi šios eksperto išvados rekomendacija, 2013 m. pradžioje bendrovė FFHG kreipėsi į bendrovę „Ryanair“ ir paprašė leisti padidinti mokesčius. Tačiau bendrovė „Ryanair“ sutiko tik su kai kuriais kosmetiniais pakeitimais. Taigi bendrovė FFHG neturėjo sudaryti 2013 m. ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimų, jei būtų veikusi kaip privatus investuotojas.

(75) Kalbant apie 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimą, konkreti investuotojo (bendrovės FFHG) padėtis šiek tiek skyrėsi nuo 2013 m. ir 2015 m. susitarimų. Bendrovė „Lufthansa“ tvirtina, kad protingai veikiantis investuotojas, būdamas tokioje padėtyje, kokioje buvo bendrovė FFHG, nebūtų sudaręs 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimo, nes jis buvo sudarytas dėl bendrovės „Ryanair“ spaudimo galimam naujam oro uosto savininkui vykstant (ketvirtajai) privatizavimo procedūrai ir dar palankesnėmis sąlygomis nei 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimo sąlygos, kurių nebūtų pakakę, kad bendrovė FFHG apskritai per tuos metus nepatirtų didelių nuostolių.

(76) Be to, nėra jokių nuspėjamų ar net apskaičiuojamų ekonominių parametrų, pagal kuriuos būtų galima taikyti privataus investuotojo kriterijų, visų pirma dėl to, kad bendrovė Ryanair neįsipareigojo Frankfurto Hano oro uoste vykdyti jokios konkrečios veiklos apimties.

(77) Bendrovė „Lufthansa“ taip pat pažymi, kad citatos iš vietos parlamento posėdžių, kuriose perteikiama bendrovės FFHG stebėtojų tarybos nariams pateikta informacija, įrodo, kad dėl pagrindinių susitarimo parametrų bendrovės FFHG vadovybė, spaudžiama bendrovės „Ryanair“, susitarė dar 2016 m. liepos 28 d. Vis dėlto bendrovės „PwC“ galimybių studijos data yra 2016 m. rugsėjo mėn. Todėl bendrovė „Lufthansa“ mano, kad tai patvirtina Komisijos sprendime pradėti procedūrą išreikštas abejones, kad ta studija nebuvo atlikta prieš sudarant 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimą. Vietoje to, studija buvo rengiama siekiama išvengti nemokumo bylos bendrovei FFHG, kol vyko privatizavimo procedūra.

(78) Galiausiai bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad bendra pagalbos suma pagal 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimus yra ne mažesnė kaip 70 mln. EUR.

3.1.2.3. Bendrovei „Ryanair“ suteikta parama mokymui finansuoti

(79) Bendrovė „Lufthansa“ mano, kad bendrovė „Ryanair“ yra įtariamos pagalbos mokymui finansuoti gavėja, nes žemė pervedė mokėjimus bendrovei HCM, kad ši juos perduotų bendrovei „Ryanair“.

([18]) 2017 m. rugsėjo 20 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Europos Komisija | Frucona Košice a.s.*, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 60 punktas.

(80) Skundo pateikėja įtariamą pagalbą mokymui finansuoti sieja su 2001 m. bendrovių FFHG ir „Ryanair“ sudarytu rinkodaros susitarimu, teigdama, kad jie yra glaudžiai susiję laiko požiūriu.

(81) Skundo pateikėja nesutinka su Vokietijos teiginiu, kad įtariama pagalba mokymui finansuoti nėra susijusi su ekonomine veikla. Bendrovė „Lufthansa“ ginčija, kad parama mokymui finansuoti buvo skirta bedarbių arba asmenų, kuriems gresia nedarbas, kvalifikacijai kelti, taigi veikla buvo susijusi su darbo rinkos politika, kaip teigia Vokietija.

(82) Skundo pateikėja taip pat tvirtina, kad bendrovė „Ryanair“ nepadengė savo darbuotojų mokymo išlaidų.

(83) Skundo pateikėja, siekdama nustatyti įtariamos pagalbos mokymui finansuoti sumą, remiasi įvairiais šaltiniais, visų pirma bendrovės HCM metinėmis ataskaitomis. Ji teigia, kad valstybės lėšos, sumokėtos už bendrovės „Ryanair“ pilotų ir keleivių salono įgulos narių mokymą, sudarė maždaug 2,9 mln. EUR, taigi buvo gerokai didesnės nei manoma sprendime pradėti procedūrą. Iš 2001 m. ir 2002 m. bendrovės HCM metinių ataskaitų matyti, kad bendrovė HCM iš Reino krašto-Pfalco žemės gavo mažiausiai 2 675 555,20 EUR, kuriuos, kaip teigia skundo pateikėja, vėliau perdavė bendrovei „Ryanair“. Skundo pateikėja tvirtina, kad viena pagalbos dalis buvo sumokėta tiesiogiai bendrovei „Ryanair“ už mokymus, kuriuos bendrovė „Ryanair“ neva pati organizavo savo darbuotojams. Kita dalis buvo panaudota skrydžių personalo, kurį vėliau pasamdė bendrovė „Ryanair“, mokymams.

(84) Be to, skundo pateikėja teigia, kad įtariama pagalba mokymui finansuoti yra nesuderinama su vidaus rinka. Ji mano, kad įtariamai pagalbai mokymui finansuoti negali būti taikoma išimtis pagal BBIR 31 straipsnį, ir šiuo atžvilgiu kritikuoja, pirma, pagalbos neskaidrumą, antra, tai, kad buvo viršyta pranešimo riba, ir, trečia, kad neįvykdyta BBIR 31 straipsnio 2 dalyje nustatyta sąlyga, nes mokymo turinys, kuriam, kaip įtariama, suteikta parama, prilygsta privalomiems mokymo standartams.

(85) Galiausiai skundo pateikėja ginčija Vokietijos prieštaravimą dėl komercinių dokumentų saugojimo laikotarpio pagal Vokietijos teisę (10 metų). 2011 m. pateiktame skunde Skundo pateikėja Komisijai nurodė išsamią informaciją apie įtariamą pagalbą mokymui finansuoti. Sprendimo *Hahn I* 2 ir 3 konstatuojamosiose dalyse aiškiai nurodyta, kad 2011 m. kovo 18 d. Komisija šį skundą perdavė Vokietijai. Taigi Vokietija apie šį klausimą sužinojo praėjus devyneriems metams nuo lėšų išmokėjimo 2002 m., todėl bendrovės HCM vadovybė turėjo išsaugoti ir laikyti atitinkamus dokumentus. Skundo pateikėja priduria, kad tokiu atveju turėtų būti laikoma, jog Vokietija turėjo dokumentus, tačiau jų nepateikė Komisijai paprašius. Taigi pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([19]) 15 straipsnio 1 dalį, sprendimas turėtų būti priimtas remiantis turima informacija.

3.1.2.4. Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas

(86) Skundo pateikėjos pastabos dėl techninės priežiūros angaro bei įgulų ir pilotų mokyklos statybos aplinkybių yra susijusios su 2011 m. kovo 4 d. ir 2016 m. birželio 9 d. pateiktomis pastabomis. Skundo pateikėja visų pirma pažymi, kad spaudoje pasirodė pranešimų, pagal kuriuos bendrovės FFHG investicijos į įgulų ir personalo mokymo patalpas sudarė 9 mln. EUR. Be to, skundo pateikėja nurodo įvairius rodiklius, įskaitant organines sąsajas su tuometine bendrovės FFHG stebėtojų taryba, kurie rodo atitinkamų susitarimų priskirtinumą valstybei.

(87) Skundo pateikėja taip pat tvirtina, kad buvo sudaryti papildomi susitarimai dėl pilotų ir įgulos narių mokymo patalpų, kurios buvo pastatytos bendrovei „Ryanair“.

3.2. **Bendrovės „Ryanair“ pastabos**

3.2.1. *Dėl bendrovei „Ryanair“ skirtos pagalbos mokymui finansuoti*

(88) Bendrovė „Ryanair“ remiasi Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnyje nustatytu susigrąžinimo senaties terminu ir teigia, kad jis yra suėjęs nuo paskutinio pagalbos mokėjimo 2003 m.

([19]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

(89) Be to, bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad Airijoje taikomas šešerių metų senaties terminas, todėl ji nebūtinai saugo įrašus apie susitarimus, kurie galioja ilgiau nei šis terminas. Todėl bendrovė „Ryanair“ negali remtis jokia informacija apie šią įtariamą pagalbos priemonę, kad galėtų apsiginti arba įrodyti, jog pagalba nebuvo suteikta arba kad ji yra suderinama. Taigi bet koks tyrimas šiuo klausimu būtų bendrovės „Ryanair“ teisės į gynybą ir teisės į gerą administravimą pažeidimas. Galiausiai bendrovė „Ryanair“ teigia, kad valstybės paramos gavėja buvo ne ji, o bendrovės HCM pasamdyta konsultacinė įmonė „a und o Gettmann“. Tarp Komisijos išvados, kad bendrovė HCM veikė tik kaip tarpininkas tarp Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“, ir to, kad bendrovė HCM savo lėšomis finansavo 50 % mokymų, yra prieštaravimas.

3.2.2. *Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas*

(90) Pagal sprendimą pradėti procedūrą, Vokietija pateikė aptariamų susitarimų pelningumo analizę, kad įrodytų jų atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principui, t. y. apskaičiavo su susitarimais susijusių pinigų srautų bendrą grynąją dabartinę vertę. Komisija sukritikavo keletą šios analizės punktų. Komisija neleido bendrovei „Ryanair“ susipažinti su byla. Todėl bendrovė „Ryanair“ negali pateikti pastabų dėl Komisijos nurodytų punktų, susijusių su Vokietijos pateikta pelningumo analize.

3.2.3. *2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ sudaryti rinkodaros susitarimai*

(91) Pirma, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad rinkodaros paslaugos buvo tikrai reikalingos. Frankfurto Hano oro uostas ir jį supantis regionas priklauso nuo pajamų, gaunamų iš turizmo. Tapo gana įprasta, kad regioninės valdžios institucijos dalį savo prekės ženklo reklamos vykdo naudodamosi oro transporto bendrovių siūlomomis svetainėmis ir kitomis žiniasklaidos priemonėmis. Tai, kad net didieji miestai, pavyzdžiui, Roma ir Paryžius, turi atskirai investuoti į tarptautinę reklamą, įrodo, kad mažiau žinomiems miestams ir regionams dar labiau reikia investuoti į savo įvaizdžio ir prekės ženklo rinkodarą.

(92) Antra, bendrovės „Ryanair“ teikiamos rinkodaros paslaugos tenkina pirkėjų rinkodaros poreikius. Žemės tikslas buvo ne reklamuoti bendrovės „Ryanair“ skrydžius į Londono Stanstedo oro uostą, Edinburgą, Niukvėjų ir Romą, bet aiškiai reklamuoti Frankfurto Hano oro uosto apylinkių regioną internete. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, reklama jos svetainėje ir rinkodara orlaiviuose platinamuose žurnaluose leidžia optimaliai orientuotis į tikslinę auditoriją. Pigių oro transporto bendrovių rinkai būdinga tai, kad yra nemažai neapsisprendusių keleivių, kurie naršo oro transporto bendrovių svetainėse ieškodami kelionių krypčių pasiūlymų. Ypač keleiviai, ieškantys paskutinės minutės pasiūlymų, turi tik bendrą supratimą apie kelionės krypties tipą (pvz., saulėta kryptis, istorinis miestas ir pan.) ir galutinai apsisprendžia dėl savo pasirinkimo remdamiesi jiems pateiktu rinkodaros turiniu. Bendrovės „Ryanair“ svetainė ir kitos jos reklamos priemonės lengvai išsiskiria reklamos užsakovui teikiama verte ir šiuo požiūriu tikrai nėra palyginamos su bet kurios kitos oro transporto bendrovės svetaine, jau nekalbant apie oficialią vietos valdžios turizmo svetainę, kurioje užsieniečiai lankosi retai. Bendrovė „Ryanair“ visų pirma nurodo, kad jos svetainės yra unikali ir patraukli.

(93) Trečia, 2005 m. ir 2017 m. susitarimuose nuoroda į maršrutus nebuvo siekiama reklamuoti bendrovę „Ryanair“, o veikiau žemei reikėjo bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimų dėl tam tikro skrydžių ir keleivių skaičiaus, nes regiono reklamos veiksmingumas ir efektyvumas priklauso nuo jos matomumo, o jis savo ruožtu priklauso nuo potencialių turistų, besilankančių bendrovės „Ryanair“ svetainėje, skaičiaus ir bendrovės „Ryanair“ orlaiviais skrendančių keleivių, kuriems reklama pateikiama skrydžio metu, skaičiaus. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, įsipareigojimai dėl skrydžių ir keleivių skaičiaus yra geriausia garantija, kad bendrovės „Ryanair“ rinkodara žemės vardu bus pakankamai matoma. Be to, atskrendančių keleivių dalies didinimas yra pageidautinas žemei. Regioninės valdžios institucijos, pavyzdžiui, žemės, požiūriu, į jos oro uostus atskrendantys ir vėliau iš jų išskrendantys keleiviai regionui greičiausiai duoda gerokai daugiau su oro susisiekimu nesusijusių pajamų nei vietos keleiviai, iš oro uostų skrendantys kitomis kryptimis. Užsienio keleiviai daug dažniau išleidžia pinigus regiono viešbučiuose, restoranuose, suvenyrams, vietos produktams ir paslaugoms, automobilių nuomai ir pan., o regiono lankytinos vietos, savaime suprantama, yra įdomesnės atvykstantiems keleiviams.

(94) Papildomai bendrovė „Ryanair“ teigia, kad žemė rinkodaros susitarimais galėjo siekti ekonominių tikslų. Net 17,5 % akcijų turintis akcininkas gali siekti ekonominių tikslų. Net nekontrolinė dalis, kaip antai žemės valdyta bendrovės FFHG dalis iki 2009 m., teisiniu požiūriu gali pateisinti bendrą analizę su oro uosto paslaugų susitarimais. Kitos dvi bendrovės FFHG akcininkės – bendrovė „Fraport“ ir Heseno žemė – taip pat buvo atitinkamai valstybinė įmonė ir valstybinis subjektas. Kitaip tariant, dar prieš tai, kai 2009 m. sausio 1 d. Reino krašto-Pfalco žemė įsigijo 82,5 % bendrovės FFHG akcijų, tiek 2005 m. rinkodaros susitarimą pasirašiusi šalis, tiek FFHG savininkai galiausiai atstovavo valstybei. Todėl išvada, kad susitarimą pasirašiusios šalies ir bendrovės FFHG negalima laikyti vienu ekonominės veiklos vykdytoju, nėra imperatyvi. Komisija turėtų bent jau atskirti laikotarpį nuo 2005 m. lapkričio 4 d. (t. y. 2005 m. rinkodaros susitarimo pasirašymo) iki 2008 m. gruodžio 31 d., kai žemė valdė 17,5 % bendrovės FFHG, ir laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2017 m. rugpjūčio 2 d., kai žemė valdė 82,5 % bendrovės FFHG.

(95) Be to, žemės siekis įgyvendinti bendros svarbos interesą neužkerta kelio tuo pat metu veikti vadovaujantis komerciniais interesais. Žemė galėjo veikti kaip prekės ženklų portfelio savininkė.

(96) Be to, rinkodaros paslaugos buvo įkainotos pagal jų rinkos vertę. Rinkodaros paslaugų kaina bendrovės „Ryanair“ informavimo priemonėse atspindėjo išskirtinį bendrovės „Ryanair“ svetainės populiarumą. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, šią prielaidą patvirtina Komisijos praktika, visų pirma bylose dėl Marselio ir Bratislavos ([20]). Pastarojo byloje Komisija nustatė, kad net jei oro uostas nemoka už papildomas rinkodaros paslaugas bendrovės „Ryanair“ svetainėje, o tiesiog joje nurodomas kaip kelionės kryptis, negalima atmesti galimybės, kad tam tikra vertė gali būti nustatyta.

(97) Galiausiai bendrovė „Ryanair“ teigia, kad ji negavo naudos dėl pranašumo. Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad jos vykdomos savo paslaugų rinkodaros turinys yra kitoks ir priklauso nuo laiko. Bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugas perka ir viešieji, ir privatieji pirkėjai. Nėra taisyklės, kad rinkodaros paslaugos, kurias perka klientas, neturėtų būti naudingos kitiems.

3.2.4. *2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai, sudaryti tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“*

(98) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, sprendime pradėti procedūrą nepateikta lyginamoji analizė, o 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimams taikoma tik pelningumo analizė, nenurodant jokios lyginamosios analizės netaikymo priežasties. Komisija turėtų palyginti bendrovės „Ryanair“ susitarimus su viešais oro uostais, kurie, kaip įtariama, yra susiję su valstybės pagalba, su susitarimais, kuriuos ji sudarė su privačiais ir viešojo ir privačiojo sektorių oro uostais. Komisija iš pradžių turėtų remtis lyginamosios analizės metodu, o išlaidomis grindžiamą sprendimą taikyti tik tuo atveju, jei nėra jokio lyginamojo standarto, kaip numatyta ES teismų praktikoje. Atsižvelgiant į Sprendimą *Chronopost* ([21]) ir Komisijos pranešimą dėl valstybės pagalbos sąvokos ([22]), tik tais atvejais, kai nėra privataus investuotojo lyginamojo rodiklio, rinkos lyginamuoju rodikliu grindžiamą kriterijų galima pakeisti išlaidomis / pajamomis grindžiamu pelningumo kriterijumi. Todėl Komisija pelningumo kriterijų (grindžiamą išlaidomis ir pajamomis) turėtų taikyti tik kaip antraeilį.

(99) Dėl 2013 m. ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimų Komisija padarė teisinę klaidą nustatydama, kad pagalbos nustatymui pakanka, kaip įtariama, sumažėjusio pelningumo (o taip nebuvo), o ne pelningumo nebuvimo. Komisija daro prielaidą, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, iš naujo derėdamasis dėl susitarimų, dėl jokių priežasčių niekada nesutiktų su pelno sumažėjimu. Jei šis požiūris būtų patvirtintas, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus virstų reikalavimu, kad pelnas būtų pastovus arba didėtų. Taip būtų neatsižvelgiama į dažnai pasitaikančias aplinkybes, kai komercinės veiklos vykdytojas gali sutikti su mažesniu

([20]) 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/1698 byloje SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) dėl priemonių, kurias Prancūzija taikė Marselio Provanso oro uostui ir juo besinaudojantiems oro vežėjams (OL L 260, 2016 9 27, p. 1); 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimas 2011/60/ES byloje C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir „Ryanair“ susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24) 114 punktas.

([21]) Žr. 2003 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Chronopost* / *UFEX*, sujungtos bylos C-83/01 P, C-93/01 P ir C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, 38–40 punktus.

([22]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1), 225–228 punktai.

pelnu. Pavyzdžiui, grynasis kainų sumažinimo, taikomo dėl konkurento įėjimo į rinką, poveikis gali būti pelno sumažėjimas, tačiau veiklos vykdytojas vis tiek galėjo elgtis siekdamas kuo didesnio pelno. Pavyzdžiui, šiuo atveju, atsižvelgiant į pasikeitusias prekybos sąlygas, , bendrovei FFHG būtų buvę prasminga sutikti su pelningumo sumažėjimu, kad jis atitiktų bendrovės „Ryanair“ pastangas išlaikyti mažiau pelningus maršrutus. Pavyzdžiui, 2010 m. Vokietijoje buvo nustatytas 8 EUR oro transporto keleivio mokestis, o 2014 m. – 3,36 EUR saugumo mokestis (vėliau padidintas iki 4,4 EUR). Atrodo, kad kiekvieną kartą šalys, prieš pradėdamos svarstyti pakeitimus, laukė metus ar dvejus, kad nustatytų, ar priemonė bus toliau taikoma, ar jos bus atsisakyta, atsižvelgiant į neigiamą jos poveikį srautui.

(100) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, susitelkdama tik į 2013 m. papildomą raštą ir 2015 m. aiškinamąjį raštą bei neatsižvelgdama į bendrą 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimo pakeitimų vaizdą, Komisija nepaisytų principo, kad „taikant privataus investuotojo kriterijų svarbu įvertinti visą komercinį sandorį“ ([23]).

(101) Be to, 2013 m. gruodžio mėn. verslo konsultacijų bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, kurią užsakė bendrovė „Ryanair“, nurodyta, kad 2013 m. oro uosto paslaugų susitarimas ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimas oro uostui buvo (būtų buvę) pelningi tiek atskirai, tiek tuo atveju, jei oro uostas būtų galėjęs tęsti arba atnaujinti ankstesnį oro uosto paslaugų susitarimą. Tai yra svarus įrodymas, kad abu susitarimai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų.

(102) Dėl 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad jis buvo pelningas *ex ante* požiūriu, kaip matyti iš bendrovės „Oxera“ ataskaitos.

(103) Be to, bendrovė „Ryanair“ nesutinka, kad 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimas priskirtinas valstybei ir yra susijęs su valstybės ištekliais. Šis susitarimas pasirašytas 2016 m. rugsėjo 9 d., t. y. tuo metu, kai žemei buvo ką tik nepavykę parduoti bendrovės FFHG ir ji aktyviai siekė parduoti bendrovę FFHG kitam pirkėjui, bei likus visai nedaug laiko (5 mėnesiams) iki akcijų pirkimo–pardavimo sutarties, kurią žemė ir bendrovė „HNA Airport Group GmbH“ pasirašė 2017 m. kovo 1 d. Atsižvelgiant į tai, kad akcijų pirkimo–pardavimo sutarties parengimas užtrunka kelis mėnesius, galima numatyti, kad pasirašant 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimą žemė jau žinojo, kad bendrovė FFHG bus parduota bendrovei „HNA Airport Group GmbH“ ir kad žemei nereikės vykdyti 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimo. Todėl 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimą pasirašė žemė, bet bendrovės „HNA Airport Group GmbH“ vardu. Kadangi bendrovė „HNA Airport Group GmbH“ nėra valstybės subjektas, jos finansiniai ištekliai nėra valstybės ištekliai, todėl susitarimas taip pat nebuvo priskirtinas valstybei.

3.3. **Bendrovės FFHG pastabos**

3.3.1. *2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“*

(104) Bendrovė FFHG remiasi bendrovės „Ryanair“ pateikta „Oxera“ ataskaita ir pakartoja, kad 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(105) Bendrovė FFHG ginčija Komisijos pareikštas abejones dėl 2016 m. bendrovės „PwC“ studijos laiko ir prielaidų. Dėl laiko bendrovė FFHG paaiškina, kad bendrovė „PwC“ prognozės buvo pateiktos bendrovei FFHG kaip projektas prieš pateikiant galutinę versiją, todėl į jas buvo atsižvelgta prieš sudarant 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimą. Susitarime numatyta paskatų schema (vadinamoji „augimo schema“) parengta taip, kad bendrovė „Ryanair“ negaus nuolaidos mokesčiui už vieną keleivį, jeigu keleivių skaičius, palyginti su praėjusiais metais, sumažės arba išliks toks pat. Todėl *ex ante* buvo galima daryti prielaidą, kad 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimo galiojimo laikotarpiu bendrovės „Ryanair“ keleivių srautas didės. 2017 m. bendrovės FFHG verslo plane taip pat buvo numatyta, kad 2016–2017 m. bendras keleivių skaičius išaugs [5–10] %. Be to, į Komisijos susirūpinimą dėl bendrovės „PwC“ studijoje nepateikto rizikos vertinimo buvo atsižvelgta bendrovės „Oxera“ ataskaitoje. Tai pasakytina ir apie Komisijos susirūpinimą dėl rizikos, kad bendrovė „Ryanair“ nuo 2016 m. galėjo iš karto nutraukti visą veiklą

([23]) 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59 punktas.

Frankfurto Hano oro uoste. Bendrovės „Oxera“ tyrimo skaičiavimai grindžiami [3,5–4,0] % metiniu augimo tempu, o tai atitinka tuometinius sektoriaus veiklos rezultatus. Jeigu bendrovė „Ryanair“ būtų galėjusi pasinaudoti paskatų sistema, 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimo vertė būtų padidėjusi nuo [20–25] mln. EUR (pagal bazinį scenarijų) iki [25–30] mln. EUR.

3.3.2. *Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas*

(106) Bendrovė FFHG teigia, kad įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Bendrovė FFHG ginčija Komisijos abejones dėl sprendime pradėti procedūrą pateiktos pelningumo analizės metodinių aspektų.

(107) Pirma, nusidėvėjimo suma jau buvo neįtraukta į Vokietijos apskaičiuotus pinigų srautus.

(108) Antra, jau buvo atsižvelgta į maždaug [100 000–200 000] EUR pradines investicines išlaidas ir net jei į jas nebūtų atsižvelgta (o taip nebuvo), jas pridėjus vis tiek būtų gauta teigiama grynoji dabartinė vertė (toliau – GDV).

(109) Trečia, bendrovė FFHG aiškina, kad metinės gaunamų pinigų srautų sumos, dėl kurių abejojama sprendime pradėti procedūrą, iš tikrųjų buvo susijusios arba su metinėmis surinkimo išlaidomis ir (arba) fiksuotomis papildomomis išlaidomis, kurios yra netenkami pinigų srautai ir buvo tinkamai apskaičiuotos atliekant pelningumo analizę, arba su palūkanomis, kurių neįtraukimas į pelningumo analizę turėtų teigiamą poveikį GDV.

(110) Ketvirta, [4,0–4,5] % diskonto norma, kuri sprendime pradėti procedūrą (266 konstatuojamoji dalis) vertinama kaip per maža, iš tikrųjų buvo gana konservatyvi. Net darant prielaidą, kad tinkama alternatyvi diskonto norma galėjo būti [5–10] %, ši didesnė diskonto norma būtų turėjusi teigiamą, o ne neigiamą poveikį GDV dėl šių susitarimų pinigų srautų profilio, nes specialus nuomos mokestis, kurį bendrovė „Ryanair“ sumokėjo 2010 m., sudarė didelį [0–5] mln. EUR gaunamų pinigų srautą, o kiekvienais iš vėlesnių 14 metų netenkamų pinigų srautas būtų labai mažas. Todėl bendrovė FFHG daro išvadą, kad padidinus diskonto normą vis tiek būtų galima daryti išvadą, kad susitarimai atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

4. **VOKIETIJOS PASTABOS**

4.1. **Dėl priemonių, skirtų bendrovei FFHG**

4.1.1. *Reino krašto-Pfalco žemės garantija, suteikta bendrovei FFHG*

(111) Vokietija neigia ekonominio pranašumo buvimą ir remiasi Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1407/2013 ([24]).

(112) Dėl ekonominio pranašumo Vokietija pakartoja, kad Komisijos pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai (toliau – Pranešimas dėl garantijų) ([25]) nustatytos kumuliacinės sąlygos buvo įvykdytos. Iš tiesų Vokietija teigia, kad a) sutarties sudarymo metu garantijos gavėjas neturėjo finansinių sunkumų, b) garantijos apimtis galėjo būti nustatyta jos suteikimo metu ir c) garantija dengė ne daugiau kaip 80 % įsipareigojimo. Vokietijos teigimu, Komisija sprendime pradėti procedūrą neginčijo pirmųjų dviejų sąlygų. Vienintelė Komisijos abejonė, kurią ji išreiškė sprendime pradėti procedūrą, atrodo, yra susijusi su paskutine iš minėtų kumuliacinių sąlygų, t. y. kad bendrovė FFHG už garantiją sumokėjo rinkos kainą. Šiuo atžvilgiu Vokietija teigia, kad kaina atitinka rinkos kainą.

([24]) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).

([25]) Komisijos pranešimas dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai (OL C 155, 2008 6 20, p. 10).

(113) Pirma, Vokietija tvirtina, kad žemė neturi kompetencijos apskaičiuoti rinkos sąlygas atitinkančią garantijos priemoką ir galėjo pagrįstai tikėtis, kad [konsultacinės įmonės] rezultatai yra tikslūs. Vokietija tvirtina, kad praktiškai negalima tikėtis, kad žemė, taip pat ir dėl išlaidų, suabejotų [konsultacinės įmonės] ataskaita, nesant jokių abejonių dėl jos tikslumo ir dėl to, kad dėl to bendrovei FFHG galėtų būti suteiktas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Vokietija tvirtina, kad nėra būtina nustatyti, ar Komisijos skaičiavimai yra teisingi, ar ne, nes žemė, pasitelkusi kompetentingą trečiąją šalį, nustatė garantijos priemoką, atitinkančią rinkos priemokas, ir taip įvykdė savo pareigą pagal ES valstybės pagalbos teisę. Žemė pažymi, kad šiuo konkrečiu atveju šalys būtų susitarusios dėl kitokios garantijos priemokos, jei [konsultacinė įmonė] būtų pateikusi kitokią išvadą. Todėl žemė daro prielaidą, kad buvo sukurtas teisėtas lūkestis, į kurį Komisija turėtų atsižvelgti.

(114) Antra, Vokietija teigia, kad vertinama garantija yra sutarties įvykdymo garantija (vok. *Vertragserfüllungsbürgschaft*). Vokietijos nuomone, šios rūšies garantija garantui (t. y. žemei) suteikia naudą garantijos panaudojimo atveju (vok. *Bürgschaftsfall*), į kurią reikėtų atsižvelgti nustatant garantijos priemoką. Sutarties įvykdymo garantija turėtų būti vertinama pagal kitokius kriterijus nei garantija paskolai užtikrinti, nes ji sumažina garanto įsipareigojimų neįvykdymo riziką. Iš tiesų Vokietija paaiškina, kad bendrovei FFHG neįvykdžius įsipareigojimų, garantuotą sumą žemė išmokėtų bendrovei „Haitec“ tik tada, kai ji grąžintų turtą. Todėl įvykdžius garantiją, žemė gautų nekilnojamąjį turtą, įskaitant jame pastatytą techninės priežiūros angarą, neturėdama mokėti bendrovei „Haitec“ jokios kompensacijos. Toks techninės priežiūros angaras galėtų būti naudojamas net ir nevykdant skrydžių, o turto vertė bent jau išliktų, jei ne padidėtų.

(115) Jei garantija nebūtų įvykdyta, kol žemė tebebūtų bendrovės FFHG akcininkė, žemė taip pat turėtų naudos iš turto perleidimo atgal bendrovei FFHG, nes dėl pakartotinio perleidimo padidėtų bendra bendrovės FFHG akcijų vertė.

(116) Net ir perleidus žemės akcijas privačiam investuotojui HNA, žemės nauda išliko, nes bendrovė FFHG buvo įsipareigojusi perleisti turtą žemei, jei būtų pareikalauta įvykdyti garantiją ([26]). Tai, kad turtas dėl jame pastatyto techninės priežiūros angaro būtų vertingas, sumažintų faktinę žemės įsipareigojimų neįvykdymo riziką.

(117) Bendrovės FFHG ir žemės prielaida, kad pardavus sklypą bendrovei „Haitec“ jo vertė tvariai padidės, pasitvirtino retrospektyviai, nes paaiškėjo, kad bendrovė „Haitec“ investavo maždaug 40 mln. EUR, o tai buvo gerokai daugiau nei planuota iš pradžių.

(118) Be to, Vokietijos teigimu, net jei darytume prielaidą, kad Komisija teisingai apskaičiavo garantijos priemoką ir kad skirtumas tarp [konsultacinės įmonės] nustatytos priemokos (2,56 %) ir Komisijos nustatytos priemokos (3,10–4,41 %) yra bendrovės FFHG ekonominis pranašumas, šį pranašumą sudaro tik 0,54 punkto skirtumas, t. y. 33 480 EUR metinis skirtumas. Po trejų metų bendra 100 440 EUR suma vis tiek būtų gerokai mažesnė už Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 3 straipsnio 2 dalyje nustatytą sumą.

(119) Galiausiai Vokietija nežino apie jokį bendrovės „Haitec“ patronuojančiosios bendrovės („City Leasing Ltd“) ir bendrovės „Ryanair“ ryšį.

4.1.2. *„Dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas*

(120) Vokietija informuoja Komisiją, kad, priešingai nei buvo numatyta 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartyje tarp bendrovės FFHG ir Reino krašto-Pfalco žemės, kai bendrovė FFHG pasinaudojo savo teise atsisakyti sutarties, eksperto išvada nebuvo parengta. Atvirkščiai, sklypas „Housing“ buvo perleistas už nulinę vertę, t. y. už tą pačią kainą, kaip ir pirminio pardavimo metu.

([26]) Akcijų pirkimo–pardavimo sutartis su HNA, 8.2 punkto 4 papunktis.

(121) Vokietija šį sprendimą argumentuoja tuo, kad nebuvo jokių požymių, jog per laikotarpį nuo 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarties sudarymo iki 2016 m., kai buvo pasinaudota teise atsisakyti sutarties, sklypo „Housing“ kaina būtų pasikeitusi. Be to, Vokietija pažymi, kad Reino krašto-Pfalco žemės užsakymu sudarytos Rytų Eifelio-Hunsriuko regiono turto vertinimo ekspertų komisijos išvadoje, papildytoje „SGD Nord“ ataskaita, buvo padaryta išvada, kad sklypo vertė yra labai neigiama (maždaug [nuo −5 iki −2] mln. EUR, remiantis pastatų nugriovimo ir žemės sklypo sutvarkymo išlaidų sąmata [4–6] mln. EUR ir teigiama žemės sklypo pardavimo verte, t. y. [1–4] mln. EUR nugriovus pastatus ir sutvarkius sklypą). Siekdama dar labiau pabrėžti savo poziciją, Vokietija po to, kai jai buvo pranešta apie sprendimą pradėti procedūrą, kreipėsi į Rytų Eifelio-Hunsriuko regiono turto vertinimo ekspertų komisiją prašydama parengti naują išvadą, kad būtų įvertinta, ar, remiantis tuo metu, kai buvo pasinaudota teise atsisakyti sutarties, turima informacija, sklypo „Housing“ rinkos vertė iš tiesų buvo lygi nuliui. Ši nuomonė patvirtina Vokietijos atliktą analizę. Vokietija aiškina, kad tai, jog bendrovė ADC pasiūlė didesnę pardavimo kainą, gali būti spekuliacijų, kad privatizavus oro uostą sklypą „Housing“ gali būti sėkmingai plėtojamas, rezultatas. Šis subjektyvus privataus investuotojo lūkestis (kuris, atrodo, nepasitvirtino, nes sklypas vis dar nenaudojamas) negali paneigti objektyvios žemės analizės pardavimo metu, kurią patvirtino vėlesnė eksperto išvada.

4.2. **Dėl galimos pagalbos priemonių bendrovei „Ryanair“**

4.2.1. *2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai*

(122) Vokietija teigia, kad 2005 m. rinkodaros susitarimas nepriklauso nuo bendrovės FFHG teikiamų oro uosto paslaugų ir kad Reino krašto-Pfalco žemės mokėjimai bendrovei „Ryanair“ atitinka rinkos kainas. Šiuo tikslu Vokietija palygino bendrovės „Ryanair“ taikytas kainas su kainomis, kurias už panašias reklamos kampanijas taiko kitos svetainės. Be to, Vokietija teigia, kad turizmas yra svarbus Reino krašto-Pfalco žemės ekonomikai ir kad 2015 m. parengtoje turizmo strategijoje ypatingas dėmesys skiriamas užsienio rinkai, todėl Reino krašto-Pfalco žemės rinkodaros strategijoje ypatingas dėmesys skiriamas tam, kad būtų pritraukta daugiau iš užsienio atvykstančių turistų. Šiomis aplinkybėmis Vokietija mano, kad reklama bendrovės „Ryanair“ svetainėje yra veiksmingiausia, nes joje lankosi tarptautiniai naudotojai.

(123) Vokietijos požiūriu, 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimai buvo turizmo skatinimo priemonės, o ne bendrovės „Ryanair“ skatinimas. Todėl rinkodaros susitarimai buvo sudaryti atsižvelgiant į rinkos sąlygas, t. y. žemės mokėjimai kiekvienu atveju atitiko pridėtinę vertę turinčias rinkodaros paslaugas.

(124) Konkrečias paslaugas bendrovė „Ryanair“ teikė kaip atskiras rinkodaros paslaugas, neatsižvelgdama į tai, ar skrydžiai buvo vykdomi Reino krašto-Pfalco žemėje ar šalia jos. Konkrečiau, buvo siekiama reklamuoti Reino krašto-Pfalco žemę kaip turistinę vietovę ir padidinti turistų, bent vieną naktį praleidžiančių Reino krašte-Pfalco žemėje, dalį tarp bendrovės „Ryanair“ keleivių, atvykstančių į komercinius oro uostus, esančius Reino krašte-Pfalco žemėje arba netoli jos (atvykstamasis srautas). Be Frankfurto Hano oro uosto, tai yra Karlsrūhės ir Baden Badeno, Strasbūro, Sarbriukeno, Liuksemburgo, Kelno ir Bonos bei Frankfurto prie Maino oro uostai. Paskutinis rinkodaros susitarimas buvo sudarytas 2017 m. spalio mėn., kai Frankfurto Hano oro uosto privatizavimas jau buvo baigtas 2017 m. vasarą perleidus žemės akcijas.

(125) Vokietijos teigimu, toks platus žemės požiūris, visų pirma įvairių oro uostų įtraukimas, taip pat prieštarauja Komisijos hipotezei (sprendimo pradėti procedūrą 239 konstatuojamoji dalis), kad rinkodaros priemonėmis pirmiausia siekta skatinti bendrovės „Ryanair“ oro transporto paslaugas į Reino krašto-Pfalco žemę ir iš jos. Tam prieštarauja tai, kad didžioji dalis bendrovės „Ryanair“ pervežamų keleivių išskrenda iš Frankfurto Hano oro uosto ([75–80] % Frankfurto Hano oro uosto keleivių srauto sudaro išvykstantys keleiviai, kaip matyti iš Vokietijos pateikto bendrovės „Dornier Consulting“ tyrimo). Komisijos prielaida, kad turizmo skatinimo tikslas „nebuvo pasiektas“, turi būti atmesta kaip visiškai spekuliatyvi. Komisija nesuprato, kad rinkodaros susitarimais buvo siekiama ne tik padidinti keleivių skaičių. Vokietija atmeta Komisijos preliminarią nuomonę, kad 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimai iš tikrųjų buvo susiję su veiklos pagalba bendrovei „Ryanair“. Visų pirma, Vokietija pabrėžia, kad bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimai pagal 2017 m. rinkodaros susitarimą galėjo būti įvykdyti ir tuo atveju, jei turistai, kurie keliavo į kitus ne žemėje esančius oro uostus, būtų atvežti į Reino krašto-Pfalco žemę ir ten liktų nakvoti.

(126) Bendrovė „Ryanair“ buvo pasirinkta sutarties šalimi, nes turi daug kompetencijos vietovių rinkodaros srityje, o kaip oro transporto bendrovė iš įvairių oro uostų veža turistus į žemės teritorijoje arba netoli jos esančius oro uostus. Bendrovė „Ryanair“ realiai galėjo į žemės teritoriją atvežti daug svečių, nes paslaugas teikia daugelyje žemės teritorijoje ir jos apylinkėse esančių oro uostų ir per daugelį metų buvo užėmusi didelę rinkos dalį rinkodaros sektoriuje bei garsėjo veiksmingomis rinkodaros paslaugomis.

(127) Vokietija tvirtina, kad rinkodaros paslaugas buvo galima pirkti be viešo konkurso, nes Vokietijos viešųjų pirkimų teisėje numatyta išimtis, kai paslaugas realiai gali teikti tik vienas veiklos vykdytojas (bendrovė „Ryanair“). Be to, kadangi pirkimas buvo jos viešosios politikos užduočių, t. y. turizmo skatinimo ir regiono ekonominės plėtros, dalis, Reino krašto-Pfalco žemė veikė kaip viešasis pirkėjas, kuris siekė savo viešosios politikos tikslo.

(128) Be to, bendrovė FFHG niekaip nedalyvavo sudarant rinkodaros susitarimus. Todėl Komisija turėtų atskirti rinkodaros strategiją nuo Frankfurto Hano oro uosto plėtros.

(129) Be to, Vokietija teigia, kad rinkodaros paslaugų kainos atitiko rinkos sąlygas. 2017 m. pradžioje buvo sudaryta sutartis su nepriklausomu išorės ekspertu, turinčiu specialios patirties turizmo ir oro uostų sektoriuose. Jis rinkodaros paslaugų rinkos kainas nustatė atlikęs lyginamąją analizę ir rinkos tyrimą, kuris parodė, kad bendrovės „Ryanair“ pasiūlymas buvo palankiausias. Tuomet ekspertas nustatė įvairius aspektus, į kuriuos reikia atsižvelgti, kad 2017 m. rinkodaros susitarimas atitiktų rinkos sąlygas, tokius kaip ne ilgesnė kaip trejų metų susitarimo trukmė ir nepriklausoma stebėsena.

(130) Bendrovė „Ryanair“ ir Reino krašto-Pfalco žemė susitarė, kad mokėjimai bus atliekami tik tuo atveju, jei nakvojančių svečių skaičius per atitinkamą laikotarpį bus tinkamai pagrįstas dokumentais, remiantis visuotinai pripažintomis metodikomis ir rinkos standartais. Bendrovei „Coyne Research“ buvo pavesta stebėti, kaip bendrovė „Ryanair“ laikosi susitarimo sąlygų. Vokietija aiškina, kad nuo <...> m. <...> iki <...> trimestro bendrovė „Ryanair“ į Reino krašto-Pfalco žemę atvežė daugiau kaip <...> joje nakvojusių svečių (<...> % per Frankfurto Hano oro uostą).

(131) Komisijai pradėjus SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą, Reino krašto-Pfalco žemė 2018 m. gruodžio 31 d. susitarimą nutraukė.

4.2.2. *Bendrovei „Ryanair“ suteikta parama mokymui finansuoti*

(132) Vokietija patvirtino, kad bendrovė „Ryanair“ buvo galutinė žemės mokėjimų gavėja, o bendrovė HCM buvo tik tarpininkė. Vokietija pateikė dar keturias pastabas: pirma, mokėjimai nėra valstybės pagalba; antra, skundo pateikėjos teigimu, bendrovei „Ryanair“, kaip įtariama, suteikto finansavimo suma yra neteisinga; trečia, Vokietija negali pateikti informacijos, kurios Komisija prašė sprendime pradėti procedūrą, ir, ketvirta, jau suėjo galimo susigrąžinimo senaties terminas.

(133) Dėl pirmojo punkto Vokietija teigia, kad mokėjimai bendrovei „Ryanair“ kaip parama mokymui finansuoti nėra valstybės pagalba, nes jie nesusiję su ekonomine veikla. Šiais mokėjimais finansuojamos darbo rinkos politikos priemonės. Todėl jie susiję su viešosios valdžios funkcijų vykdymu. Mokėjimo gavėjas buvo bendrovė „Ryanair“, nes ji teikė paslaugas, kurios leido bendrovei HCM, padedamai bendrovės „a und o Gettmann“, vykdyti veiklą, t. y. rengti mokymus.

(134) Dėl antrojo punkto Vokietija pateikia tris pastabas. Pirma, finansavimas buvo suteiktas tik pateikus atitinkamą panaudojimo įrodymą, o finansavimo intensyvumas negalėjo viršyti 50 %. Antra, nei Vokietijai, nei žemei nėra žinomas bendrovės „Lufthansa“ teiginys, kad žemės advokatas per bylos T-492/15 posėdį ([27]) pripažino, jog žemė iš tiesų suteikė bendrovei „Ryanair“ neteisėtą veiklos pagalbą, ir apie tokį pripažinimą nėra užsiminta teismo posėdžio protokole. Bendrovė „Lufthansa“ galėjo susipažinti su teismo posėdžio garso įrašais kaip šio teiginio įrodymu, tačiau to nepadarė. Trečia, bendrovė „Lufthansa“ iš bendrovės HCM metinių ataskaitų sprendžia, kad žemė suteikė ne mažiau kaip 2,7 mln. EUR paramą. Bendrovės „Lufthansa“ teiginiai yra neįtikinantys ir nėra jokių požymių, kad bendrovei HCM pervestos lėšos buvo panaudotos ne pagal paskirtį ir ne pagal numatytas socialinės politikos priemones.

(135) Dėl trečiojo punkto Vokietija pakartoja, kad sudėtinga pateikti daugiau informacijos, nes pagal Vokietijos įstatymus archyvavimo laikotarpis yra 10 metų ir jis jau baigėsi. Todėl dėl Komisijos sprendime pradėti procedūrą pateiktos nuomonės, kad nagrinėjama priemonė galėtų būti laikoma pagalba mokymui finansuoti pagal BBIR, Vokietija atsakė, kad dėl neišsamių dokumentų žemė negali nustatyti, ar buvo įvykdytos BBIR 31 straipsnio sąlygos. Žemė nežino, ar pagal šias programas parengti asmenys, baigę mokymus, buvo įdarbinti bendrovėje „Ryanair“, o jei taip, tai kokiu mastu. Vokietijos valdžios institucijos nežino, ar bendrovė „Ryanair“ paprastai padengia įvairių kategorijų darbuotojų mokymo išlaidas, o jei taip, tai kokiu mastu, ir kada darbuotojams gali tekti patiems padengti mokymo išlaidas (proporcingai).

(136) Dėl ketvirtojo punkto Vokietija pažymi, kad klausimas, ar šiuo atveju tenkinamos kumuliacinės valstybės pagalbos buvimo sąlygos, nėra aktualus, nes pagal Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnį bet kuriuo atveju bet kokiam susigrąžinimui būtų suėjęs 10 metų senaties terminas. Pagal Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnio 2 dalį, senaties termino pradžia skaičiuojama nuo pagalbos suteikimo dienos, todėl lemiamą reikšmę turi paskutinio mokėjimo diena. Paskutinis mokėjimas atliktas 2003 m. pabaigoje, taigi senaties terminas suėjo 2013 m. pabaigoje. Vokietija teigia, kad parama mokymui finansuoti pirmą kartą buvo išnagrinėta 2017 m. kovo 13 d. Komisijos prašyme pateikti informaciją. Tuo metu senaties terminas jau buvo suėjęs prieš daugiau nei trejus metus, todėl nebegalėjo būti nutrauktas.

4.2.3. *Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas*

(137) Vokietija ginčija valstybės pagalbos buvimą motyvuodama tuo, kad sprendimas statyti techninės priežiūros angarą ir finansuoti įgulų ir pilotų mokyklą buvo savarankiškas bendrovės FFHG vadovybės sprendimas.

(138) Be to, ji atmeta skundo pateikėjos teiginį, kad techninės priežiūros angare buvo galima aptarnauti tik bendrovės „Ryanair“ tuo metu pagrindinių naudojamų tipų orlaivius („Boeing 737“). Jame galėjo būti aptarnaujami ir kiti vidutinio nuotolio orlaiviai, kaip antai „Airbus A320“. Vokietija paaiškino, kad techninės priežiūros angaras suprojektuotas taip, kad jo eksploatavimo trukmė būtų ilga – maždaug 30 metų. Kadangi susitarimas su bendrove „Ryanair“ sudarytas 15 metų laikotarpiui, bendrovė FFHG nebūtų suinteresuota suprojektuoti tokį techninės priežiūros angarą, kuriuo naudotųsi tik bendrovė „Ryanair“.

(139) Vokietija teigia, kad nėra įrodymų, patvirtinančių, jog sudarius susitarimus bendrovei „Ryanair“ buvo suteiktas pranašumas. Bendrovė FFHG atliko išsamų pelningumo tyrimą, kuris buvo pateiktas stebėtojų tarybai. Komisija suabejojo kai kuriomis šio tyrimo prielaidomis. Vokietija neturi įrodymų, kad vadovybės prielaidos tuo metu galėjo būti akivaizdžiai neteisingos iš atitinkamos *ex ante* perspektyvos.

(140) Be to, Vokietija pažymi, kad, net jei šiuo atveju darytume prielaidą, kad bendrovei „Ryanair“ buvo suteiktas pranašumas pagal valstybės pagalbos teisę ir kad ši priemonė buvo priskirtina valstybei (o taip nebuvo), tokia investicinė pagalba galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį ir tuo metu galiojusias 2005 m. Bendrijos gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([28]) (toliau – 2005 m. Aviacijos gairės).

([27]) *Deutsche Lufthansa AG / Komisija*, 2018 m. liepos 9 d. posėdis.
([28]) OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

(141) Galiausiai Vokietija teigia, kad įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas būtų suderinamas su vidaus rinka. Vokietijos teigimu, pastačius techninės priežiūros angarą ir įgulų ir pilotų mokyklą buvo sukurta maždaug 50 darbo vietų kvalifikuotiems darbuotojams. Vokietija mano, kad sukurta infrastruktūra buvo būtina ir tinkama regioninės plėtros tikslui pasiekti, tai patvirtina geras jos panaudojimas, kuris taip pat atitinka vidutinės trukmės perspektyvas.

4.2.4. *2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“*

(142) Vokietija laikosi pozicijos, kad 2013, 2015 ir 2016 m. bendrovių FFHG ir „Ryanair“ oro uosto paslaugų susitarimai nėra valstybės pagalba. Be to, Vokietija pabrėžia, kad, priešingai nei Komisija daro prielaidą sprendime pradėti procedūrą (108 ir 109 konstatuojamosios dalys), Vokietijos vertinimas ir argumentai ilgainiui nesikeitė.

(143) Sutarties pagrindo keitimas ir pritaikymas per maždaug 15 metų laikotarpį yra įprasta šios pramonės šakos praktika. Taip yra, pavyzdžiui, dėl taikytinos reglamentavimo sistemos pokyčių ir ypač dėl to, kad per šį laikotarpį du kartus buvo pateiktos naujos Komisijos gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms, kuriomis iš naujo apibrėžta regioninio oro uosto veiklos praktika.

(144) Vokietija abejoja, ar valstybei galima priskirti kokį nors pranašumą. Vokietija pakartoja, kad bendrovės FFHG vadovybė tuo metu veikė savarankiškai, o tai reiškia, kad dėl tokių susitarimų su bendrove „Ryanair“ buvo deramasi savarankiškai. Visų pirma šioms sutartims nereikėjo stebėtojų tarybos (vok. *Aufsichtsrat*) pritarimo, o jas teisėtai galėjo sudaryti tik pati vadovybė.

(145) Tai, kad Reino krašto-Pfalco žemė sudarė rinkodaros susitarimus su bendrove „Ryanair“ 2005 m. ir vėliau 2017 m., nereiškia, kad žemė ketino išlaikyti ir skatinti bendrovės „Ryanair“ oro transporto veiklą Frankfurto Hano oro uoste.

(146) Be to, Vokietija abejoja, ar, atsižvelgiant į naujausią Sąjungos teismų praktiką, egzistuoja atrankumas. Vokietija tvirtina, kad vien tai, jog buvo sudarytas dvišalis susitarimas, savaime negali pagrįsti atrankumo. 2018 m. gruodžio 13 d. sprendime byloje T-77/16 ([29]) Bendrasis Teismas pažymėjo, kad vien tai, jog dvišaliuose susitarimuose nukrypstama nuo taikomo mokesčių sąrašo ar kitų dvišalių susitarimų reikalavimų, nesukuria atrankumo. Priešingai, Komisija turi sugebėti įrodyti, kad oro transporto bendrovei suteiktos sąlygos skiriasi nuo sąlygų, kurios būtų taikomos kitoms oro transporto bendrovėms. Vokietija aiškina, kad 2013 m. ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimuose nenumatyti nauji oro uosto mokesčiai, kuriais nukrypstama nuo Frankfurto Hano oro uoste taikomos bendrosios oro uosto mokesčių schemos. Veikiau 2013 m. ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimais toliau pratęsiamos esamos sąlygos atitinkamai trejų ir penkerių metų laikotarpiui.

(147) Vokietijos nuomone, su bendrove „Ryanair“ sutarti mokesčiai atitinka Frankfurto Hano oro uoste taikomą bendrąją oro uosto mokesčių schemą, kuri iš esmės nesikeitė nuo 2006 m. Vienintelis skirtumas tarp 2016 m. papildomo rašto Nr. 2 ir Frankfurto Hano oro uoste taikomos bendrosios oro uosto mokesčių schemos yra tas, kad <...> EUR oro uosto mokesčiai už išvykstantį keleivį jau taikomi nuo <...> išvykstančių ir atvykstančių keleivių, o ne tik nuo <...> keleivių. Be to, Vokietija tvirtina, kad bet kuri kita oro transporto bendrovė, galinti užtikrinti panašų keleivių skaičių, galėjo naudotis oro uostu panašiomis nediskriminacinėmis sąlygomis, t. y. galėjo sudaryti panašų susitarimą su bendrove FFHG.

(148) Vokietija teigia, kad 2016 m. papildomame rašte Nr. 2 taip pat buvo laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, ir šiuo tikslu pateikė bendrovės „PwC“ parengtą papildomo pelningumo analizę (toliau – bendrovės „PwC“ studija). Sprendimo pradėti procedūrą 287 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad studija buvo užsakyta likus ne daugiau kaip dviem dienoms iki 2016 m. papildomo rašto Nr. 2 sudarymo. Vokietija paaiškino, kad bendrovės „PwC“ studija buvo rengiama ir su bendrove FFHG derinama ilgai, todėl sudarant susitarimą bendrovės FFHG vadovybei buvo gerai žinoma. Todėl Vokietija nesutinka, kad studija buvo užsakyta likus vos dviem dienoms iki susitarimo sudarymo. Iš tikrųjų Vokietija aiškina, kad bendrovė „PwC“ nuo pat pradžių rėmė derybų procesą.

([29]) 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Be to, Vokietija tvirtina, kad 2016 m. papildomu raštu Nr. 2 bendrovei „Ryanair“ nebuvo suteiktas joks pranašumas, o bendrovės „PwC“ atliktas vertinimas yra teisingas. Per dvejus metus po sutarties sudarymo keleivių skaičius viršijo 2 mln., vidutiniškai sudarė maždaug 2,28 mln. keleivių, t. y. prognozę viršijo daugiau kaip [7–10] %.

(150) Šiuo atžvilgiu Vokietija taip pat pabrėžia, kad 2013 m. papildomo rašto susitarime nėra jokios nuostatos, kuri nustatytų kad <...> EUR oro uosto mokesčiai už keleivį taikomi nuo <...> išvykstančių ir atvykstančių keleivių. To nereikėjo, nes papildomo rašto ame susitarime aiškiai nurodyta, kad išvykstantiems keleiviams tenkančios išlaidos nėra įtrauktos į 2013 m. papildomo rašto susitarimą. Priešingai, už išvykstančius ir atvykstančius keleivius taikomų oro uosto mokesčių pagrindas visada buvo Frankfurto Hano oro uoste taikoma oro uosto mokesčių schema, kuri vienodai taikoma visiems Frankfurto Hano oro uosto naudotojams. Todėl su bendrove „Ryanair“ sutarti mokesčiai atitiko 2012 m. Frankfurto Hano oro uoste taikomą oro uosto mokesčių schemą, kuri beveik nesikeitė nuo 2006 m. Vokietija pažymi, kad Komisija jau nustatė, jog 2006 m. Frankfurto Hano oro uoste taikyta oro uosto mokesčių schema nesuteikė ekonominio pranašumo oro uosto naudotojams ([30]).

(151) Be to, pagrindinis 2015 m. aiškinamojo rašto tikslas buvo pratęsti galiojančias sutartis iki 2017 m. kovo 31 d., siekiant užtikrinti teisinį tikrumą privatizavimo proceso pradžioje. Į 2015 m. aiškinamąjį raštą įtraukta nemažai aspektų, iš kurių kai kurie anksčiau nebuvo reglamentuoti, pavyzdžiui, parama bendrovei „Ryanair“ ieškant angarų pajėgumų. Tačiau kai kurios nuostatos buvo tokios bendros ir nekonkrečios (pvz., „bendradarbiauti ieškant pigių angarų patalpų“), kad atrodo akivaizdu, jog šalys šiuo atžvilgiu išreiškė tik ketinimus. Tačiau nebuvo sukurti teisiniai įsipareigojimai su konkrečiomis kiekybiškai įvertinamomis piniginėmis pasekmėmis, kurios galėtų būti ekonominės analizės objektas. Priešingai, būtų reikėję papildomų sutartinių paaiškinimų, kurių nebuvo.

5. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

5.1. **Pagalbos buvimas**

(152) 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 bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(153) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi visi kartu. Todėl, kad priemonė būtų valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti įvykdytos visos toliau nurodytos sąlygos. Finansinė parama turi būti suteikta valstybės arba iš valstybės išteklių, ji turi palaikyti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipyti konkurenciją arba galėti ją iškraipyti ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(154) Tolesniuose skirsniuose Komisija įvertins, ar priemonės, aprašyta 2 skirsnyje, atitinka visus šiuos kriterijus ir todėl yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.1. *Dėl galimos pagalbos bendrovei FFHG priemonių*

5.1.1.1. Reino krašto-Pfalco žemės garantija, suteikta bendrovei FFHG

5.1.1.1.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

(155) Remdamasi sprendimu pradėti procedūrą Komisija daro išvadą, kad FFHG yra ekonominę veiklą vykdanti įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (žr. sprendimo pradėti procedūrą 148 ir 149 konstatuojamąsias dalis).

([30]) 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimo (ES) 2016/789 dėl Vokietijos suteiktos valstybės pagalbos SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007), susijusios su Frankfurto Hano oro uosto finansavimu ir oro uosto finansiniais ryšiais su *Ryanair*, (OL L 134, 2016 5 24, p. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), 494 konstatuojamoji dalis.

5.1.1.1.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

(156) Remdamasi sprendimu pradėti procedūrą (žr. 150 konstatuojamąją dalį) Komisija mano, kad garantija priskiriama valstybei ir yra susijusi su valstybės ištekliais.

5.1.1.1.3. Ekonominis pranašumas

(157) Sprendime pradėti procedūrą nepadaryta išvados dėl ekonominio pranašumo.

(158) Kyla klausimas, ar žemės suteikta garantija bendrovei FFHG, ypač bendrovės FFHG ir žemės sutarta garantijos kaina, yra ekonominis pranašumas. Šiuo tikslu reikia nustatyti, ar garantija atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, t. y. reikia įvertinti, ar panašiomis aplinkybėmis panašaus dydžio privatus investuotojas, veikiantis įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis, būtų galėjęs suteikti aptariamą garantiją ([31]).

(159) 2008 m. Komisijos pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ([32]) (toliau – Pranešimas dėl garantijų) 3 skirsnyje nustatytos tam tikros sąlygos, kuriomis remiantis lengviau įvertinti, ar garantija atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ir ar galima atmesti pranašumo buvimą.

(160) Pranešimo dėl garantijų 3.2 punkte nustatytos kumuliacinės sąlygos, kurios turi būti įvykdytos, kad būtų atmestas ekonominio pranašumo buvimas, yra šios: a) garantijos gavėjas neturi finansinių sunkumų, b) suteikiant garantiją, galima tinkamai įvertinti jos dydį, c) garantija užtikrinama ne daugiau kaip 80 % negrąžintos paskolos arba kito finansinio įsipareigojimo ir d) už garantiją sumokama rinkos sąlygas atitinkanti kaina.

(161) Žemė ir bendrovė FFHG susitarė dėl 2,56 % garantijos priemokos, remdamosi tam tikslui pasamdyto konsultanto atliktu vertinimu ([33]). Atlikdamas vertinimą, Vokietijos valdžios institucijų pasamdytas konsultantas, naudodamasis agentūros „Moody's" priemone „RiskCalc", pirmiausia įvertino atskirąjį bendrovės FFHG reitingą. Remiantis audituotomis 2012 m. bendrovės FFHG finansinėmis ataskaitomis nustatyta, kad vienų metų atskirasis reitingas yra <...>, o penkerių metų – <...> ([34]). Vokietijos valdžios institucijų konsultantas pakoregavo šį atskirąjį reitingą remdamasis sutarčiai būdingomis garantijos savybėmis ir gavo <...> įvertį (pagal agentūros „Standard & Poor's" skalę atitinka <...>).

(162) Komisija sprendime pradėti procedūrą išreiškė abejonių dėl Vokietijos valdžios institucijų pasamdytų konsultantų įverčių. Abejonės buvo susijusios su taikytu metodu, taip pat su garantijos priemokai nustatyti naudotų duomenų tinkamumu. Be to, skundo pateikėja išreiškė abejonių dėl rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymo.

(163) Taigi Komisija įvertins, ar rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas taikytinas ir, jei taip, ar 2,56 % garantijos priemoka atitinka rinkos sąlygas.

([31]) Žr., pavyzdžiui, 1990 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija / Komisija (Tubemeuse)*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29 punktą; 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija / Komisija (ALFA Romeo)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18 ir 19 punktus; 1998 m. balandžio 30 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Cityflyer Express / Komisija*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51 punktą; 1999 m. sausio 21 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Neue Maxhütte Stahlwerke ir Lech-Stahlwerke / Komisija*, sujungtos bylos T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, 104 punktą; 2003 m. kovo 6 d. Bendrojo Teismo sprendimą *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen / Komisija*, sujungtos bylos T-228/99 ir T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) OL C 155, 2008 6 20, p. 10.

([33]) 21 konstatuojamoji dalis.

([34]) Bendrovės FFHG reitingo įvertis, apskaičiuotas naudojant agentūros „Moody's" priemonę „RiskCalc" ir neaudituotas 2012 m. finansines ataskaitas, yra lygus <...>.

5.1.1.1.3.1. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas

(164) Pirmasis klausimas yra ar, remiantis ekonomine analize, Reino krašto-Pfalco žemės veiksmus iš esmės galėjo atlikti privatus veiklos vykdytojas. Tai reiškia, kad nagrinėjama veikla yra ekonominė veikla ir kad privatus investuotojas *a priori* imtųsi tokios veiklos.

5.1.1.1.3.1.1. Garantijos susitarimo sudarymas yra ekonominė veikla

(165) Pasak Teisingumo Teismo, „privataus investuotojo kriterijaus taikymas galiausiai priklauso <...> nuo to, ar atitinkama valstybė narė, veikdama kaip akcininkė, o ne kaip viešosios valdžios subjektas, suteikia ekonominę naudą jai priklausančiai įmonei“ ([35]). Nagrinėjamu atveju valstybė su bendrove „Haitec“ sudarė garantijos susitarimą bendrovės FFHG naudai. Garantijos susitarimas su bendrove „Haitec“, taip pat susitarimas su bendrove FFHG dėl garantijos priemokos patenka į civilinės teisės, šiuo atveju Vokietijos kredito draudimo teisės (vok. *Kreditsicherungsrecht*), taikymo sritį. Todėl sudarydama šią sutartį valstybė veikė ne kaip suverenas, o kaip privatus veiklos vykdytojas. Nei bendrovė „Lufthansa“, nei Vokietijos vyriausybė neginčija, kad nagrinėjama veikla nėra viešosios valdžios funkcijų vykdymas ir todėl yra ekonominė veikla.

5.1.1.1.3.1.2. Privatus veiklos vykdytojas galėjo sudaryti aptariamą garantijos susitarimą

(166) Pasak Teisingumo Teismo, patikrinimas, ar privatus veiklos vykdytojas būtų vykdęs tokią ekonominę veiklą, turi būti aiškinamas plačiai ([36]). Manoma, kad atvejai, kai viešasis sektorius teikia kapitalą, siekdamas užtikrinti laikiną įmonės išlikimą, jeigu restruktūrizuota įmonė toliau veikia pelningai, yra suderinami su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu ([37]). Tik tada, kai bendrovės, kuriai skiriama kapitalo injekcija, ekonominė padėtis kartu su atitinkamo sektoriaus padėtimi neturi perspektyvų pagerėti, papildomo kapitalo injekcija nebegali būti laikoma suderinama su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu. Šie argumentai taip pat taikomi garantijos priemokoms jų nustatymo metu ([38]).

(167) Priešingai nei teigiama skundo pateikėjos pastabose, Vokietija Komisijai patvirtino, kad bendrovė „Haitec“ neturėjo finansinių sunkumų. Be to, klausimas, ar *de facto* joks kitas privatus investuotojas tuo metu nebūtų suteikęs tokios garantijos bendrovei „Haitec“ bendrovės FFHG naudai, yra nesvarbus. Vienintelis lemiamas veiksnys yra tai, ar veikla tebėra ekonomiškai tvari, kad *hipotetinis* investuotojas galėtų numatyti tokį pasirinkimą. Vien to, kad bendrovė FFHG buvo teisiškai įpareigota tęsti, kaip įtariama, nuostolingą veiklą su bendrove „Ryanair“ (o tai šiuo atveju nėra tiesa), nepakanka, kad žemės ir bendrovės „Haitec“ garantiją būtų galima priskirti prie ekonomiškai neperspektyvių. Kaip minėta, laikinas deficitas neužkerta kelio taikyti rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo, jeigu ilgalaikėje perspektyvoje yra akivaizdus tvarus pagerėjimas. Šiuo atveju iš bendrovės „Haitec“ pateiktos informacijos matyti, kad „Haitec“ investicijos į techninės priežiūros angarą, siekiančios maždaug 40 mln. EUR, buvo gerokai didesnės nei planuota iš pradžių, o tai rodo, kad garantija turėjo ekonominį skatinamąjį poveikį, kuris lėmė tvarų objekto stiprinimą, todėl ji buvo ekonomiškai pagrįsta.

(168) Siekiant įvertinti, ar nagrinėjamą ūkinę veiklą būtų vykdęs privatus veiklos vykdytojas, taip pat būtina išnagrinėti pačios ekonominės veiklos, šiuo atveju garantijos susitarimo, teisinį pagrindą. Kitaip tariant, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas būtų netaikomas, garantijos susitarimas turėtų būti nepelningas net ir teoriškai. Kaip jau minėta, garantija buvo parengta taip, kad turėtų teigiamą ekonominį poveikį, kurį ji ir turėjo. Tačiau net ir tuo atveju, jei statybos projektas hipotetiškai žlugtų dėl vienos iš 19 konstatuojamojoje dalyje

([35]) Žr. 2012 m. birželio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija / Électricité de France (EDF)*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82 ir paskesnius punktus.

([36]) 2000 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Aéroports de Paris / Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 107 punktas.

([37]) Žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italijos Respublika / Komisija*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20 punktą: „Reikėtų pažymėti, kad, nors privatus investuotojas, su kuriuo turi būti lyginamas viešojo investuotojo, siekiančio ekonomikos strategijos tikslų, dalyvavimas, nebūtinai elgsis taip pat, kaip eilinis investuotojas, kuris įneša savo kapitalą tam, kad per palyginti trumpą laiką gautų pelno, toks privatus investuotojas turi elgtis bent jau kaip privati kontroliuojančioji bendrovė ar privati įmonių grupė, kuri įgyvendina struktūrinę – bendrą arba sektoriaus – strategiją ir siekia ilgalaikio pelningumo.“.

([38]) Žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italijos Respublika / Komisija*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 23 ir 24 punktus.

išvardytų aplinkybių, garantijos susitarimas buvo parengtas taip, kad, nepaisant šių aplinkybių, ji vis tiek būtų ekonomiškai pelninga. Iš tikrųjų garantijos sutartis buvo parengta taip, kad pareikalavus garantijos žemė garantijos sumą turėtų sumokėti tik tuo metu, kai bendrovė „Haitec“ grąžintų turtą, o pagal sutarties C skirsnio 8 straipsnio 3 punktą bendrovė FFHG nebuvo įpareigota kompensuoti jokių bendrovės „Haitec“ išlaidų. Tai reiškia, kad pareikalavus garantijos bendrovė FFHG gautų žemės sklypą, įskaitant jame pastatytą angarą, neatlygindama su tuo susijusių bendrovės „Haitec“ išlaidų. Taigi bendrovė FFHG gautų didesnės vertės turtą ir galėtų jį naudoti kitais komerciniais tikslais. Savo ruožtu padidėtų žemės turimų bendrovės FFHG akcijų vertė. Komisija taip pat pažymi, kad 2017 m. perleidus žemės turėtas bendrovės FFHG akcijas bendrovei HNA, bendrovė FFHG buvo įpareigota perduoti turtą, įskaitant jame pastatytą angarą, žemei, jei būtų pareikalauta įvykdyti garantiją. Todėl privatus investuotojas galėjo numatyti tokią ekonominę veiklą.

(169) Komisija padarė išvadą, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas yra taikomas.

5.1.1.1.3.2. Garantijos priemokos atitikimas rinkos sąlygoms

(170) Antrasis klausimas yra ar 2,56 % garantijos priemoka atitinka rinkos sąlygas.

(171) Komisijai kilo toliau išvardytos abejonės ([39]). Pirma, siekiant apskaičiuoti <...> reitingą turinčių bendrovių išleistų obligacijų, kurių terminas yra 15 metų, pajamingumą, pagal „naudos metodą“ imamas tų bendrovių išleistų obligacijų, kurių terminas yra 10 metų, pajamingumas ir pridedamas Vokietijos vyriausybės obligacijų, kurių terminas yra 15 ir 10 metų, pajamingumo skirtumas. Tikėtina, kad šis skirtumas bus mažesnis negu toks pat bendrovių, kurių reitingas yra <...>, skirtumas, nes Vokietijos vyriausybės obligacijos turi labai aukštą AAA reitingą (t. y. esant tokiam aukštam reitingui, skirtingo termino obligacijų pajamingumo skirtumas nėra didelis, palyginti su panašiu bendrovių, kurių reitingas yra žemesnis, skirtumu). Todėl Komisija nustatė, kad [konsultacinės įmonės] garantijos priemokos įvertis, apskaičiuotas taikant šį metodą, greičiausiai yra mažesnis nei rinkos lyginamasis standartas. Antra, tos pačios abejonės kyla ir taikant kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių normų, kurios yra plačiai pripažinti kredito rizikos rodikliai, lyginamosios analizės metodą. Šios normos rodo, kad tinkama garantijos priemoka bendrovei, kurios atskirasis reitingas yra <...>, turėtų būti nuo 3,10 % iki 4,41 %, priklausomai nuo to, ar įskaičiuotas koregavimas dėl sutarčiai būdingų savybių. Sutarta 2,56 % garantijos priemoka yra mažesnė už apatinę šio intervalo ribą. Trečia, Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad net ir pritarus visiems Vokietijos pasiūlytiems reitingų koregavimams ir laikant, kad bendrovės FFHG reitingas yra <...>, garantijos priemoka, apskaičiuota pagal kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių normas (3,1 %), yra didesnė nei šalių sutarta 2,56 % norma. Apskritai dėl šių argumentų kilo susirūpinimas, kad sutarta garantijos priemoka gali būti per maža, palyginti su rinkos sąlygomis bendrovėms, kurių reitingas toks pat, kaip bendrovės FFHG.

(172) Vokietijos pastabą, kad žemė turėjo teisę remtis [konsultacinės įmonės] kompetencija ir kad [konsultacinės įmonės] nustatyta garantijos priemoka negali būti kvestionuojama *ex post*, teikia atmesti. Tai reikštų, kad Komisijos išimtinę kompetenciją patikrinti valstybės pagalbą galima apeiti dėl neteisingai atlikto nacionalinių ar privačių konsultacinių įmonių vertinimo. Todėl Komisija turėjo teisę suabejoti [konsultacinės įmonės] skaičiavimais, kad galėtų įvertinti, ar buvo suteiktas ekonominis pranašumas.

(173) Analogiškai Vokietijos argumentas, kad Komisija savo skaičiavimuose neatsižvelgė į tai, kad nagrinėjama garantija yra „sutarties įvykdymo garantija“ ir suteikė Reino krašto-Pfalco žemei ekonominį pranašumą, kuris kompensuoja mažesnę garantijos priemoką, nėra svarbus apskaičiuojant rinkos kainą.

(174) Priešingai, bendrovė „Lufthansa“ teigė, kad garantijos priemoka, gauta pagal kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių normas (3,1 %), yra neteisingas lyginamasis standartas, nes Komisija bendrovę FFHG nepagrįstai laikė „kredito gavėju“.

([39]) Sprendimo pradėti procedūrą 154–159 konstatuojamosios dalys.

(175) Be to, pasak bendrovės „Lufthansa“, garantijos priemoka turėjusi būti ne mažesnė kaip 7,98 %, todėl pranašumas sudarė 5,42 %. Bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad turėjo būti atsižvelgta į komunikatą dėl orientacinių normų, tačiau tik kaip į netiesioginę priemonę garantijos priemokai apskaičiuoti. Bendrovė „Lufthansa“ teigia, kad bendrovės FFHG ekonominė padėtis iš tiesų buvo tokia, kad joks kitas privatus investuotojas nebūtų svarstęs tokios sutarties sudarymo, todėl reikėjo atsižvelgti į tokį rizikos profilį.

(176) Komisija atmeta abu šiuos argumentus. Komisija turėjo teisę remtis komunikatu dėl orientacinių normų ir atitinkamai nustatė, kad bendrovės FFHG reitingas yra <...>, o tai, kaip paaiškinta pirmiau (171 konstatuojamoji dalis), nėra aukštas reitingas ir yra būtent bendrovės FFHG ekonominės padėties pasekmė.

(177) Todėl Komisija daro išvadą, kad garantijos priemoka neatitiko rinkos sąlygų.

(178) Apibendrinant galima teigti, kad Komisijos nustatytos minimalios rinkos sąlygas atitinkančios garantijos normos (3,10 %) ir faktinės garantijos normos (2,56 %) kainų skirtumas yra ekonominis pranašumas (0,54 %).

5.1.1.1.4. Atrankumas

(179) Kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ja turi būti palaikomos „tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“. Garantija bendrovei „Haitec“, suteikta už mažesnę nei rinkos kainą, yra naudinga tik bendrovei FFHG, todėl yra atrankioji.

5.1.1.1.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(180) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi nuomonės, kad bendrovė FFHG konkuruoja su kitais Sąjungos oro uostų operatoriais, bent jau potencialiai, siekdama pritraukti Sąjungos oro transporto bendroves, kai Sąjungos oro transporto bendrovės gali laisvai teikti oro transporto paslaugas visais Sąjungos vidaus maršrutais pagal Sąjungos oro transporto teisės aktus. Todėl bendrovės „Haitec“ garantijos lygmeniu preliminariai nustatytas ekonominis pranašumas bent jau potencialiai iškraipo konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ([40]).

(181) Tačiau reikia išnagrinėti, ar 0,54 punkto skirtumas, kuris sudaro ekonominį pranašumą, yra pagalbos priemonė, kuriai pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 3 straipsnio 1 dalį netaikomas reikalavimas pranešti pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(182) Pirma, garantijos priemoka patenka į Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 1 straipsnio taikymo sritį.

(183) Antra, pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 3 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą, bendra valstybės narės įmonei suteiktos *de minimis* pagalbos suma negali viršyti 200 000 EUR per bet kurį trejų finansinių metų laikotarpį.

(184) Tačiau jeigu, kaip šiuo atveju, nagrinėjama priemonė yra garantija, pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 4 straipsnio 6 dalį, turi būti atsižvelgiama į bendrąjį subsidijos ekvivalentą ir turi būti laikomasi kitų konkrečių sąlygų. Pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 4 straipsnio 1 dalį, Reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 taikomas tik pagalbai, kurios bendrąjį subsidijos ekvivalentą įmanoma tiksliai *ex ante* apskaičiuoti (skaidri pagalba). Pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 4 straipsnio 6 dalį, pagalba, kurią sudaro garantijos, laikoma skaidria *de minimis* pagalba, jeigu, viena vertus, garantija vienai įmonei padengia iki 80 % pagrindinės paskolos sumos ir, kita vertus, garantuojama suma neviršija 1,5 mln. EUR, jei garantijos trukmė yra penkeri metai, arba 750 000 EUR, jei dešimt metų. Kartu pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 4 straipsnio 6 dalies a punktą turi būti užtikrinta, kad pagalbos gavėjui nebūtų taikoma nemokumo procedūra arba kad jis neatitiktų nacionalinėje teisėje nustatytų sąlygų, kai nemokumo procedūra gali būti taikoma kreditorių prašymu.

([40]) Sprendimo pradėti procedūrą 161 konstatuojamoji dalis.

(185) Šiuo atveju per trejus metus iki garantijos suteikimo nei bendrovei FFHG, nei jokiai su ja susijusiai įmonei, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 2 straipsnio 2 dalyje, pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1407/2013 nebuvo suteikta valstybės pagalba. Tuo metu bendrovei FFHG nebuvo taikoma nemokumo procedūra ir ji neatitiko tokios procedūros taikymo sąlygų tuo laikotarpiu, kai buvo suteikta pagalba. Vokietija taip pat patvirtino, kad garantija neviršija 80 % pirkimo–pardavimo sutarties sumos. Galiausiai Komisijos nustatytos mažiausios rinkos sąlygas atitinkančios normos (3,10 %) ir faktinės normos (2,56 %) 0,54 punkto skirtumas perskaičiuojamas į 33 480 EUR metinį bendrąjį subsidijos ekvivalentą, kuris po trejų metų iš viso sudaro 100 440 EUR, t. y. gerokai mažiau nei didžiausia reglamente nustatyta suma (200 000 EUR).

(186) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad bendrovei FFHG dėl garantijos suteiktas pranašumas atitinka Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 sąlygas.

5.1.1.1.6. Išvada

(187) Pagal Reglamento (ES) Nr. 1407/2013 3 straipsnio 1 dalį, priemonė nėra laikoma atitinkančia visus SESV 107 straipsnio 1 dalies kriterijus ir todėl jai netaikomas SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatytas pranešimo reikalavimas.

5.1.1.2. „Dvigubas“ bendrovės FFHG žemės sklypo pardavimas

(188) Dėl bendrovės FFHG pasinaudotos teisės atsisakyti sutarties dėl žemės sklypo „Housing“ pardavimo Reino krašto-Pfalco žemei Komisija mano, kad analizę tikslinga pradėti nuo vienintelio klausimo, dėl kurio ji sprendime pradėti procedūrą išreiškė abejonių, t. y. ar Reino krašto-Pfalco žemė grąžino bendrovei FFHG nuosavybės teisę į žemės sklypą „Housing“ rinkos verte.

(189) Pirma, Komisija apgailestauja, kad, priešingai nei buvo numatyta 2014 m. pirkimo–pardavimo sutartyje, bendrovei FFHG pasinaudojant teise atsisakyti sutarties nebuvo užsakyta eksperto išvada. Ši aplinkybė yra *prima facie* požymis, kad nuosavybės teisės grąžinimas galėjo būti atliktas ne rinkos verte.

(190) Vietoje to sklypo „Housing“ grąžinimas įvyko už tą pačią kainą, kuri 2014 m. pirkimo–pardavimo sutarčiai buvo nustatyta Rytų Eifelio-Hunsriuko regiono turto vertinimo ekspertų komisijos išvadoje, papildytoje „SGD Nord“ ataskaita,, t. y. už nulį eurų.

(191) Antra, Komisija pažymi, kad praėjus mėnesiui po to, kai bendrovė FFHG pasinaudojo savo teise atsisakyti sutarties, ji 2016 m. liepos 6 d. sutartimi, sudaryta tarp bendrovių ADC, FFHG ir Reino krašto-Pfalco žemės, tą patį žemės sklypą už 1,25 mln. EUR pardavė privačiam investuotojui ADC (25 konstatuojamoji dalis).

(192) Trečia, kaip 2017 m. spalio 26 d. pranešime paaiškino Vokietija, Komisija pažymi, kad šios pirkimo–pardavimo sutarties pasirašymas turi istoriją, kurioje dalyvavo ir bendrovė FFHG, ir Reino krašto-Pfalco žemė (22–26 konstatuojamosios dalys).

(193) Byloje *Land Burgenland* / *Komisija* Teisingumo Teismas nusprendė, kad, kai viešosios valdžios institucija parduoda jai priklausančią įmonę ir taiko atvirą, skaidrią ir besąlyginę konkurso procedūrą, galima preziumuoti, kad rinkos kaina atitinka didžiausią pasiūlytą kainą, tačiau turi būti nustatyta, kad, pirma, šis pasiūlymas yra įpareigojamojo pobūdžio ir patikimas ir, antra, nėra pagrindo atsižvelgti į kitus ekonominius kriterijus, išskyrus kainą. Tokiomis sąlygomis Komisija iš tiesų neprivalo taikyti kitų priemonių, kaip antai nepriklausomų ekspertų vertinimo, kad nustatytų rinkos kainą. ([41])

([41]) 2013 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Land Burgenland ir kt.* / *Komisija*, sujungtos bylos C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94 ir 95 punktai.

(194) Nagrinėjamu atveju Reino krašto-Pfalco žemė žinojo, kad paskelbusi viešą konkursą bendrovė FFHG gavo 1,25 mln. EUR pasiūlymą už sklypą „Housing“ , nes šiuo pasiūlymu rėmėsi nustatydama šio sklypo kainą privatizavimo sutartyje su bendrove SYT. Be to, Reino krašto-Pfalco žemė taip pat žinojo, nes buvo 2016 m. liepos 6 d., t. y. praėjus mėnesiui po to, kai bendrovė FFHG pasinaudojo teise atsisakyti sutarties, Reino krašto-Pfalco žemės, bendrovių FFHG ir ADC sudarytos pirkimo–pardavimo sutarties šalis, kad šioje sutartyje sklypas „Housing“ buvo įvertintas 1,25 mln. EUR.

(195) Dėl šių priežasčių Reino krašto-Pfalco žemė, neginčijamai pripažindama, kad bendrovė FFHG pasinaudojo savo teise atsisakyti sutarties ir nepaskirdama eksperto žemės sklypo „Housing“ rinkos vertei nustatyti, nesielgė taip, kaip turėtų elgtis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas būtų reikalavęs paskirti ekspertą, kuris būtų nustatęs sklypo vertę. Remiantis 193 konstatuojamojoje dalyje nustatytais principais ir atsižvelgiant į bendrovės ADC pasiūlymą, gautą per viešo konkurso procedūrą, vertė, kurią rinkos dalyvis tuo metu buvo pasirengęs sumokėti už žemės sklypą „Housing“, buvo 1,25 mln. EUR. Žemė turėjo teisę reikalauti šios kainos iš bendrovės FFHG už sklypą „Housing“ kaip kompensacijos.

(196) Taigi Komisija daro išvadą, kad pasinaudojimas teise atsisakyti sutarties už nulinę, o ne 1,25 mln. EUR kainą suteikė bendrovei FFHG 1,25 mln. EUR pranašumą.

(197) Kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą (179, 180 ir 190 konstatuojamosios dalys), kitos sąlygos, pagal kurias galima nustatyti valstybės pagalbos buvimą (įmonė ir ekonominė veikla, valstybės išteklių naudojimas ir priskirtinumas valstybei, atrankumas, konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai), yra įvykdytos. Nei Vokietija, nei suinteresuotosios šalys savo pastabose to neginčijo.

(198) Taigi, pasinaudojimas teise atsisakyti sutarties už nulį EUR, o ne už 1,25 mln. EUR, yra 1,25 mln. EUR dydžio valstybės pagalba bendrovei FFHG.

5.1.2. *Dėl galimos pagalbos priemonių bendrovei „Ryanair“*

5.1.2.1. Bendrovei „Ryanair“ suteikta parama mokymui finansuoti

5.1.2.1.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

(199) Sprendime pradėti procedūrą Komisija preliminariai vertino, kad „Ryanair“ yra įmonė, o mokymai – ekonominė veikla ([42]).

(200) Kadangi Vokietija laikosi savo pozicijos, t. y. kad parama mokymui finansuoti nėra valstybės pagalba, nes tai yra viešosios valdžios funkcijų vykdymas, Komisija turi išnagrinėti Vokietijos pateiktus argumentus.

(201) Vokietijos valdžios institucijos teigė, kad priemonė, kuria siekiama sumažinti nedarbą, kokia yra vertinama priemonė, turi socialinį komponentą, kuris atitinka viešąjį interesą. Tačiau nepriklausomai nuo to, ar šiai priemonei galėtų būti taikomas Vokietijos valstybės įsipareigojimas būti socialine valstybe (vok. *Sozialstaatsprinzip*, kaip nustatyta Vokietijos pagrindinio įstatymo 20 straipsnio 1 dalyje) ir todėl ji galėtų būti laikoma viešosios valdžios funkcijų vykdymu pagal Vokietijos teisinę tvarką, sąvokos „ekonominė veikla“ ir „viešosios valdžios funkcijų vykdymas“ yra savarankiškos Europos valstybės pagalbos teisės sąvokos, todėl turi būti suprantamos atitinkamai. Subjekto veikla gali būti laikoma valdžios įgaliojimų vykdymu, kai ją sudaro užduočių, priklausančių pagrindinėms valstybės funkcijoms, įgyvendinimas arba kai ji su tomis funkcijomis susijusi savo pobūdžiu, tikslu ir jai taikytinomis taisyklėmis ([43]). Kaip jau buvo nurodyta sprendime pradėti procedūrą ([44]), kovos su nedarbu priemonė praeityje buvo laikoma ekonominės veiklos rėmimo priemone, taigi ir valstybės pagalba ([45]).

([42]) Sprendimo pradėti procedūrą 205–208 konstatuojamosios dalys.

([43]) 1997 m. kovo 18 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Calì & Figli / Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22 ir 23 punktai.

([44]) Sprendimo pradėti procedūrą 207 konstatuojamoji dalis.

([45]) Žr., pavyzdžiui, 2016 m. liepos 2 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.36671 (2013/N) – Švedija – Pagalba jaunų darbuotojų įdarbinimui profesinio mokymo įstaigose (OL C 204, 2013 7 18, p. 9).

(202) Komisija vertino, ar nagrinėjama parama mokymui finansuoti, kuria siekiama kovoti su nedarbu, gali būti laikoma visuotinės svarbos socialine paslauga, o tuo pačiu ir „viešosios valdžios funkcijų vykdymu“ pagal Europos valstybės pagalbos teisę. Tačiau visuotinės svarbos socialinės paslaugos gali būti laikomos „viešosios valdžios funkcijų vykdymu“ tik tuo atveju, jei jos grindžiamos solidarumo principu. Kadangi priemonė susideda iš kelių mokėjimų, nėra abipusių ir kartu nepriklausomų įmokų sistemos, pagrįstos naryste. Priemonė taip pat nėra įtraukta į Vokietijos nacionalinę švietimo sistemą.

(203) Be to, pagalba mokymui finansuoti atitinka ne tik viešąjį interesą, bet ir ekonominį bendrovės „Ryanair“ interesą. Kadangi su bendrove „Ryanair“ sudaroma atlygintina sutartis, bendrovė „Ryanair“ visų pirma teikia standartinę komercinę paslaugą, kuriai yra rinka.

(204) Galiausiai atrodo, kad nors valstybė, prieš skirdama lėšas, galbūt patikrino vykdomus mokymus, nepanašu, kad būtų vykdyta nuolatinė stebėsena. Taip pat neatrodo, kad Vokietija būtų nustačiusi pačių mokymų turinį. Taigi parama mokymui finansuoti nelaikytina viešosios valdžios funkcijų vykdymu.

(205) Jei priemonė nėra viešosios valdžios funkcijų vykdymas, viešasis interesas nėra svarbus vertinant „valstybės pagalbos“ buvimą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(206) Todėl, kadangi Vokietija nepateikė jokių naujų duomenų, dėl kurių Komisija galėtų padaryti kitokią išvadą, parama mokymui finansuoti yra susijusi su ekonomine veikla.

5.1.2.1.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

(207) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą (žr. 132 konstatuojamąją dalį) Vokietija patvirtino, kad bendrovė „Ryanair“ buvo galutinė žemės mokėjimų gavėja, o bendrovė HCM buvo tik tarpininkė. Todėl priešingi bendrovės „Ryanair“ argumentai turi būti atmesti.

(208) Tai, kad Vokietija, kaip įtariama, finansavo tik 50 % bendrovės HCM bendrovei „Ryanair“ sumokėtų lėšų, kaip teigia bendrovė „Ryanair“, nėra svarbu nustatant, ar buvo panaudoti valstybės ištekliai ir ar parama mokymui finansuoti priskirtina Vokietijai, nes šiuo atveju nagrinėjama tik Vokietijos finansuota dalis.

(209) Todėl Komisija daro išvadą, kad buvo naudojami valstybės ištekliai, kurie priskirtini valstybei.

5.1.2.1.3. Ekonominis pranašumas

(210) Siekiant padaryti išvadą, ar dėl paramos mokymui finansuoti bendrovė „Ryanair“ įgijo pranašumą, Vokietija ir suinteresuotosios šalys buvo paprašytos pateikti informacijos apie tai, ar bendrovė „Ryanair“ paprastai pati padengia aptariamo mokymo išlaidas, ir apie tai, ar padengiant pagal šią programą patirtas mokymo išlaidas bendrovei „Ryanair“ nebuvo sumokėta du kartus (vieną kartą sumokėjo mokymų dalyviai, kitą – bendrovė HCM).

(211) Teisingumo Teismo nuomone, Komisija savo sprendime turi įrodyti valstybės pagalbos buvimą ([46]). Tačiau ši pareiga turi būti vertinama atsižvelgiant į informaciją, kurią Komisija turėjo priimdama sprendimą ([47]). Iš tiesų „Komisijai iš principo negali būti draudžiama remtis aplinkybėmis, kurių visuma rodo faktinį pagalbos programos buvimą“ ([48]). Atlikdama bendrą ekonominio pranašumo vertinimą, Komisija turi atsižvelgti į visas galimybes, kurias veiklos vykdytojas būtų pagrįstai numatęs, į visą turimą informaciją, kuri galėjo turėti didelės įtakos jo sprendimui, ir į pokyčius, kuriuos buvo galima numatyti tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas suteikti pranašumą ([49]).

(212) Vokietija ir Ryanair nepateikė jokios informacijos apie tai, ar bendrovė „Ryanair“ paprastai pati padengia aptariamas mokymo išlaidas, ir apie tai, ar bendrovei „Ryanair“ buvo sumokėta du kartus. Vokietija ir Ryanair teigė, kad, praėjus šešeriems metams pagal Airijos teisę ir dešimčiai metų pagal Vokietijos teisę, jos nebeprivalėjo saugoti informacijos. Vis dėlto 2011 m. kovo 4 d. bendrovei „Lufthansa“ pateikus oficialų skundą, kuris 2011 m. kovo 18 d. buvo persiųstas Vokietijai, Komisija pateikė Vokietijai konkrečius faktinius klausimus dėl paramos mokymui finansuoti, į kuriuos Vokietija atsakė 2011 m. birželio 14 d. Nacionalinis įstatymas dėl dokumentų saugojimo negali sumažinti valstybės narės ar suinteresuotosios šalies pareigos bendradarbiauti su Komisija. Net ir šiuo atveju Vokietija apie tai, kad parama mokymui finansuoti gali būti laikoma valstybės pagalba, sužinojo 2011 m., t. y. tuo metu, kai ji pagal nacionalinę teisę vis dar privalėjo saugoti dokumentą archyvuose. Tuo metu buvo aišku, kad Komisija dėl šios priemonės greičiausiai priims sprendimą. Todėl atsakomybė už dokumentų neišsaugojimą tenka Vokietijai. Todėl Komisija pagalbos buvimą vertina remdamasi gauta informacija.

(213) Iš Vokietijos 2019 m. pateiktos informacijos matyti, kad 2001–2003 m. Reino krašto-Pfalco Darbo, socialinių reikalų, šeimos ir sveikatos ministerija bendrovei HCM skyrė [1,5–2,0 mln.]EUR.

(214) Iš Vokietijos 2019 m. pateiktos informacijos matyti, kad bendrovė HCM bendrovei „Ryanair“ išrašė bent du čekius 220 427,64 EUR ir 639 146,04 EUR sumai. Čekių suma nuo bendrovės HCM sąskaitos buvo nurašyta 2003 m. sausio 17 d.

(215) Be to, 2003 m. Reino krašto-Pfalco Darbo, socialinių reikalų, šeimos ir sveikatos ministerija bendrovei HCM sumokėjo dar 680 627,94 EUR.

(216) Nei Vokietija, nei bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad bendrovės „Ryanair“ suteiktų mokymų kaina atitiko rinką ir rinkos poreikius.

(217) Todėl Komisija mano, kad parama mokymui finansuoti yra bendrovei „Ryanair“ suteiktas ekonominis pranašumas.

5.1.2.1.4. Atrankumas

(218) Nei Vokietija, nei susijusios šalys neginčijo priemonės atrankumo. Todėl Komisija laikosi savo preliminarios išvados, kad bet koks su priemone susijęs ekonominis pranašumas, kuris naudingas tik bendrovei „Ryanair“, būtų atrankusis pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([46]) Žr. 2022 m. lapkričio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Volotea ir easyJet | Komisija*, sujungtos bylos C-331/20 P ir C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, 111 punktą.

([47]) Žr. 2022 m. lapkričio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Volotea ir easyJet | Komisija*, sujungtos bylos C-331/20 P ir C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, 112 punktą; taip pat žr. 1986 m. liepos 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija | Komisija*, C-234/84, EU:C:1986:302, 16 punktą ir 2017 m. rugsėjo 20 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija | Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 70 punktą.

([48]) Žr. 1994 m. balandžio 13 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietijos Federacinė Respublika ir Pleuger Worthington GmbH | Komisija*, sujungtos bylos C-324/90 ir C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, 15 punktą.

([49]) Žr. 2022 m. lapkričio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Volotea ir easyJet | Komisija*, sujungtos bylos C-331/20 P ir C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, 113 punktą.

5.1.2.1.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(219) Kaip nurodyta sprendime pradėti procedūrą ir kadangi nebuvo pateikta jokių pastabų dėl konkurencijos iškraipymo ir poveikio prekybai, Komisija mano, kad šis kriterijus yra įvykdytas.

5.1.2.1.6. Išvada

(220) Komisija daro išvadą, kad parama mokymui finansuoti yra valstybės pagalba.

5.1.2.2. Įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas

5.1.2.2.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

(221) „Ryanair“ yra įmonė, o įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas yra ekonominė veikla pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.2.2.2. Ekonominis pranašumas

(222) Kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 105 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija pateikė nagrinėjamų susitarimų pelningumo analizę, kad įrodytų jų atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principui. Šią analizę sudaro su susitarimais (dėl techninės priežiūros angaro, įgulų ir pilotų mokyklos bei mokymų dalyvių apgyvendinimo) susijusių pinigų srautų bendros GDV apskaičiavimas. Šie pinigų srautai apima pajamas, pavyzdžiui, bendrovės „Ryanair“ mokamą nuomos mokestį ir mokėjimus už naudojimąsi gyvenamosiomis patalpomis, taip pat išlaidas, pavyzdžiui, techninės priežiūros išlaidas. Pinigų srautų prognozės apima 2010–2024 m. laikotarpį ir yra diskontuotos taikant [4,0–4,5] % normą. Remiantis šiomis prielaidomis, analizė rodo, kad GDV yra teigiama ir siekia [100 000–200 000] EUR, o tai reiškia, kad diskontuoti gaunami pinigų srautai viršija netenkamus pinigų srautus. Vokietijos teigimu, šis rezultatas rodo susitarimų pelningumą ir jų atitiktį rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principui.

(223) Vokietijos pateiktoje pelningumo analizėje buvo keletas trūkumų, nurodytų sprendime pradėti procedūrą.

(224) Pirma, Komisija preliminariai laikėsi nuomonės, kad į Vokietijos apskaičiuotus pinigų srautus buvo įtrauktos nuo [40 000–50 000] EUR iki [60 000–70 000] EUR per metus nusidėvėjimo sumos, kurios iš esmės neturėtų būti įtrauktos į skaičiavimus, nes nusidėvėjimas yra buhalterinė sąvoka, neatitinkanti faktinių pinigų srautų. Jei nusidėvėjimo sumos nebūtų įtrauktos į skaičiavimus, grynoji dabartinė vertė taptų neigiama ir sudarytų maždaug [nuo – 500 000 iki – 400 000] EUR.

(225) Antra, atrodė, kad į analizę nebuvo įtrauktos jokios pradinės investicinės išlaidos patalpas pertvarkant į gyvenamąsias patalpas. Tai atrodė neįtikėtina, nes Vokietija nurodė, kad patalpas reikėjo pertvarkyti.

(226) Trečia, į analizę buvo įtrauktas [1 000–10 000] EUR gaunamas pinigų srautas per metus, kurio pobūdis nebuvo aiškus. Atitinkamai pakoregavus pinigų srautus, grynoji dabartinė vertė, susijusi su šiais trimis susitarimais, taptų dar labiau neigiama.

(227) Galiausiai Komisija preliminariai laikėsi nuomonės, kad [4,0–4,5] % diskonto norma neatrodo pagrįsta ir atrodo pernelyg maža tam laikotarpiui, kuriuo 2009–2010 m. buvo pasirašyti šie susitarimai.

(228) Bendrovė FFHG galėjo pateikti šių trūkumų pagrindimą, kurio, Komisijos nuomone, pakanka, kad Komisijos preliminari analizė, pateikta sprendime pradėti procedūrą, būtų paneigta.

(229) Pirma, įvertinusi Vokietijos pateiktą pelningumo analizę, Komisija daro išvadą, kad nusidėvėjimo suma jau buvo neįtraukta į Vokietijos apskaičiuotus pinigų srautus.

(230) Antra, Komisija pripažįsta, kad atliekant pelningumo analizę jau buvo atsižvelgta į maždaug [100 000–200 000] EUR pradines investicines išlaidas ir net jei į jas nebūtų atsižvelgta (o taip nebuvo), jas pridėjus vis tiek būtų gauta teigiama GDV.

(231) Trečia, Komisiją įtikino bendrovės FFHG paaiškinimas, kad metiniai gaunami pinigų srautai, dėl kurių sprendime pradėti procedūrą buvo išreikštos abejonės, iš tikrųjų buvo susiję arba su metinėmis surinkimo išlaidomis, arba su fiksuotomis papildomomis išlaidomis, kurios yra netenkami pinigų srautai ir buvo tinkamai apskaičiuotos atliekant pelningumo analizę.

(232) Ketvirta, Komisija pripažįsta, kad net darant prielaidą, jog [4,0–4,5] % diskonto norma, dėl kurios sprendime pradėti procedūrą (266 konstatuojamoji dalis) buvo abejojama, buvo per maža, didesnė diskonto norma būtų turėjusi teigiamą, o ne neigiamą poveikį GDV dėl šių susitarimų pinigų srautų profilio. Komisija iš tiesų pažymi, kad 2010 m. iš bendrovės „Ryanair“ gautas specialus nuomos mokestis sudarė didelį [0–5] mln. EUR gaunamą pinigų srautą, o kiekvienais iš vėlesnių 14 metų netenkamų pinigų srautas buvo labai mažas. Komisija daro išvadą, kad padidinus diskonto normą vis tiek būtų galima daryti išvadą, kad susitarimai atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(233) Remdamasi šiais papildomais paaiškinimais, kuriuos ji patikrino, Komisija keičia sprendime pradėti procedūrą išreikštą poziciją ir daro išvadą, kad bendrovei „Ryanair“ nesuteiktas ekonominis pranašumas.

5.1.2.2.3. Išvada

(234) Komisija daro išvadą, kad įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas bendrovės „Ryanair“ naudai nėra valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.2.3. 2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai

5.1.2.3.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

(235) Ryanair, kaip oro transporto bendrovė, yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Tiek rinkodaros paslaugos, tiek oro transporto paslaugos yra ekonominė veikla. Todėl SESV 107 straipsnio 1 dalies pirmasis kriterijus tenkinamas.

5.1.2.3.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

(236) Rinkodaros susitarimus sudarė Reino krašto-Pfalco žemė ir bendrovė „Ryanair“. Rinkodaros paramos mokėjimai buvo tiesiogiai finansuojami iš žemės biudžeto, todėl buvo finansuojami valstybės ištekliais ir priskirtini valstybei.

5.1.2.3.3. Ekonominis pranašumas

(237) Siekiant nustatyti, ar priemonė yra pagalba, pagal nusistovėjusią teismų praktiką būtina nustatyti, ar pagalbą gaunančiai įmonei suteikiamas ekonominis pranašumas, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis ([50]).

(238) Būtina išanalizuoti, ar rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas taikomas aptariamiems susitarimams, o jei taip, ar jo laikomasi.

5.1.2.3.3.1. Rinkodaros susitarimų vertinimas atskirai

(239) Pirmasis klausimas yra ar 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimai bei 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto susitarimai turi būti vertinami atskirai, ar kartu. Antrasis klausimas yra, ar Reino krašto-Pfalco žemė ir Frankfurto Hano oro uosto valdytojas FFHG, taikant privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, principą, laikytini vienu subjektu.

([50]) Žr., pavyzdžiui, 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ispanija* / *Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktą.

(240) Dėl pirmojo klausimo, Vokietijos teigimu, bendrovė FFHG niekaip nedalyvavo sudarant rinkodaros susitarimus. Ypač po to, kai 2017 m. buvo privatizuotas Frankfurto Hano oro uostas, Reino krašto-Pfalco žemė neturėjo jokio pagrindo įtraukti bendrovę FFHG į rinkodaros susitarimų sudarymą. 2005 m. Reino krašto-Pfalco žemė taip pat nekontroliavo bendrovės FFHG, nes buvo smulkioji akcininkė (17,5 %) ir neturėjo jokio pagrindo įtraukti bendrovę į rinkodaros susitarimus. Sutarties šalys buvo tik žemė ir bendrovė „Ryanair“. Todėl rinkodaros strategiją reikia nagrinėti atskirai nuo Frankfurto Hano oro uosto plėtros.

(241) Be to, dėl antrojo klausimo Komisija sprendime pradėti procedūrą jau pažymėjo, kad abu rinkodaros susitarimus Reino krašto-Pfalco žemė sudarė tuo metu, kai ji nekontroliavo bendrovės FFHG. Iš tiesų sudarant 2005 m. rinkodaros susitarimą su bendrove „Ryanair“, Reino krašto-Pfalco žemės valdžios institucijos valdė tik 17,5 % bendrovės FFHG akcijų, o didžioji bendrovės FFHG akcijų dalis (65 %) priklausė bendrovei „Fraport“, kurios akcijų Reino krašto-Pfalco žemė niekuomet neturėjo ([51]). Kai 2017 m. spalio mėn. buvo sudarytas 2017 m. rinkodaros susitarimas, Reino krašto-Pfalco žemė taip pat nekontroliavo bendrovės FFHG, nes 2017 m. rugpjūčio 9 d. sudarytos akcijų pirkimo–pardavimo sutarties pagrindu, t. y. prieš sudarant rinkodaros susitarimą, ji pardavė turėtas akcijas bendrovei „HNA Airport Group GmbH“. Todėl taikant šį principą Reino krašto-Pfalco žemė negali būti laikoma oro uosto operatore, sudarančia vieną ūkio subjektą su bendrove FFHG. Tai skiriasi nuo situacijos, dėl kurios buvo priimtas pirmasis sprendimas dėl Šarlerua oro uosto ([52]). Tuo atveju oro uostas priklausė Valonijos regionui, kuris sudarė ginčijamą susitarimą su bendrove „Ryanair“, ir buvo nuo jo ekonomiškai priklausomas, o tai reiškė, kad Valonijos regionas dalyvavo oro uosto vykdomoje ekonominėje veikloje ir gavo finansinį atlygį suteiktas priemones.

(242) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad net ir mažumos dalis, kaip antai iki 2009 m. žemei priklausiusi bendrovės FFHG dalis, teisiniu požiūriu gali pateisinti bendrą analizę, nes bendrovė „Fraport“ ir Heseno žemė, kitos dvi bendrovės FFHG akcininkės, taip pat buvo atitinkamai valstybinės įmonė ir valstybinis subjektas. Todėl bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad iki 2009 m. sausio 1 d., kai Reino krašto-Pfalco žemė įsigijo 82,5 % bendrovės FFHG akcijų, tiek 2005 m. rinkodaros susitarimą pasirašiusi šalis, tiek bendrovės FFHG savininkė galiausiai buvo Vokietijos valstybė.

(243) Komisija atmeta šią argumentaciją dėl toliau nurodytų priežasčių: pirma, kaip jau minėta, Reino krašto-Pfalco žemė neturėjo jokių bendrovės „Fraport“ akcijų. Antra, Heseno žemė ir Reino krašto-Pfalco žemė yra atskiri vietos viešieji juridiniai asmenys (vok. *Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, t. y. *Gebietskörperschaften*) ir dėl Vokietijos federacinės sistemos sudarant rinkodaros ar oro uosto paslaugų susitarimus federacinė valstybė jų nekontroliuoja, nes regioninės ekonominės investicijos į oro uostą priklauso žemių kompetencijai nesant federacinės kompetencijos (Vokietijos pagrindinio įstatymo 30 straipsnis ir 70 straipsnio 1 dalis). Todėl Heseno žemės turimos akcijos negali turėti įtakos akcininko įgaliojimams, kuriuos Reino krašto-Pfalco žemė galėtų įgyvendinti bendrovės FFHG atžvilgiu. Ekonominė nauda, kurią Heseno žemė gauna kaip akcininkė, taip pat nėra naudinga Reino krašto-Pfalco žemei dėl aiškaus viešųjų juridinių asmenų biudžetų atskyrimo. Todėl Komisija vertins tik tai, ar Reino krašto-Pfalco žemė, kaip vienas subjektas, veikė kaip privatus investuotojas rinkos ekonomikos sąlygomis.

(244) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija atskirai vertins rinkodaros susitarimus ir rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą tik Reino krašto-Pfalco žemės atžvilgiu.

([51]) Žr. sprendimo *Hahn I* 17 ir paskesnes bei 182 konstatuojamąją dalį. Sudarant 2005 m. rinkodaros susitarimą, pagrindiniai bendrovės „Fraport“ akcininkai buvo Heseno žemė (31,7 %), Frankfurto prie Maino miestui priklausanti bendrovė „Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH“ (20,3 %), Vokietijos Federacinė Respublika (perleidžiamoji obligacija; 6,6 %), „Julius Bär Investment Management LLC“ (5,4 %) ir „Deutsche Lufthansa AG“ (4,95 %).

([52]) 2008 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Ryanair* / *Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 53–61 punktai.

(245) Kadangi vertinant 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimus Reino krašto-Pfalco žemė negali būti laikoma Frankfurto Hano oro uosto valdytoja, 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytas ribinių sąnaudų metodas, susijęs su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymu valstybės kontroliuojamų oro uostų ir oro transporto bendrovių susitarimams, 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimams netaikytinas.

5.1.2.3.3.2. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas

(246) Vokietijos teigimu, nagrinėjami mokėjimai nėra valstybės pagalba, nes Reino krašto-Pfalco žemės bendrovei „Ryanair“ sumokėtos sumos atitiko teikiamų rinkodaros paslaugų rinkos kainą.

(247) Visų pirma reikia įvertinti, ar rinkodaros susitarimai yra viešosios valdžios funkcijų vykdymas. Tokius rinkodaros susitarimus paprastai sudaro du privatūs subjektai, pvz., oro uostas ir oro transporto bendrovė. Kalbant apie rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijaus taikymą, reikia turėti omenyje, kad lyginama ne su bet kokiu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiu veiklos vykdytoju apskritai, o su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiu veiklos vykdytoju, esančiu Reino krašto-Pfalco žemės padėtyje.

(248) Todėl reikia išnagrinėti, ar rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas gali būti taikomas Reino krašto-Pfalco žemei.

(249) Komisijos pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 77 punkte nustatyta, kad „turi būti atsižvelgiama tik į naudą ir pareigas, susijusias su valstybės, kaip ekonominės veiklos vykdytojos, vaidmeniu, ir neatsižvelgiama į naudą ir pareigas, susijusias su valstybės, kaip valdžios institucijos, vaidmeniu“, todėl, be kita ko, neturi būti atsižvelgiama į tokį viešąjį interesą kaip regioninė plėtra.

(250) Rinkodaros susitarimų teikiama nauda regiono turizmo plėtrai, būtent galimos regiono pajamos iš turizmo, negali būti vertinama nagrinėjant, ar priemonė atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų ([53]). Šiuo atveju Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokių įrodymų, kad sudarydama rinkodaros susitarimus Reino krašto-Pfalco žemė, kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikianti veiklos vykdytoja, galėjo tikėtis finansinės naudos, išskyrus turizmo plėtrą regione.

(251) Taigi nesvarbu, kaip išsamiai Vokietija įvertino, kad bendrovė „Ryanair“ turėjo daug kompetencijos vietovių rinkodaros srityje ir buvo vienintelė Frankfurto Hano oro uoste veikianti oro transporto bendrovė, iš kurios būtų galima pirkti rinkodaros paslaugas. Taip pat nesvarbu, ar bendrovė „Ryanair“ buvo pasirinkta pagal Vokietijos viešųjų pirkimų teisę. Atliekant vertinimą reikia tik atsakyti į klausimą, ar rinkodaros susitarimai, be regioninio turizmo plėtros, galėjo duoti finansinės naudos.

(252) Vokietija neginčija, kad Reino krašto-Pfalco žemė negauna naudos iš Frankfurto Hano oro uosto veiklos vykdytojo pajamų padidėjimo, galinčio atsirasti dėl padidėjusių keleivių srautų. Reino krašto-Pfalco žemė nevaldo Frankfurto Hano oro uosto ir sudarant 2005 m. rinkodaros susitarimą buvo tik Frankfurto Hano oro uosto smulkioji akcininkė (17,5 %), sudarant 2017 m. rinkodaros susitarimą nebebuvo akcininkė, o tai yra vieninteliai laiko momentai, svarbūs atliekant vertinimą pagal rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą. Vokietijos valdžios institucijos nenurodė jokios su padidėjusiomis Frankfurto Hano oro uosto pajamomis susijusios naudos, kurią galėjo gauti Reino krašto-Pfalco žemė kaip oro uosto akcininkė.

(253) Priešingai, savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Vokietija pakartojo, kad rinkodaros susitarimai turėtų būti vertinami kaip priemonė, padedanti skatinti turizmą, taip pat regiono prieinamumą, susisiekimą ir ekonominį vystymąsi, o ne kaip siekis gauti pelno iš Frankfurto Hano oro uosto veiklos.

([53]) Žr. Sprendimo (ES) 2020/1671 178 konstatuojamąją dalį.

(254) Prieš priimant sprendimą sudaryti rinkodaros susitarimus su bendrove „Ryanair“, verslo planas, pagal kurį būtų vertinama tokia galima nauda, parengtas nebuvo.

(255) Būsimos pajamos iš oro uosto mokesčių ir kitos pajamos, kurias bendrovė FFHG gaus iš bendrovės „Ryanair“ oro transporto veiklos Frankfurto Hano oro uoste, nėra dalis pajamų, į kurias hipotetinis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas, besivadovaujantis pelningumo perspektyvomis ir esantis tokioje pačioje padėtyje, kaip Reino krašto-Pfalco žemė, būtų atsižvelgęs vertindamas, ar sudaryti abu nagrinėjamus rinkodaros susitarimus. Kai buvo sudaromas 2017 m. rinkodaros susitarimas, Reino krašto-Pfalco žemė iš tiesų nebebuvo bendrovės FFHG akcininkė. Kai buvo sudaromas 2005 m. rinkodaros susitarimas, Reino krašto-Pfalco žemė buvo bendrovės FFHG smulkioji akcininkė. Nors 2005 m. žemė būtų tik netiesiogiai gavusi naudos iš bendrovės FFHG pelno padidėjimo per dividendus ar kapitalo prieaugį, tačiau Reino krašto-Pfalco žemė, kaip bendrovės FFHG smulkioji akcininkė, nebūtų suinteresuota visiškai finansuoti Frankfurto Hano oro uosto srautų didinimo priemonių, jei jų bendrai nefinansuotų pati FFHG arba jos kontrolinis akcininkas ir neįsigydama papildomų bendrovės FFHG akcijų.

(256) Visi šie elementai rodo, kad sprendimai sudaryti rinkodaros susitarimus neturėjo jokių ekonominių sąsajų su Reino krašto-Pfalco žemės turimomis bendrovės FFHG akcijomis ([54]). Šito Vokietija neginčijo.

(257) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad žemės mokėjimai bendrovei „Ryanair“ pagal rinkodaros susitarimus yra tokio paties pobūdžio, kaip viešojo subjekto mokėjimai oro transporto bendrovei, kad ji pradėtų teikti arba toliau teiktų oro transporto paslaugas konkrečiame oro uoste, siekiant skatinti regiono, kuriame yra oro uostas, ekonominę plėtrą. Tokia praktika gali būti įprasta viešiesiems subjektams, atsakingiems už regiono ekonominę plėtrą, tačiau rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam veiklos vykdytojui, besivadovaujančiam pelningumo sumetimais, tokia praktika yra svetima. Todėl Komisija mano, kad rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas netaikytinas.

(258) Todėl rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas netaikytinas Reino krašto-Pfalco žemės su bendrove „Ryanair“ 2005 m. ir 2017 m. sudarytiems rinkodaros susitarimams, nes Reino krašto-Pfalco žemė, vykdydama ekonominės veiklos vykdytojo funkcijas, iš jų negavo jokios naudos, o veikiau siekė viešosios politikos tikslų.

(259) Galiausiai Komisija pažymi, kad priemonė nelaikoma pranašumu, kai valstybės priemonė yra kompensacija už paslaugas, kurias įmonės, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, teikia siekdamos vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kai šios įmonės iš tikrųjų negauna finansinės naudos ir kai dėl šios intervencijos šių įmonių konkurencinė padėtis netampa palankesnė nei konkuruojančių įmonių ([55]). Tačiau šiuo atveju Vokietija nenurodė, kad bendrovei „Ryanair“ buvo pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

5.1.2.3.3.3. Siekiant išsamumo: bendrovei „Ryanair“ suteikto pranašumo nustatymas

(260) Išvados, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas netaikomas rinkodaros susitarimams, pakanka pripažinti, kad bendrovės „Ryanair“ gautais mokėjimais jai buvo suteiktas pranašumas.

([54]) Žr. Komisijos sprendimo (ES) 2020/1671 178 konstatuojamąją dalį.

([55]) Žr. 2010 m. rugsėjo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija / Deutsche Post AG*, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, 41 punktą ir 2011 m. birželio 9 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Comitato „Venezia vuole vivere“ ir kt. / Komisija*, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, 92 punktą.

(261) Siekiant išsamumo, kad galėtų nustatyti, ar bendrovė „Ryanair“ įgytų pranašumą, jeigu rinkodaros susitarimams būtų taikomas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas, nors taip nebuvo, Komisija, vadovaudamasi Pranešimu dėl valstybės pagalbos sąvokos, išnagrinėjo visas svarbias bylos aplinkybes. Pavyzdžiui, gali būti išskirtinių aplinkybių, dėl kurių valdžios institucijos įsigytos prekės ar paslaugos gali nebūti laikomos įsigytomis rinkos sąlygomis, net jei tas prekes ar paslaugas ji įsigijo rinkos kainomis, ypač kai perkamos tikrųjų valdžios institucijos poreikių neatitinkančios prekės ar paslaugos ([56]).

(262) Komisijos atlikto bendrovei „Ryanair“ suteikto pranašumo buvimo pagal šį alternatyvų scenarijų vertinimo esmė – ar Reino krašto-Pfalco žemei faktiškai reikėjo iš bendrovės „Ryanair“ įsigytų rinkodaros paslaugų, kad būtų pasiektas jos viešosios politikos tikslas, t. y. Reino krašto-Pfalco žemės populiarinimas.

(263) Vokietijos ir bendrovės „Ryanair“ teiginio, kad Reino krašto-Pfalco žemė rinkodaros paslaugas iš bendrovės „Ryanair“ pirko rinkos kainomis, galima nevertinti. Šiuo atveju lemiamą reikšmę turi tai, ar buvo realus šių paslaugų poreikis. Todėl Komisija nenagrinės nei išorės ekspertų išvados dėl kainos atitikimo rinkos sąlygoms, nei stebėsenos sistemos, kuri buvo sukurta siekiant stebėti, ar rinkodaros susitarimo vykdymas ir toliau atitinka rinkos sąlygas.

(264) Komisija vertina, ar rinkodaros susitarimai buvo sudaryti siekiant įsigyti tikrų rinkodaros paslaugų, ar tikrasis šių susitarimų tikslas buvo suteikti pagalbą bendrovei „Ryanair“ mainais už tai, kad ji teiktų oro transporto paslaugas iš Frankfurto Hano oro uosto.

5.1.2.3.3.3.1. Rinkodaros paslaugos buvo perkamos tik siekiant pateisinti mokėjimus, atliktus bendrovei „Ryanair“, kad pastaroji liktų Frankfurto Hano oro uoste

(265) Dėl toliau išdėstytų priežasčių Komisija padarė išvadą, kad rinkodaros paslaugų pirkimu buvo tik pateisinami bendrovei „Ryanair“ atlikti mokėjimai, skirti ją išlaikyti Frankfurto Hano oro uoste; net jei rinkodaros paslaugos turėjo tam tikrą rinkodaros poveikį (o taip nebuvo), tai nebuvo pagrindinis susitarimų tikslas, nes jie veikiau vertintini kaip paslėptos subsidijos, o Reino krašto-Pfalco žemė negavo finansinės naudos dėl rinkodaros poveikio.

— *Tikro Reino krašto-Pfalco žemės ketinimo reklamuoti regioną nebuvimas*

(266) Vokietija nesutinka su Komisijos sprendime pradėti procedūrą išdėstyta nuomone, kad rinkodaros susitarimais nebuvo siekiama reklamuoti regioną. Vokietijos valdžios institucijos teigia, kad šios prielaidos įrodinėjimo našta tenka Komisijai. Komisija su tuo nesutinka. Sprendime pradėti procedūrą ji nustatė, kad *prima facie* rinkodaros susitarimų tikslas buvo užtikrinti, kad bendrovė „Ryanair“ tam tikru dažnumu skraidytų į Frankfurto Hano oro uostą. Todėl Vokietija turėjo įrodyti, kad iš tikrųjų Reino krašto-Pfalco žemė pirko tikras rinkodaros paslaugas.

(267) Dėl toliau nurodytų priežasčių, remdamasi gautomis pastabomis, Komisija patvirtina preliminarų vertinimą, pateiktą sprendime pradėti procedūrą.

(268) Pirma, tai, kad Reino krašto-Pfalco žemė neketino reklamuoti regiono, rodo aplinkybės, kuriomis buvo sudarytas rinkodaros susitarimas.

([56]) Žr. 2023 m. birželio 14 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services / Komisija*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, 167 punktą: „Dėl ieškovių kritikos dėl „realaus poreikio“ kriterijaus teisinio pagrindo reikėtų turėti omenyje, kad Komisijos sprendimo, kuriuo pripažįstamas valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, teisėtumas visų pirma turi būti vertinamas atsižvelgiant į objektyvias ES sutarties taisykles (šiuo klausimu žr. 2014 m. liepos 16 d. sprendimo *Vokietija / Komisija*, T-295/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:675, 181 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).“

(269) Reino krašto-Pfalco žemė turėjo ekonominės politikos interesą išlaikyti bendrovę „Ryanair“ Frankfurto Hano oro uoste. 2001–2003 m. Reino krašto-Pfalco žemė suteikė bendrovei „Ryanair“ pagalbą pilotų ir įgulos mokymams vykdyti (199–220 konstatuojamosios dalys). Vokietija teigė, kad Frankfurto Hano oro uostas yra svarbus darbdavys, kurio pakanka nedarbui Frankfurto Hano regione mažinti.

(270) Be to, keleivių segmente Frankfurto Hano oro uosto konkurencingumas netoliese esančių oro uostų atžvilgiu labai priklausė nuo bendrovės „Ryanair“. Dėl savo geografinės padėties Frankfurto Hano oro uostas nėra taip lengvai pasiekiamas viešuoju transportu iš artimiausio miesto kaip, pavyzdžiui, Kelno ir Bonos, Frankfurto prie Maino ar Strasbūro oro uostai, iš kurių kiekvienas turi tiesioginį susisiekimą traukiniu. Frankfurto Hano oro uostas keleiviams patrauklus daugiausia dėl siūlomų pigių skrydžių. Todėl oro uostas buvo labai priklausomas nuo to, ar bendrovė „Ryanair“ toliau vykdys veiklą šiame oro uoste ir siūlys pigius bilietus.

(271) Antra, Komisija negali suprasti, kodėl Reino krašto-Pfalco žemė siekė reklamuoti regioną kaip turistinę vietovę investuodama didelę dalį savo rinkodaros biudžeto – bendrovė „Lufthansa“, kuriai Vokietija šiuo klausimu neprieštaravo, nurodo 30–50 % – į vienos oro transporto bendrovės rinkodaros paslaugas.

(272) Į Reino krašto-Pfalco žemę galima atvykti įvairiomis transporto priemonėmis: automobiliu, traukiniu ir autobusu. Dėl jos geografinės padėties patogiausias būdas pasiekti žemę arba keliauti iš jos yra važiuoti automobiliu arba autobusu. Turistams nėra itin patrauklu nuomotis automobilį, kad pasiektų artimiausią turistinę vietovę (maždaug 1 val. kelio iki Tryro arba Koblenco). Tai leidžia manyti, kad pati oro uosto struktūra yra labiau pritaikyta keleiviams iš Reino krašto-Pfalco žemės skraidinti kur nors kitur. Iš tiesų, kaip teigiama Vokietijos pastabose, atlikusi tyrimą bendrovė „Dornier Consulting“ nustatė, kad [75–80] % oro uosto keleivių srauto yra išvykstantys keleiviai, o tai reiškia, kad didžioji dauguma bendrovės „Ryanair“ keleivių iš Frankfurto Hano išskrenda. Tai rodo, kad skatinant maršrutus iš šio oro uosto ir (arba) į jį labiau tikėtina, kad turizmas pagerės kitur.

(273) Be to, Vokietija nepateikė išsamesnės informacijos apie bendrovės „Ryanair“ prielaidą, kad žemė naudojosi bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugomis kaip prekės ženklo portfeliu. Todėl ši bendrovės „Ryanair“ *ex post* prielaida negali būti patvirtinta.

(274) Todėl Komisija mano, kad pagrindinis tikėtinas nagrinėjamų susitarimų poveikis ir tikslas Reino krašto-Pfalco žemei buvo ne įsigyti rinkodaros paslaugas siekiant reklamuoti Reino krašto-Pfalco teritoriją, o finansiškai remti bendrovės „Ryanair“ oro transporto veiklą iš Frankfurto Hano oro uosto ir į jį.

— *Orientavimasis į bendrovės „Ryanair“ vykdomus skrydžius, o ne į rinkodaros paslaugas*

(275) Pagal rinkodaros susitarimus Reino krašto-Pfalco žemės įsigytas paslaugas sudaro nuorodos bendrovės „Ryanair“ svetainėje į Reino krašto-Pfalco žemės turizmo pasiūlymus ([57]), pakartotinės tikslinės reklamos, naudojant bendrovės „Ryanair“ svetainės lankytojų duomenis ([58]), informacijos apie Reino krašto-Pfalco žemę skelbimas bendrovės „Ryanair“ „Facebook“ puslapyje ir tinklaraštyje ([59]), du lapai bendrovės „Ryanair“ orlaiviuose platinamame žurnale ([60]) ir Reino krašto-Pfalco turizmo pramonei naudinga spaudos kampanija ([61]). Šie žiniasklaidos kanalai iš esmės skirti (potencialiems) bendrovės „Ryanair“ klientams ir net ne visiems. Pavyzdžiui, 2017 m. rinkodaros susitarime numatyta, kad Reino krašto-Pfalco kryptis bus skelbiama tik bendrovės „Ryanair“ Jungtinės Karalystės, Airijos ir Italijos pradžios tinklalapiuose aiškiai nurodant bendrovės „Ryanair“ skrydžius į Londono Stanstedo oro uostą, Edinburgą, Niukvėjų ir Romą. Taigi atrodo, kad pagal 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimus bendrovės „Ryanair“ teikiamomis ribotomis rinkodaros paslaugomis, t. y. reklaminiais skelbimais tik tose oro transporto bendrovės svetainių dalyse, kurios susijusios su atitinkama kryptimi, reklamuojama ne pati Reino krašto-Pfalco teritorija, o visų pirma pačios bendrovės „Ryanair“ oro transporto veikla iš Reino krašto-Pfalco ir (arba) į jį.

([57]) Žr. 2005 m. rinkodaros susitarimo 1 straipsnį ir 2017 m. rinkodaros susitarimo 1 priedą.
([58]) Žr. 2017 m. rinkodaros susitarimo 1 priedą.
([59]) Žr. 2017 m. rinkodaros susitarimo 1 priedą.
([60]) 2005 m. rinkodaros susitarimo 2 straipsnis.
([61]) 2005 m. rinkodaros susitarimo 3 straipsnis.

(276) Komisija neginčija bendrovės „Ryanair“ teiginio, kad rinkodara jos svetainėje gali veiksmingai vilioti klientus pirkti skrydį į Reino krašto-Pfalco žemę. Gali būti, kad, kaip bendrovė „Ryanair“ teigia savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą, lankytojai „sklandžiai pereina nuo reklamos peržiūros prie bilieto pirkimo toje pačioje svetainėje arba, atvirkščiai, nuo bilieto užsakymo prie krypties reklamos peržiūros, o tai gali turėti įtakos pasirenkant kitos kelionės kryptį“.

(277) Kaip paaiškinta pirmiau (275 konstatuojamoji dalis), svarbiausia yra tai, kad bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugos konkrečiai skirtos tiems, kurie jau nusprendė apsilankyti bendrovės „Ryanair“ svetainėje. Tai gali būti, kaip nurodė pati bendrovė „Ryanair“, perkant skrydžio bilietą, o paprastai tai yra asmenys, kurie jau yra bendrovės „Ryanair“ klientai. Todėl šis požymis taip pat rodo, kad rinkodaros paslaugomis nebuvo siekiama populiarinti regioną apskritai ir jos neturėjo tokio poveikio, o buvo reklamuojamos konkrečiai bendrovės „Ryanair“ teikiamos oro transporto paslaugos į Frankfurto Hano oro uostą.

(278) Be to, abiejuose rinkodaros susitarimuose nustatyti tikslūs bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimai dėl oro transporto paslaugų teikimo (pagal 2005 m. rinkodaros susitarimą Frankfurto Hano oro uoste turi būti bazuojamas tam tikras orlaivių skaičius, o pagal 2017 m. rinkodaros susitarimą turi būti pervežtas tam tikras keleivių skaičius per metus). Vien tik rinkodaros paslaugų įsigijimu suinteresuotas subjektas nebūtų suinteresuotas į susitarimus, kuriais įforminamas šis įsigijimas, įtraukti rinkodaros paslaugų teikėjui nustatytus su oro transporto veikla susijusius įsipareigojimus. Šių įsipareigojimų buvimas rinkodaros paslaugų sutartyse *de facto* reiškia, kad bendrovė „Ryanair“ už oro transporto iš Frankfurto Hano oro uosto ir (arba) į jį paslaugas gauna atlygį iš Reino krašto-Pfalco žemės rinkodaros mokėjimų forma.

— *Orientavimasis į bendrovę „Ryanair“, o ne į internetinės rinkodaros paslaugų teikėjus apskritai*

(279) Reklama bendrovės „Ryanair“ orlaiviuose platinamame žurnale buvo skirta tik siauram potencialių keliautojų ratui, t. y. tiems, kurie jau naudojasi bendrovės „Ryanair“ paslaugomis. Turistai, į kuriuos orientavosi bendrovė „Ryanair“, nėra pagrindiniai klientai, besidomintys turizmu Reino krašto-Pfalco žemėje. Į Reino krašto-Pfalco žemę galima atvykti įvairiomis transporto priemonėmis: automobiliu, traukiniu ir autobusu. Šis prieštaravimas leidžia manyti, kad Reino krašto-Pfalco žemė, sudarydama rinkodaros susitarimus su bendrove „Ryanair“, iš tikrųjų neketino skatinti turizmo.

(280) Rinkodaros paslaugos buvo naudingesnės bendrovei „Ryanair“, o ne populiarino Reino kraštą-Pfalcą ir jo apylinkes. Bendrovės „Ryanair“ teikiamomis rinkodaros paslaugomis nebuvo galima veiksmingai reklamuoti Reino krašto-Pfalco žemės ir jos apylinkių, todėl bendrovės „Ryanair“ pasirinkimas nebuvo pakankamai ekonomiškai pagrįstas, Bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugos neturėjo deklaruojamo poveikio ir net jei nagrinėjami susitarimai turėjo poveikį, jie buvo naudingiausi ne kam nors kitam, o bendrovei „Ryanair“.

(281) Kaip nurodyta pirmiau, Komisija abejoja dėl teigiamo su bendrove „Ryanair“ sudarytų rinkodaros susitarimų poveikio žemei. Darant prielaidą, kad šios rinkodaros kampanijos galėjo paskatinti „Ryanair“ klientus įsigyti lėktuvo bilietus į Reino krašto-Pfalco žemę, toks poveikis pirmiausia būtų buvęs naudingas pačiai oro transporto bendrovei ir reikštų pastangas reklamuoti savo pačios paslaugas, o tai turėtų daryti pati bendrovė.

(282) Sprendime *Monpelj*ė Komisija nusprendė, kad bendrovė „Ryanair“ savo apkrovos koeficiento tikslų pasiekia vykdydama savo kainodaros politiką (*yield management*). Bendrovės „Ryanair“ kainodaros politikos tikslas – paskatinti potencialius klientus pasirinkti konkretų skrydžio maršrutą už „Ryanair“ tinkamiausią kainą. Vienas pagrindinių tokios bendrovės „Ryanair“ politikos elementų – nustatyti, kokią didžiausią kainą keleivis pasiruošęs sumokėti už lėktuvo bilietą, surinkti optimalų lėktuvo keleivių skaičių, taip maksimaliai padidinti savo pajamas ir užkariauti Europos rinką ([62]). „Ryanair“ kainos didžiausios paklausos sezono ir mažos paklausos sezono metu labai skiriasi. Tai reiškia, kad iš didžiausios paklausos sezono metu keliaujančių keleivių „Ryanair“ uždirba daugiau nei iš keliaujančių mažos paklausos sezono metu.

(283) Bendrovė „Ryanair“ taip pat bus suinteresuota reklamuoti tas kryptis, kurios bendrovei „Ryanair“ leidžia taikyti didžiausios paklausos sezono kainą. Todėl, jei rinkodaros kampanija bus veiksminga, bendrovė „Ryanair“ gaus tiesioginės naudos.

([62]) Žr. Komisijos sprendimo (ES) 2020/1671 294 konstatuojamąją dalį.

(284) Be to, rinkodaros akcija galėtų padėti pritraukti keleivių, kurie nesusiviliotų vien kaina ar kurie nebūtų planavę keliauti su „Ryanair“ į Reino krašto-Pfalcą, jei nebūtų susidūrę su rinkodaros akcija. Keleivių pritraukimas rinkodaros akcijomis sumažintų „Ryanair“ patiriamą spaudimą pritraukti keleivių vien taikant savo kainų politiką, kad užpildytų skrydžių maršrutų vietas.

5.1.2.3.3.3.2. „Ryanair“ taikoma praktika kitose bylose

(285) Komisija taip pat atkreipia dėmesį, kad rinkodaros susitarimai, pagal kuriuos mokama bendrovei „Ryanair“ siekiant ją išlaikyti konkrečiame regioniniame oro uoste, naudojami ne pirmą kartą. Visų pirma, iš Komisijos oficialios tyrimo procedūros byloje SA.33961 dėl Nimo oro uosto matyti, kad gerokai sumažėjus vieno maršruto vietų užpildymui bendrovė „Ryanair“ darė spaudimą atitinkamiems viešiesiems subjektams nupirkti papildomų rinkodaros paslaugų grasindama nutraukti skrydžius tuo maršrutu, jei finansinis įnašas nebus padidintas konkrečia suma ([63]). Komisijos oficiali tyrimo procedūra byloje SA.26500 dėl Altenburgo Nobico oro uosto ([64]) atskleidė, kad po to, kai oro uosto operatorius atsisakė pervesti bendrovei „Ryanair“ prašomą sumą kaip įmoką už rinkodaros paslaugas sudarant 2011 m. vasaros sezono tvarkaraštį, ši 2011 m. kovo mėn. nutraukė veiklą Altenburgo Nobico oro uoste ([65]). Naujausioje byloje SA.47867 dėl Monpeljė oro uosto ([66]) Komisija nusprendė, kad rinkodaros susitarimai su vietos asociacija buvo paslėptos subsidijos bendrovės „Ryanair“ skrydžių maršrutams skatinti. Bendrasis Teismas vėliau šią išvadą patvirtino ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Siekiant išsamumo: išvada dėl bendrovei „Ryanair“ suteikto pranašumo

(286) Remdamasi pirmiau pateiktais įrodymais Komisija daro išvadą, kad Reino krašto-Pfalco žemė iš bendrovės „Ryanair“ pirko rinkodaros paslaugas tik tam, kad pateisintų bendrovei „Ryanair“ atliktus mokėjimus už jos vykdomus skrydžius, tačiau Reino krašto-Pfalco žemė, kaip ekonominės veiklos vykdytojas, negavo jokios finansinės naudos ir tai neatitinka tikro paslaugų pirkimo siekiant skatinti turizmą. Todėl 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimais ir dėl šios priežasties bendrovei „Ryanair“ buvo suteiktas pranašumas.

5.1.2.3.4. Atrankumas

(287) Rinkodaros susitarimai su bendrove „Ryanair“ buvo sudaryti po individualių derybų, be to, kiek Komisijai žinoma, be jokio išankstinio viešo konkurso. Todėl bet koks su šiais susitarimais susijęs ekonominis pranašumas būtų atrankusis ([68]).

5.1.2.3.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(288) Kadangi oro transporto bendrovės konkuruoja tarpusavyje dėl Sąjungos vidaus prekybos, o „Ryanair“ yra visoje Sąjungoje veikianti oro transporto bendrovė, Komisija preliminariai mano, kad bet koks ekonominis pranašumas, susijęs su aptariamais susitarimais, gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį Sąjungos vidaus prekybai.

([63]) Žr. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo (ES) 2016/633 dėl valstybės pagalbos SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Nimo, Izeso ir Le Vigano prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „Veolia Transport Aéroport de Nîmes“, „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“, OL L 113, 2016 4 27, p. 32), 102, 547 ir 548 konstatuojamąsias dalis.

([64]) 2014 m. spalio 15 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/287 dėl valstybės pagalbos Nr. SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), kurią Vokietija suteikė „Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH“ ir „Ryanair Ltd.“, (OL L 59, 2016 3 4, p. 22).

([65]) Žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ryanair ir AMS* / *Komisija*, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, 258 punktą.

([66]) Žr. Komisijos sprendimo (ES) 2020/1671 245 konstatuojamąją dalį.

([67]) Žr. 2023 m. birželio 14 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ryanair ir Airport Marketing Services* / *Komisija*, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, 161–310 punktus.

([68]) Žr. Pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos 126 punktą ir 2015 m. birželio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija* / *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 ir paskesnius punktus.

5.1.2.3.6. Išvada

(289) Komisija daro išvadą, kad nagrinėjami rinkodaros susitarimai yra valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.2.4. 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai tarp bendrovių FFHG ir „Ryanair“

(290) Dėl 2013, 2015 ir 2016 m. bendrovių FFHG ir „Ryanair“ sudarytų oro uosto paslaugų susitarimų Komisija mano, kad vertinimą reikėtų pradėti nuo rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymo, siekiant nustatyti, ar 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimais bendrovei „Ryanair“ buvo suteiktas pranašumas.

(291) Šiuo atžvilgiu svarbu nepamiršti, kad iki šių susitarimų sudarymo bendrovės „Ryanair“ ir oro uosto santykius reglamentavo 2002 m. ir 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimai. Dėl šių susitarimų Komisija sprendime *Hahn I* nustatė, kad jie atitiko rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, todėl nebuvo valstybės pagalba.

(292) Be to, svarbu nepamiršti, kad oro uosto mokesčiai, kuriuos bendrovė „Ryanair“ moka pagal 2013 m. ir 2015 m. oro uosto paslaugų susitarimus, atitinka oro uosto mokesčius, įtrauktus į Frankfurto Hano oro uostui taikomą bendrąją oro uosto mokesčių schemą. Sprendime *Hahn I* Komisija įvertino 2002 m. ir 2006 m. bendruosius mokesčių sąrašus ir padarė išvadą, kad jie nėra valstybės pagalba.

(293) 2002 m. oro uosto paslaugų teikimo susitarimas iš pradžių turėjo būti taikomas iki 2017 m. vasario 13 d. ir buvo numatyta galimybė jį pratęsti iki 2022 m. vasario 13 d., o 2005 m. oro uosto paslaugų teikimo susitarimas iš pradžių turėjo būti taikomas iki 2027 m.

(294) Todėl 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimai turi būti vertinami atsižvelgiant į šį atskaitos scenarijų, nes bendrovė „Ryanair“ iš esmės turėjo teisę toliau vykdyti veiklą Frankfurto Hano oro uoste pagal 2002 m. ir 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimuose su bendrove FFHG sutartas rinkos sąlygas atitinkamai iki 2022 m. ir 2027 m. Kadangi vėlesni oro uosto paslaugų susitarimai tiesiog atitinka egzistuojančius susitarimus (2002 m. ir 2005 m. oro uosto paslaugų susitarimus), kurie paprastai galiotų toliau, bendrovių „Ryanair“ ir FFHG ekonominė padėtis dėl 2013, 2015 ir 2016 m. oro uosto paslaugų susitarimų sudarymo nepasikeitė.

5.1.2.4.1. 2013 m. papildomo rašto susitarimas

(295) 2013 m. papildomo rašto susitarimas yra standartinio antžeminių paslaugų susitarimo papildomas raštas. Kaip savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą pabrėžė Vokietija ir bendrovė „Ryanair“, 2013 m. papildomo rašto susitarimu nenukrypstama nuo oro uosto mokesčių sąrašo, bet patvirtinamas jo taikymas ir tik atnaujinamos bendrovei „Ryanair“ taikomos antžeminių paslaugų taisyklės atsižvelgiant į bendrus aviacijos pramonės pokyčius.

(296) Kadangi 2013 m. papildomo rašto susitarimu iš esmės nekeičiamos anksčiau taikytos taisyklės, o anksčiau taikytos taisyklės atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą (kaip Komisija nustatė sprendime *Hahn I*), Komisija daro išvadą, kad 2013 m. papildomo rašto susitarimu bendrovei „Ryanair“ nesuteikiamas joks pranašumas, todėl jis nėra valstybės pagalba.

5.1.2.4.2. 2015 m. aiškinamasis raštas

(297) Kaip apibūdinta 41 konstatuojamojoje dalyje, 2015 m. aiškinamuoju raštu pratęsiamas 2013 m. papildomas rašto susitarimo galiojimas trejiems metams iki 2017 m. Be to, į jį įtraukti pakeitimai, susiję su perono / techninės priežiūros transporto priemonės suteikimu ir administracinių patalpų bei atsarginių dalių sandėliavimo patalpų suteikimu.

(298) Perono / techninės priežiūros transporto priemonės suteikimas ir administracinių patalpų bei atsarginių dalių sandėliavimo patalpų suteikimas tėra komercinis veiksmas pagrindinio oro uosto kliento atžvilgiu. Jie negali pakeisti Komisijos sprendime *Hahn I* padarytos išvados, kad bendrovės „Ryanair“ mokėjimai bendrovei FFHG už oro uosto paslaugas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą.

(299) Kadangi 2015 m. aiškinamuoju raštu iš esmės nekeičiamos anksčiau taikytos taisyklės, o anksčiau taikytos taisyklės atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą, Komisija daro išvadą, kad 2015 m. aiškinamuoju raštu bendrovei „Ryanair“ nesuteikiamas joks pranašumas, todėl jis nėra valstybės pagalba.

5.1.2.4.3. 2016 m. papildomas raštas Nr. 2

(300) 2016 m. papildomame rašte Nr. 2 numatyti du pakeitimai, susiję su oro uosto mokesčiais, kuriuos turi mokėti bendrovė „Ryanair“: a) sumažintas oro uosto mokestis, kuris yra <...> EUR už keleivį, taikomas nuo <...> keleivių per metus. Anksčiau, remiantis 2006 m. bendruoju mokesčių sąrašu, jis buvo taikomas tik nuo <...> keleivių per metus ir b) nauja rinkodaros paramos sistema, pagal kurią oro uosto mokesčiai nebus taikomi keleivių skaičiui viršijus praėjusių metų išvykstančių keleivių skaičių. Susitarimas galioja iki 2022 m. kovo 31 d.

(301) Vokietija atsakė į Komisijos sprendime pradėti procedūrą pareikštas abejones, kurias bendrovė „Lufthansa“ pakartojo savo pastabose dėl bendrovės „PwC“ studijos datos. Visų pirma, remdamasi bendrovės FFHG pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą pateiktais paaiškinimais, Vokietija paaiškino, kad bendrovės „PwC“ studija nebuvo užsakyta likus dviem dienoms iki susitarimo sudarymo, o buvo rengiama ir aptariama su bendrove FFHG ilgesnį laiką, todėl jos išvados buvo žinomos bendrovės FFHG vadovybei sudarant susitarimą.

(302) Komisija taip pat turi ištaisyti preliminarią sprendimo pradėti procedūrą išvadą (288 konstatuojamoji dalis), kad priešingos padėties scenarijus būtų laipsniškas bendrovės „Ryanair“ keleivių skaičiaus mažėjimas vėlesniais metais.

(303) Kaip išsamiai paaiškino Vokietija, 2016 m. papildomo rašto Nr. 2 sudarymo aplinkybės buvo planuojamas oro uosto privatizavimas. Bendrovė „Ryanair“ primygtinai reikalavo sudaryti penkerių metų oro uosto paslaugų susitarimą ir grasino, kad priešingu atveju nedelsdama pasitrauks iš oro uosto. Remdamasi Vokietijos perduota informacija, Komisija mano, kad tas grasinimas oro uostui turėjo atrodyti patikimas. Šio grasinimo patikimumą iš tiesų patvirtina ir bendrovė „Lufthansa“, kuri kelis kartus remiasi tuo, kad bendrovė „Ryanair“ galėjo lengvai palikti oro uostą, ir bendrovės „Ryanair“ pateikta bendrovės „Oxera“ ataskaita. Todėl, priešingai nei Komisija manė sprendime pradėti procedūrą (288 konstatuojamoji dalis), bendrovės „PwC“ studijos prielaida, kad pagal priešingos padėties scenarijų bendrovė „Ryanair“ nuo 2016 m. iš karto nutrauktų visą veiklą oro uoste, laikoma realia.

(304) Vokietija taip pat paaiškino, kad bendrovės „PwC“ studijoje minimas išlaidų ir pajamų prognozes bendrovė FFHG gavo prieš pasirašant susitarimą ir jomis naudojosi vertindama galimybę sudaryti susitarimą.

(305) Bendrovės „PwC“ studijoje daroma prielaida, kad pagal atskaitos scenarijų bendrovė FFHG galėtų tikėtis, jog 2017–2021 m. bendrovė „Ryanair“ per metus perveš pastovų [2–3] mln. keleivių skaičių. Sprendime pradėti procedūrą (287 konstatuojamoji dalis) Komisija šį scenarijų laikė gana optimistiniu. Tačiau šios prielaidos buvo grindžiamos bendrovės FFHG vidaus planavimo dokumentais, kuriuos ji pateikė bendrovei „PwC“, kaip patvirtinta Vokietijos pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą. Todėl, nesant patikimų priešingų duomenų, Komisija pritaria šiems scenarijams.

(306) Bendrovės „PwC“ studijoje lyginamas scenarijus, pagal kurį bendrovė „Ryanair“ lieka oro uoste, ir scenarijus, pagal kurį ji palieka oro uostą. Joje nustatyta, kad 2017 m. dėl sutarties su bendrove „Ryanair“ sukuriamas papildomas [4–5 mln.] EUR metinis laisvasis pinigų srautas, kuris laipsniškai didėja ir 2021 m. pasiekia [4,5–5,5 mln.] EUR. Nepaisant tam tikrų studijos trūkumų, visų pirma dėl to, kad atliekant jautrumo patikrinimus bendrovės „Ryanair“ keleivių skaičius nekito, Komisija galiausiai mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas galėjo savo sprendimą pagrįsti tokia studija.

(307) Iš studijos matyti, kad 2016 m. papildomo rašto Nr. 2 kapitalo vertė buvo [20–25] mln. EUR ir ji buvo gauta susumavus laisvuosius pinigų srautus ir juos diskontuojant [5–10] % per metus.

(308) Šio rezultato neginčija ir bendrovės „AT Kearney“ eksperto išvada, kurios tikslas buvo kitoks. Joje analizuojamas visas bendrovės FFHG pelningumas. Vis dėlto, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą 2016 m. papildomam raštui Nr. 2, svarbu atsakyti į klausimą, ar, nesant šio susitarimo, bendrovės FFHG padėtis būtų blogesnė. Taip ir yra, nes ji turėtų nuo [4–5] iki [4,5–5,5] mln. EUR mažiau laisvųjų pinigų srautų per metus.

(309) Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad 2016 m. papildomas raštas Nr. 2 atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų. Todėl 2016 m. papildomu raštu Nr. 2 bendrovei „Ryanair“ nesuteikiamas pranašumas ir jis nėra valstybės pagalba.

5.2. **Pagalbos suderinamumas**

(310) Šiame skirsnyje Komisija įvertins priemonių, kurios buvo pripažintos valstybės pagalba, suderinamumą:

a) valstybės pagalba bendrovei FFHG 2016 m. išbraukus sklypą „Housing“ iš 2014 m. žemės pirkimo–pardavimo sutarties;

b) mokymui finansuoti skirta pagalba bendrovei „Ryanair“;

c) rinkodaros parama bendrovei „Ryanair“.

5.2.1. *Dėl pagalbos bendrovei FFHG priemonės*

(311) Vienintelė tiriama bendrovei FFHG taikyta priemonė, dėl kurios Komisija daro išvadą, kad ji yra pagalba, yra bendrovės FFHG įvykdytas žemės sklypo „dvigubas pardavimas“ (200 konstatuojamoji dalis).

(312) Komisija sprendime pradėti procedūrą (326–330 konstatuojamosios dalys) nurodė, kodėl, jei bendrovės FFHG pasinaudojimas teise atsisakyti sutarties už nulį eurų yra valstybės pagalba, ji abejoja dėl jos suderinamumo su vidaus rinka, ir priminė Vokietijai, kad suderinamumo įrodinėjimo našta tenka Vokietijai.

(313) Vokietija jokio pagalbos suderinamumo pagrindo nenurodė, o apsiribojo teiginiu, kad ši priemonė nėra pagalba bendrovei FFHG.

(314) Todėl Komisija daro išvadą, kad 1,25 mln. EUR pagalba už žemės sklypo „Housing“ pardavimą yra nesuderinama su vidaus rinka. Vokietija turi ją susigrąžinti iš pagalbos gavėjo.

5.2.2. *Dėl pagalbos priemonių bendrovei „Ryanair“*

5.2.2.1. Pagalba mokymui finansuoti, skirta bendrovei „Ryanair“

(315) Pirma reikia patikrinti, ar pagalba mokymui finansuoti atitinka bendrosios išimties taikymo sąlygas, o jei ne, ar įvykdytos SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytos sąlygos.

5.2.2.1.1. Bendrasis bendrosios išimties reglamentas

(316) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad pagalba mokymui finansuoti gali atitikti BBIR 31 straipsnyje nustatytą sąlygą, tačiau galutinei nuomonei pareikšti reikėjo papildomos informacijos. Tačiau, nepaisant Komisijos prašymo pateikti papildomos informacijos, nei Vokietija, nei suinteresuotosios šalys jos nepateikė.

(317) Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ teigė, kad negalėjo pateikti papildomų dokumentų, nes jų pareiga saugoti prašomus dokumentus baigėsi pagal taikytiną nacionalinę teisę.

(318) Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad valstybė narė turi nurodyti galimus suderinamumo pagrindus ir įrodyti, kad suderinamumo sąlygos yra įvykdytos ([69]). Valstybės narės ir suinteresuotosios šalys žino apie Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnyje nustatytą 10 metų senaties terminą. Todėl jos negali remtis neva trumpesniu nacionaliniu senaties terminu, reglamentuojančiu jų pareigą saugoti dokumentus, kad išvengtų šios įrodinėjimo pareigos.

(319) Komisija neturi informacijos apie tikslias pagalbos mokymui lėšomis finansuotas išlaidas, todėl negali įvertinti, ar išlaidos buvo tinkamos finansuoti pagal BBIR. Pagal BBIR 31 straipsnio 3 dalį, tinkamos finansuoti išlaidos būtų buvusios a) išlaidos mokytojams už valandas, kurias mokytojai dalyvauja mokyme; b) tiesiogiai su mokymo projektu susijusios mokytojų ir mokomų asmenų veiklos išlaidos; c) su mokymo projektu susijusios konsultacinių paslaugų išlaidos; d) išlaidos apmokomiems asmenims ir bendrosios netiesioginės išlaidos už valandas, kurias mokomi asmenys dalyvauja mokyme.

(320) Be to, Vokietija nepateikė informacijos apie mokymo pobūdį ir turinį, kuri leistų Komisijai nustatyti, kad mokymas ar jo dalis nebuvo toks, kokį įmonės vykdo siekdamos laikytis nacionalinių privalomųjų mokymo standartų (BBIR 31 straipsnio 2 dalis).

(321) Be to, Vokietija nepateikė jokios informacijos, įrodančios, kad buvo laikomasi BBIR 31 straipsnio 4 dalyje nustatyto didžiausio pagalbos intensyvumo.

(322) Nesant šios informacijos, Komisija mano, kad Vokietija neįrodė, jog pagalba mokymui finansuoti atitinka BBIR 31 straipsnyje nustatytą sąlygą.

5.2.2.1.2. SESV 107 straipsnio 2 dalis

(323) Komisija negali pripažinti pagalbos mokymui finansuoti suderinama pagal SESV 107 straipsnio 2 dalį, nes pagalba nėra socialinio pobūdžio siaurąja SESV 107 straipsnio 2 dalies a punkto prasme, taip pat nėra skirta gaivalinių nelaimių ar kitų ypatingų įvykių padarytai žalai atitaisyti (SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktas) ir nėra skirta tam tikrų Vokietijos Federacinės Respublikos regionų, nukentėjusių nuo Vokietijos padalijimo, ekonomikai (SESV 107 straipsnio 2 dalies c punktas).

5.2.2.1.3. SESV 107 straipsnio 3 dalis

(324) Pagal Teisingumo Teismo praktiką, Komisija privalo pasinaudoti savo diskrecijos teise vertinti valstybės pagalbos priemonę, neatitinkančią BBIR nustatytų sąlygų pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį. Tai darydama ji gali remtis ankstesnėse bylose įgyta patirtimi, apibendrinta BBIR nustatytais kriterijais ([70]), ir Komisijos komunikatu ([71]), kuriame nuo 2009 m. nustatyti pagalbos mokymui finansuoti, apie kurią turi būti pranešta atskirai, suderinamumo vertinimo kriterijai (toliau – komunikatas).

([69]) Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija / Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20 punktą.

([70]) Žr. 2011 m. liepos 14 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Freistaat Sachsen (Vokietija) / Europos Komisija*, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, 42–48 punktus.

([71]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos mokymui, apie kurią turi būti pranešta atskirai, suderinamumo analizės kriterijai“ (OL C 188, 2009 8 11, p. 1)3 punktas: „Šiomis gairėmis siekiama užtikrinti Komisijos sprendimų pagrindimo skaidrumą bei sukurti nuspėjamumą ir teisinį tikrumą. Pagal 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 800/2008, skelbiančio tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) <...>, 6 straipsnio 1 dalies g punktą šios gairės bus taikomos bet kokiai individualiai pagalbai mokymui, teikiamai *ad hoc* ar pagal schemą, jeigu subsidijos ekvivalentas viršija 2 mln. EUR mokymo projektui“.

(325) Šiuo atveju 107 straipsnio 3 dalies a, b ir d punktuose numatytos išimtys netaikomos ([72]).

(326) Tam, kad pagalba būtų pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, ji turi atitikti dvi sąlygas, kurių pirmoji – pagalba turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, o antroji – pagalba neturi trikdyti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui ([73]).

(327) Iš pradžių Komisija pažymi, kad 2009 m. ji priėmė komunikatą. Kai Komisija priima gaires, ji iš esmės yra saistoma šių gairių, kad galėtų naudotis savo diskrecija. Tačiau jei valstybės narės nurodo konkrečias priežastis, dėl kurių Komisija turėtų nukrypti nuo savo gairių, Komisija privalo išnagrinėti šiuos argumentus ir naudotis savo diskrecija atsižvelgdama į juos ([74]).

(328) Šiuo atveju pagalba buvo suteikta prieš priimant komunikatą. Vokietija ir suinteresuotosios šalys nepateikė konkrečių pastabų dėl pagalbos atitikties komunikatui. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad tikslinga vertinimą atlikti tiesiogiai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, remiantis komunikate išdėstytais principais.

(329) Pirma, pagalba turi būti siekiama skatinti ekonominės veiklos plėtrą. Vokietija nurodė, kad pagalba mokymui finansuoti grindžiama Reino krašto-Pfalco žemės darbo rinkos politika. Pagalba siekiama suteikti žmonėms kvalifikaciją, kad jie galėtų patekti į darbo rinką, konkrečiai oro transporto sektoriuje. Viena vertus, potencialių darbuotojų mokymas yra investicija į oro transporto sektoriaus ekonominę plėtrą. Kita vertus, užimtumo didėjimas regione turi tiesioginį poveikį regiono ekonomikai, nes daro įtaką vartojimui ir investicijoms. Todėl pirmoji sąlyga yra įvykdyta.

(330) Antra, pagalba mokymui finansuoti neturi trikdyti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(331) Pagal komunikato 9, 10, 12 ir 16 punktus, laikoma, kad pagalba mokymui finansuoti neigiamai nepaveikia prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui, jei a) yra pagalbą pateisinantis rinkos nepakankamumas, b) pagalba nėra vienintelė valstybių narių turima politikos priemonė mokymui skatinti, c) pagalba mokymui turi skatinamąjį poveikį ir buvo būtina, galiausiai d) pagalba yra proporcinga.

(332) Komunikate nurodoma, kad, visų pirma, pagalba mokymui finansuoti turėtų būti teikiama tik esant rinkos nepakankamumui. Atliekant šį vertinimą svarbus vaidmuo tenka mokymo pobūdžiui, taip pat mokymo metu įgytų įgūdžių perkeliamumui. Kuo bendresnio pobūdžio mokymas ir kuo labiau perkeliami įgūdžiai, tuo didesnė tikimybė, kad mokymas duos teigiamą poveikį išorei. Be to, į mokymą įtraukus neįgalius ar palankių sąlygų neturinčius darbuotojus padidėja mokymo teigiamas poveikis išorei.

([72]) Pagal SESV sutarties 107 straipsnio 3 dalies a punktą, pagalbą galima teikti regionų, kuriuose yra neįprastai žemas gyvenimo lygis arba didelis nedarbas, ekonominei plėtrai skatinti. Ši išimtis taikoma tik tiems regionams, kurių ekonominė padėtis, palyginti su visa ES, yra itin nepalanki, o taip nėra Reino krašto-Pfalco atveju.
Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, pagalbą galima skirti bendriems Europos interesams svarbių projektų vykdymui skatinti arba kurios nors valstybės narės ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti. Darbo rinkos politika, taikoma tik Reino krašto-Pfalco regione, nėra bendriems Europos interesams svarbus projektas.
Galiausiai pagalba neskatina kultūros ir paveldo išsaugojimo pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies d punktą.

([73]) Žr. 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Austrijos Respublika | Komisija ir kt.*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18 ir 20 punktus.

([74]) Žr. 2016 m. liepos 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 37–41 punktus.

(333) Ši pagalba buvo dalis darbo rinkos politikos, kurią sudarė programos „Pilotų kvalifikacijos suteikimas kapitono arba vyresniojo kapitono padėjėjo pareigoms pilotų kabinoje 2001–2002 m.“, „Skrydžių palydovų kvalifikacijos suteikimas 2001–2002 m.“, „Pilotų kvalifikacijos suteikimas kapitono arba vyresniojo kapitono padėjėjo pareigoms pilotų kabinoje 2002–2003 m.“ ir „Skrydžių palydovų kvalifikacijos suteikimas 2002–2003 m.“.

(334) Mokymo pobūdis yra gana specifinis. Mokymas suteikia galimybę dalyviams dirbti tik skrydžio palydovo arba skrydžio kapitono ir (arba) vyresniojo kapitono padėjėjo pareigose. Kalbant apie įgytų įgūdžių perkeliamumą, mokymą teikė tik bendrovė „Ryanair“ ir Vokietija, o bendrovė „Ryanair“ nepateikė įrodymų, paneigiančių, kad 80–90 % šių dalyvių po mokymo įsidarbino bendrovėje „Ryanair“, kaip teigė skundo pateikėja. Galima daryti prielaidą, kad per mokymą įgytus įgūdžius galima perkelti ir dirbti kitose oro transporto bendrovėse, todėl net jei šis skundo pateikėjos teiginys teisingas, darbuotojai gali nuspręsti nepasilikti dirbti bendrovėje „Ryanair“. Tačiau nežinoma, ar šis mokymas buvo sertifikuotas, t. y. ar kitos oro transporto bendrovės galėtų įdarbinti šį mokymą baigusį asmenį. Vokietija tik nurodė, kad minėti mokymai buvo skirti bedarbiams ir asmenims, kuriems gresia nedarbas. Ji nenurodė, ar mokymai buvo skirti neįgaliesiems arba palankių sąlygų neturintiems darbuotojams, kurie tokios galimybės darbo rinkoje nebūtų gavę.

(335) Remiantis byloje esančia informacija, oro linijų bendrovės taiko skirtingą politiką pagal tai, ar jos pačios moka už pilotų ir skrydžių palydovų mokymus (kaip yra „tradicinėse“ oro linijų bendrovėse), ar pretendentai į darbo vietas turi patys susimokėti už mokymus. Tačiau pagal abu modelius mokymą paprastai organizuoja rinka ir valstybės intervencijos ar mokymo finansavimo nereikia.

(336) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad Vokietija neįrodė rinkos nepakankamumo, ir daro išvadą, kad apskritai rinka užtikrina aptariamą mokymą, todėl valstybei nereikia įsikišti ir teikti pagalbą mokymui finansuoti.

(337) Bet kuriuo atveju, norint įrodyti pagalbos būtinumą ir skatinamąjį poveikį, reikia įrodyti, kad, palyginti su padėtimi be pagalbos, nagrinėjamos įmonės siūlomas mokymas pagerėjo dydžio, kokybės, apimties ar tikslinių dalyvių atžvilgiu. Komisija negavo jokios informacijos apie tai, kokį poveikį mokymas turėjo nedarbui regione ir bendrai ekonominei padėčiai Reino krašte-Pfalce. Vokietija nepateikė jokios priešingos padėties analizės, kai palyginamas numatomo mokymo lygis teikiant pagalbą ir jos neteikiant. Iš tiesų Vokietija negalėjo įrodyti, kad mokymuose dalyvavę asmenys iš tikrųjų įsidarbino. Todėl Komisija nežino, ar mokymas tapti skrydžio palydovu ar kapitonu buvo būtinas nedarbui mažinti. Vokietija neįrodė, kaip pagalba mokymui finansuoti paskatino oro transporto bendroves įdarbinti daugiau darbuotojų. Todėl Komisija negali įvertinti pagalbos mokymui finansuoti būtinumo ir skatinamojo poveikio.

(338) Kad pagalba būtų proporcinga, ji neturi viršyti minimumo, būtino siekiamam tikslui pasiekti. Kadangi jau nustatyta, kad rinkos nepakankamumo įrodymų nėra ir kad todėl nereikia politikos priemonių mokymui skatinti, kad pagalba nebuvo būtina ir neturėjo skatinamojo poveikio, nereikia vertinti, ar pagalbos suma buvo minimali, kad būtų pasiektas pagalbos tikslas. Todėl pagalba mokymui finansuoti yra nesuderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, aiškinamą atsižvelgiant į komunikate nustatytus kriterijus.

(339) Taigi pagalba mokymui finansuoti, skirta bendrovei „Ryanair“, buvo nesuderinama valstybės pagalba.

5.2.2.2. 2005 m. ir 2017 m. Reino krašto-Pfalco žemės ir bendrovės „Ryanair“ rinkodaros susitarimai

(340) Rinkodaros susitarimai yra veiklos pagalba bendrovei „Ryanair“, kuria sumažinamos veiklos išlaidos, kurias ji paprastai turėtų patirti vykdydama skrydžius iš Frankfurto Hano oro uosto ir (arba) į jį.

(341) Pagal Teisingumo Teismo praktiką, valstybė narė turi remtis galimais suderinamumo pagrindais ir įrodyti, kad tokio suderinamumo sąlygos yra tenkinamos ([75]).

(342) Vokietija nemano, kad 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimai su bendrove „Ryanair“ yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, todėl nepateikė jokių argumentų dėl šių susitarimų suderinamumo su vidaus rinka.

(343) Pagalbos suderinamumas turi būti vertinamas tą dieną, kurią ji suteikiama ([76]). Su 2005 m. rinkodaros susitarimu susijusi pagalba suteikta 2005 m. lapkričio 4 d., t. y. iki 2005 m. Aviacijos gairių įsigaliojimo 2005 m. gruodžio 9 d. 2017 m. rinkodaros susitarimo atveju tai buvo 2017 m. spalio 20 d. 2017 m. rinkodaros susitarimui taikomos 2014 m. Aviacijos gairės.

(344) Kalbant apie 2005 m. rinkodaros susitarimą, Komisija laikosi to paties požiūrio, kurio ji laikėsi ankstesniuose sprendimuose, kai turėjo įvertinti pagalbos, suteiktos iki dabartinių 2014 m. Aviacijos gairių ir 2005 m. Aviacijos gairių įsigaliojimo, suderinamumą ([77]).

(345) Prieš 2005 m. Aviacijos gaires Komisija buvo priėmusi 1994 m. Aviacijos gaires ([78]). Tačiau 1994 m. Aviacijos gairėse nebuvo konkrečiai nustatytos suderinamumo sąlygos, taikomos veiklos pagalbai, kuria siekiama skatinti oro transportą iš regioninių oro uostų. Todėl Komisija, laikydamasi ankstesniuose sprendimuose taikyto požiūrio, turi tiesiogiai įvertinti nagrinėjamos pagalbos suderinamumą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(346) Šiuo klausimu pažymėtina, kad ilgainiui Komisijos atliekamas tokios rūšies valstybės pagalbos vertinimas tobulėjo, tačiau kai kurie aspektai nekito. Šie aspektai susiję su bendraisiais principais, kurie pagal minėtą SESV nuostatą taikomi pagalbos suderinamumui.

(347) Taigi 1999 m. birželio mėn. sprendime dėl Mančesterio oro uosto ([79]) Komisija suderinamomis su valstybės pagalbos taisyklėmis laikė oro uosto mokesčių nuolaidas, kurios ribotą laikotarpį nediskriminuojant taikytos kaip priemonės, kuriomis siekta reklamuoti naujus maršrutus.

(348) Vėliau 2004 m. vasario mėn. Sprendime dėl Šarlerua oro uosto ([80]) Komisija paaiškino, kad „pagalbos veiklai priemonės, skirtos padėti naujoms oro transporto bendrovėms pradėti veiklą arba padidinti tam tikrų skrydžių dažnius, gali būti būtina priemonė mažų regioninių oro uostų plėtrai. Šios priemonės iš tiesų gali paskatinti suinteresuotas bendroves rizikuoti ir investuoti į naujus maršrutus. Tačiau norint pripažinti, kad tokia pagalba

([75]) Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija* / *Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20 punktą.

([76]) Žr. 2005 m. Aviacijos gairių 85 konstatuojamąją dalį ir 2014 m. Aviacijos gairių 174 konstatuojamąją dalį.

([77]) Žr., pavyzdžiui, 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo (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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), 452–470 konstatuojamąsias dalis; Sprendimo (ES) 2016/633 511–531 konstatuojamąsias dalis.

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

([79]) Žr. 1999 m. birželio 14 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje NN 109/98 – Jungtinė Karalystė – Mančesterio oro uostas (OL C 65, 2004 3 13, p. 5).

([80]) 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas 2004/393/EB dėl naudos, kurią transporto bendrovei „Ryanair“ įsikuriant Šarlerua jai suteikė Valonijos regionas ir Šarlerua oro uostas „Brussels South“ (OL L 137, 2004 4 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) (toliau – Sprendimas *Šarlerua*). Šis sprendimas buvo panaikintas Pirmosios instancijos teismo sprendimu *Ryanair* / *Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Tačiau iš jo matyti, kaip keitėsi Komisijos atliekamas nagrinėjamos pagalbos vertinimas.

yra suderinama pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, reikėtų nustatyti, ar ši pagalba yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui ir ar ji nedaro poveikio prekybai tokiu mastu, kuris prieštarautų bendram interesui“. Taigi Komisija nustatė tam tikras sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad šią veiklos pagalbą būtų galima paskelbti suderinama, t. y. ([81]):

a) pagalba turi padėti siekti Bendrijos interesą atitinkančio tikslo plėtoti regioninį oro uostą, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą ([82]);

b) pagalba turi būti būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita oro transporto bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu ([83]);

c) pagalba turi turėti skatinamąjį poveikį, t. y. padėti plėtoti veiklą, kuri po tam tikro laikotarpio gali tapti pelninga, – tai reiškia, kad pagalbos teikimo laikotarpis yra ribotas ([84]);

d) pagalba turi būti proporcinga, t. y. jos suma turi būti susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu ([85]);

e) pagalba turi būti suteikta skaidriai ir nediskriminuojant, taip pat nebūti susieta su kitų rūšių pagalba.

(349) 2005 m. Aviacijos gairėse ir 2014 m. Aviacijos gairėse šios suderinamumo su vidaus rinka sąlygos aiškiai apibrėžtos; vis dėlto oro transporto bendrovėms suteiktą veiklos pagalbą Komisija gali paskelbti suderinama su vidaus rinka, jeigu ji padeda plėtoti mažesnius oro uostus, aiškiai didinant su naujais maršrutais susijusį transporto srautą; jeigu pagalba yra būtina (t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita oro transporto bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu); jeigu pagalbos teikimo laikotarpis ribotas, o maršrutas, dėl kurio suteikta pagalba, veikiausiai taps pelningas; jeigu suma susijusi su aiškiu transporto srauto didinimu; jeigu pagalba suteikta skaidriai ir nediskriminuojant ir nesusieta su kitų rūšių pagalba ([86]).

(350) Taigi Komisija laikosi nuomonės, kad šiuo atveju 2005 m. rinkodaros susitarimo suderinamumą reikėtų vertinti remiantis minėtais bendraisiais principais.

(351) 2017 m. rinkodaros susitarimo suderinamumas turėtų būti vertinamas remiantis 2014 m. Aviacijos gairėmis, kuriose taip pat atspindėti šie bendrieji principai. Pagal 2014 m. Aviacijos gairių 138–155 konstatuojamąsias dalis, pagalba oro transporto bendrovėms veiklai pradėti turi atitikti šias sąlygas:

a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas, t. y. Sąjungos piliečių judumo didinimas arba atokių regionų regioninės plėtros skatinimas;

b) valstybės intervencijos būtinybė;

c) valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas;

d) skatinamojo poveikio buvimas;

e) pagalbos sumos proporcingumas;

f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas;

g) skaidrumo, pagalbos nekaupimo ir nediskriminavimo reikalavimai, kurie kyla iš 2014 m. Aviacijos gairių 133, 159 ir 161–163 konstatuojamųjų dalių.

([81]) Panašų vertinimą Komisija atliko ir kitose pastarojo meto bylose. Žr., pavyzdžiui, Sprendimo (ES) 2015/1227 452–470 konstatuojamąsias dalis; Sprendimo (ES) 2016/633 511–531 konstatuojamąsias dalis.
([82]) Žr. Sprendimo *Šarlerua* 283–297 konstatuojamąsias dalis.
([83]) Žr. Sprendimo *Šarlerua* 288–309 konstatuojamąsias dalis.
([84]) Žr. Sprendimo *Šarlerua* 311–317 konstatuojamąsias dalis.
([85]) Žr. Sprendimo *Šarlerua* 318–325 konstatuojamąsias dalis.
([86]) Žr. Sprendimo (ES) 2015/1227 457 konstatuojamąją dalį; Sprendimo (ES) 2016/633, 516 konstatuojamąją dalį.

(352) Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ nenurodė, kaip 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimais bendrovei „Ryanair“ suteikta veiklos pagalba prisidėtų prie tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo. Komisija jau (266–288 konstatuojamosiose dalyse) paneigė argumentą, kad žemės ketinimas buvo skatinti turizmą arba regiono ekonominę plėtrą.

(353) Bet kuriuo atveju, net jeigu perkant rinkodaros paslaugas būtų siekta bendros svarbos tikslo, o taip nebuvo, Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokių argumentų, kurie įrodytų, kad 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimais suteikta pagalba atitinka kitus pirmiau išdėstytus reikalavimus.

(354) Todėl Komisija daro išvadą, kad Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ neįrodė, jog reikėjo valstybės intervencijos, ir kad pagalba bendrovei „Ryanair“ buvo tinkama siekiant skatinti regiono ekonominę plėtrą. Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ taip pat neįrodė, kad pagalbos suma buvo proporcinga ir kad ja buvo galima išvengti netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai. Galiausiai Vokietija ir bendrovė „Ryanair“ neįrodė, kad buvo laikomasi 2014 m. Aviacijos gairėse nustatytų skaidrumo, pagalbos nekaupimo ir nediskriminavimo reikalavimų.

(355) Todėl 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimais suteikta pagalba yra neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba.

6. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(356) Vadovaujantis Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo ir nusistovėjusia Sąjungos teismų praktika, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad konkreti valstybė narė turi pakeisti arba panaikinti pagalbą, kai nustatoma, kad ji nesuderinama su vidaus rinka ([87]). Sąjungos teismai taip pat nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės prievolė nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį ([88]).

(357) Šiuo atžvilgiu Sąjungos teismai yra nustatę, kad šis tikslas būna pasiektas, kai gavėjas grąžina sumas, jau suteiktas kaip neteisėta pagalba, taip netekdamas vidaus rinkoje turėto pranašumo prieš savo konkurentus, ir yra atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([89]).

(358) Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka teismų praktiką, nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.

(359) Taigi, atsižvelgiant į tai, kad valstybės pagalba bendrovei FFHG 2016 m. išbraukus sklypą „Housing“ iš 2014 m. žemės pirkimo–pardavimo sutarties, taip pat pagalba mokymui finansuoti bei 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimai su bendrove „Ryanair“ buvo įgyvendinti pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir laikytini neteisėta ir nesuderinama pagalba, ji turi būti susigrąžinta, kad būtų atkurta iki jos suteikimo vidaus rinkoje buvusi padėtis. Susigrąžinimas apima laikotarpį nuo to laiko, kai pagalbos gavėjai ėmė disponuoti suteikta pagalba, iki visiško pagalbos sugrąžinimo. Susigrąžinamai sumai taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo valstybės pagalbos išmokėjimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

(360) Pagal Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnio 1 dalį „Komisijos įgaliojimams išieškoti pagalbą taikomas dešimties metų senaties terminas“, o pagal 2 dalies pirmą sakinį „[s]enaties terminas prasideda tą dieną, kai gavėjui priteisiama neteisėta pagalba kaip individuali pagalba arba pagal atitinkamą pagalbos sistemą.“.

([87]) 1973 m. liepos 12 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija* / *Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.
([88]) 1990 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Belgija* / *Komisija*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 punktas.
([89]) 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Belgija* / *Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

(361) Dėl bendrovei „Ryanair“ skirtos pagalbos mokymui finansuoti Vokietija nurodė, kad 2001–2003 m. bendrovei HCM buvo suteikta 1 880 197,11 EUR. Vokietija pateikė įrodymų, kad per bendrovę „a und o Gettman“ bendrovei „Ryanair“ buvo atlikti bent du 220 427,64 EUR ir 639 146,04 EUR mokėjimai čekiais. Šie mokėjimai buvo atlikti iš bendrovės HCM sąskaitos 2003 m. sausio 17 d. Vokietijos teigimu, visa pagalba buvo išmokėta iki 2003 m. pabaigos. Todėl Komisija mano, kad pagalba buvo suteikta 2003 m.

(362) Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta: „Bet kuri su neteisėta pagalba susijusi priemonė, kurios imasi Komisija arba jos prašymu veikianti valstybė narė, nutraukia senaties terminą. Po kiekvieno senaties termino nutraukimo laikas skaičiuojamas iš naujo. Senaties terminas sustabdomas, kol Komisijos sprendimas nagrinėjamas Europos Sąjungos Teisingumo Teisme.“.

(363) Komisijos pranešimas valstybei narei apie skundo pateikimą yra senaties termino nutraukimo veiksmas, pagal Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnio 2 dalį.

(364) Iš tiesų 2011 m. kovo 4 d. bendrovė „Lufthansa“ pateikė oficialų skundą, kuris 2011 m. kovo 18 d. buvo persiųstas Vokietijai. Vertindama šį skundą Komisija pateikė konkrečių faktinių klausimų dėl pagalbos mokymui finansuoti, į kuriuos Vokietija atsakė 2011 m. birželio 14 d.

(365) Šiais 2011 m. veiksmais senaties terminas buvo nutrauktas pagal Reglamento (ES) 2015/1589 17 straipsnio 2 dalį, todėl 2003 m. suteiktos pagalbos susigrąžinimo senaties terminas nėra pasibaigęs.

7. **IŠVADA**

(366) Komisija nusprendžia, kad Reino krašto-Pfalco žemės bendrovei FFHG suteikta garantija yra *de minimis* pagalba, todėl apie ją nereikia pranešti iš anksto. Komisija taip pat nusprendžia, kad 2013, 2015 ir 2016 m. bendrovių FFHG ir „Ryanair“ sudaryti oro uosto paslaugų susitarimai bei įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas bendrovės „Ryanair“ naudai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą ir nėra valstybės pagalba.

(367) Komisija nusprendžia, kad Vokietija neteisėtai įgyvendino toliau nurodytas priemones pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį ir kad šios priemonės negali būti pripažintos suderinamomis su vidaus rinka, todėl Vokietija turi susigrąžinti nesuderinamą valstybės pagalbą su palūkanomis:

a) valstybės pagalba bendrovei FFHG 2016 m. išbraukus sklypą „Housing“ iš 2014 m. žemės pirkimo–pardavimo sutarties;

b) pagalba mokymui finansuoti, skirta bendrovei „Ryanair“;

c) valstybės pagalba bendrovei „Ryanair“ pagal 2005 m. ir 2017 m. rinkodaros susitarimus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

2013, 2015 ir 2016 m. bendrovių FFHG ir „Ryanair“ sudaryti oro uosto paslaugų susitarimai ir įgulų ir pilotų mokyklos bei techninės priežiūros angaro finansavimas, kurį Vokietija suteikė bendrovei „Ryanair“, nėra pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 straipsnio 1 dalį.

Apie Reino krašto-Pfalco žemės bendrovei FFHG suteiktą garantiją, kurią įvykdė Vokietija, nereikia iš anksto pranešti pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, nes tai yra *de minimis* pagalba.

2 straipsnis

Toliau nurodytos priemonės, kurias Vokietija neteisėtai taikė bendrovėms FFHG ir „Ryanair“ pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinamos su vidaus rinka:

a) 1,25 mln. EUR dydžio valstybės pagalba, 2016 m. suteikta bendrovei FFHG, 2016 m. išbraukus sklypą „Housing“ iš 2014 m. žemės pirkimo–pardavimo sutarties;

b) 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR ir 680 627,93 EUR dydžio valstybės pagalba, suteikta bendrovei „Ryanair“ mokymams finansuoti;

c) pagal 2005 m. rinkodaros susitarimą 2005–2016 m. bendrovei „Ryanair“ suteikta 11,2 mln. EUR dydžio valstybės pagalba (žr. metinį suskirstymą 1 lentelėje) ir pagal 2017 m. rinkodaros susitarimą – suma, kurios dydį Vokietijos valdžios institucijos dar turi nustatyti (350 000 EUR už 2017 m. ir iki 1,2 mln. EUR už kiekvienus vėlesnius metus).

3 straipsnis

1. Vokietija susigrąžina iš pagalbos gavėjų 2 straipsnyje nurodytą pagalbą.

2. Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([90]) V skyrių.

4 straipsnis

1. 2 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Vokietija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

([90]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 140, 2004 4 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Vokietija pateikia šią informaciją:

a) visą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kurią reikia susigrąžinti iš gavėjų;

b) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių ketinama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas, aprašymą;

c) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams nurodyta grąžinti pagalbą.

2. Vokietija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą taikant nacionalines priemones, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti, kol bus susigrąžinta visa 2 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos paprastu prašymu ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių ketinama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjų jau susigrąžintas pagalbos sumas ir susigrąžinimo palūkanas.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Nepažeisdama Reglamento (ES) 2015/1589 30 straipsnio, Komisija gali paskelbti taikant šį sprendimą susigrąžintas pagalbos ir susigrąžinimo palūkanų sumas.

Jei sprendime yra neskelbtinos konfidencialios informacijos, praneškite apie tai Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo sprendimo gavimo dienos. Jeigu per nurodytą laiką Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus manoma, jog sutinkate, kad būtų skelbiamas visas šio sprendimo tekstas. Prašymą su nurodyta atitinkama informacija siųskite e. paštu šiuo adresu:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Priimta Briuselyje 2024 m. rugsėjo 9 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja