



Sprendimas sujungtose bylose T-607/17, *Volotea / Komisija*,
T-716/17, *Germanwings / Komisija*, ir T-8/18, *easyJet / Komisija*

Spauda ir informacija

Bendrasis Teismas atmets ieškinius dėl Komisijos sprendimo, kuriuo pagalba, Italijos suteikta kelioms Sardinijoje paslaugas teikiančioms oro transporto bendrovėms, pripažinta neteisėta

Sardinijos oro uostų valdytojai buvo ne pagalbos gavėjai, o tik tarpininkai tarp Sardinijos autonominio regiono ir oro transporto bendrovių, turinčių jam sugrąžinti valstybės pagalbą

2020 m. gegužės 13 d. paskelbtais sprendimais *easyJet / Komisija* (T-8/18), *Volotea / Komisija* (T-607/17) ir *Germanwings / Komisija* (T-716/17) Bendrasis Teismas **atmetė oro transporto bendrovių *easyJet*, *Volotea* ir *Germanwings* (toliau – oro transporto bendrovės) ieškinius, kuriuose prašoma panaikinti 2016 m. liepos 29 d. Europos Komisijos sprendimą, kuriuo pagalba, Italijos suteikta kelioms Sardinijoje paslaugas teikiančioms Europos oro transporto bendrovėms, įskaitant tris nagrinėjamasias, buvo pripažinta iš dalies nesuderinama su vidaus rinka¹.**

Kaip teigiama tame sprendime, pagalbos schema, kurią Italijoje sukūrė Sardinijos autonominis regionas (toliau – regionas) siekdamas vystyti oro transportą, **yra valstybės pagalba, suteikta ne pagrindinių Sardinijos oro uostų (Algero, Kaljario Elmo ir Olbijos) valdytojams, bet atitinkamoms oro transporto bendrovėms.**

2010 m. regioniniu įstatymu², apie kurį Italija pranešė Komisijai pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, buvo leista finansuoti salos oro uostus siekiant vystyti oro transportą, visų pirma panaikinant su Sardinija jungiančių oro maršrutų sezoniskumą. Šis regioninis įstatymas buvo įgyvendintas tam tikromis priemonėmis, kurias priėmė regiono vykdomoji valdžia (regioninis įstatymas ir priimtose priemonės toliau kartu vadinami ginčijamomis priemonėmis).

Ginčijamose priemonėse, be kita ko, numatyti oro uosto valdytojų sudaromi susitarimai su oro transporto bendrovėmis, siekiant pagerinti oro transporto paslaugas saloje ir užtikrinti jos, kaip turistinės vietos, reklamą. Be to, jose nustatyta, kokiomis sąlygomis ir kokia tvarka oro transporto bendrovėms pagal tokius susitarimus sumokėtas sumas regionas grąžins oro uosto valdytojams.

2016 m. liepos 29 d. Komisija priėmė sprendimą, kuriuo ginčijamomis priemonėmis nustatyta pagalbos schema pripažinta iš dalies nesuderinama su vidaus rinka ir kuriuo nurodyta susigrąžinti atitinkamą pagalbą iš oro transporto bendrovių, laikomų pagalbos gavėjomis. Grįsdamos savo ieškinius dėl panaikinimo šios bendrovės nurodo kelis pagrindus, be kita ko, grindžiamus vertinimo klaidomis dėl valstybės pagalbos sąvokos, galimybės pagrįsti ginčijamą pagalbą ir nurodymo ją susigrąžinti.

Visų pirma kiek tai susiję su valstybės pagalbą sudarančiais elementais, Bendrasis Teismas nusprendė, jog, pirma, Komisija padarė teisėtą išvadą, **kad oro transporto bendrovės buvo ginčijamos pagalbos schemas naudos gavėjos dėl to, kad joms buvo suteikta nauda iš valstybės išteklių regionui priskirtiniais mokėjimais.**

¹ 2016 m. liepos 29 d. Komisijos sprendimas (ES) 2017/1861 dėl valstybės pagalbos SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) – Italija – Kompensacija Sardinijos oro uostams už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą (OL L 268, 2017, p. 1).

² *Legge regionale n. 10 - Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* (Regioninis įstatymas Nr. 10 dėl priemonių siekiant vystyti oro transportą) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna n° 12*, 2010 m. balandžio 16 d.).

Šiuo atžvilgiu Bendrasis Teismas, pirma, patvirtino, kad **mokėjimai, kuriuos oro uosto valdytojai atliko oro transporto bendrovėms pagal sudarytus susitarimus, reiškė valstybės išteklių panaudojimą**, nes lėšos, kurias regionas pervedė oro uosto valdytojams, buvo panaudotos šiems mokėjimams atlikti. Tam, kad pagrįstų šią išvadą, Bendrasis Teismas analizavo **tvarką, pagal kurią regionas turėjo grąžinti oro uosto valdytojų oro transporto bendrovėms pagal sudarytus susitarimus atliktus mokėjimus**. Bendrasis Teismas pažymėjo, kad egzistuoja kontrolės mechanizmas, pagal kurį patirtos išlaidos atlyginamos, beje, dalimis, tik pateikus buhalterines ataskaitas ir pagrindžiančius dokumentus, patvirtinančius susitarimų, pagal kuriuos buvo atlikti mokėjimai, atitikimą regioniniu įstatymu siekiamiems tikslams ir tinkamą jų vykdymą. Tuo remdamasis Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad valstybės pagalbos draudimas gali būti taikomas mokėjimams, kuriuos oro uosto valdytojai atliko oro transporto bendrovėms pagal ginčijamas priemones.

Antra, kiek tai susiję su mokėjimų, kuriuos oro uosto valdytojai atliko oro transporto bendrovėms, priskyrimu regionui, Bendrasis Teismas pabrėžė, kad į valstybės vykdomos naudos suteikimo kontrolės lygį, be kita ko, išplaukiantį iš nagrinėjamos priemonės konteksto, masto, turinio ar joje nustatytų sąlygų, taip pat reikia atsižvelgti siekiant nustatyti, ar valdžios institucijos dalyvavo ją priimančios, o jei tai nenustatyta, joms negalima priskirti naudos suteikimo. Išnagrinėjęs ginčijamą sprendimą pagal šiuos kriterijus, Bendrasis Teismas priėjo prie išvados, kad šiuo atveju **regiono vykdytos lėšų skyrimo oro transporto bendrovėms kontrolės lygis įrodo, kad šis regionas dalyvavo skiriant lėšas**. Iš tiesų ginčijamos priemonės leido regionui visapusiškai kontroliuoti oro uosto valdytojus, nusprendusius prašyti taikyti finansavimo priemones, numatytas ginčijamos pagalbos schemoje. Ši kontrolė pasireiškė išankstiniu jų veiklos planų tvirtinimu arba sąlygų, kurios turi būti įvykdytos norint susigrąžinti oro transporto bendrovėms sumokėtas sumas, nustatymu. Anot Bendrojo Teismo, tokia regiono kontrolė rodo, kad jam galima priskirti nagrinėjamas finansavimo priemones. Todėl Bendrasis Teismas patvirtino Komisijos sprendimą, kuriame nurodyta, kad **oro uosto valdytojus galima laikyti tarpininkais tarp regiono ir oro transporto bendrovių**, nes jie perduodavo visas iš regiono gautas lėšas ir veikė pagal šio regiono nurodymus laikydamiesi jo patvirtintų veiklos planų.

Trečia, Bendrasis Teismas patvirtino Komisijos išvadą, kad **oro uosto valdytojai nebuvo ginčijamos pagalbos schemos naudos gavėjai**. Todėl jis taip pat nusprendė, kad Komisija teisėtai neišnagrinėjo oro transporto bendrovių ir oro uosto valdytojų sandorių atsižvelgiant į rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus ūkio subjekto kriterijų. Iš tiesų šie valdytojai, kurie nepriklauso regionui, iš esmės tik įgyvendino jiems regiono nustatytą ginčijamos pagalbos schemą. Kita vertus, kiek tai susiję su šio kriterijaus taikymu regiono sprendimams, Bendrasis Teismas konstatavo, kad jis neveikė kaip investuotojas, nes jis sukūrė nagrinėjamą pagalbos schemą tik tam, kad vystytų Sardinijos ekonomiką. Kadangi regionas veikė kaip oro transporto didinimo ir rinkodaros paslaugų pirkėjas, Bendrasis Teismas pabrėžė, kad naudos, kuri reiškia pagalbą, buvimą galima atmesti ne dėl to, kad teikiamos abipusės paslaugos, bet dėl to, kad atitinkamos paslaugos įsigytos laikantis viešųjų pirkimų taisyklių, numatytų Sąjungos teisėje, arba bent jau pagal atvirą ir skaidrią procedūrą, užtikrinančią vienodo požiūrio į paslaugų teikėjus principo laikymąsi ir paslaugų pirkimą rinkos kaina. Šiuo atveju kvietimų pareikšti susidomėjimą, paskelbtų prieš **sudarant susitarimus su oro transporto bendrovėmis, Bendrasis Teismas nelaikė prilygstančiais viešųjų pirkimų procedūroms, visų pirma dėl to, kad į kvietimus atsakiusių oro transporto bendrovių atranka nebuvo vykdoma pagal tikslus kriterijus**.

Ketvirta, Bendrasis Teismas konstatavo, kad Komisija galėjo ginčijamas priemones kvalifikuoti kaip „valstybės pagalbos schemą“, o tai jai leido, taip pat ir siekiant sumažinti administracinio darbo krūvį, nagrinėti bendras šių priemonių savybes, atskirai nenagrinėjant kiekvieno pagal šią schemą atlikto mokėjimo. Šiuo aspektu tai, kad Įstatyme Nr. 10/2010 oro transporto bendrovės nėra formaliai nurodytos kaip galutinės ir tikrosios ginčijamos pagalbos gavėjos (priešingi, jame gavėjais nurodyti oro uosto valdytojai), nėra kliūtis priemonę kvalifikuoti kaip „pagalbos schemą“, nes Komisija savo išvadą galėjo grįsti visais įgyvendintais priemonės elementais.

Antra, Bendrasis Teismas atmetė oro transporto bendrovių kaltinimus, susijusius su tuo, kad nebuvo iškraipyta konkurencija ir nebuvo poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai. Byloje T-716/17, jis, be kita ko, atmetė tai, kad oro transporto bendrovė šiuo aspektu gali remtis nedidele

suma, kurią jai sumokėjo Kaljario-Elmo oro uosto valdytojas. Iš tiesų argumentas, kad tai, ar pagalba buvo suteikta, turėjo būti nagrinėjama tokio valdytojo lygmeniu, jau buvo atmestas kaip nepagrįstas. Be to, atsakydamas į kaltinimą, kad Komisija turėjo išnagrinėti, ar ginčijamas mokėjimas buvo *de minimis* pagalba, Bendrasis Teismas priminė, kad nagrinėdama pagalbos schemą Komisija gali apsiriboti atitinkamos schemos savybių vertinimu ir neprivalo analizuoti pagalbos, kuri kiekvienu atskiru atveju suteikta pagal šią schemą, todėl **būtent nacionalinės valdžios institucijos turi patikrinti kiekvienos įmonės, su kuria susijęs susigrąžinimas, individualią situaciją.** Tuo remdamasis Bendrasis Teismas padarė išvadą, **kad Komisija neturėjo nagrinėti ginčijamų mokėjimų galimo *de minimis* pobūdžio.** Be to, Byloje T-607/17 Bendrasis Teismas pritarė Komisijos pasirinkimui ginčijamame sprendime netaikyti Reglamento Nr. 360/2012³. Toje byloje oro transporto bendrovė neįrodė, kad egzistuoja aiškiai apibrėžti viešosios paslaugos įsipareigojimai dėl kiekvieno oro maršruto, dėl kurio ji gavo finansavimą pagal ginčijamas priemones.

Galiausiai, Bendrasis Teismas bylose T-8/18 ir T-607/17 nusprendė, kad Komisija nepažeidė teisėtų lūkesčių principo, kai nurodė susigrąžinti sumas, kurias oro transporto bendrovės gavo vykdydamos su oro uosto valdytojais sudarytus susitarimus, taikant ginčijamas priemones. Šiuo aspektu jis pažymėjo, jog **oro transporto bendrovės negalėjo turėti teisėtų lūkesčių, kad pagalba yra teisėta,** nes ji neteisėta dėl to, kad buvo suteikta nelaukiant, kol Komisija pasisakys dėl priemonių, apie kurias jai pranešta. Jos taip pat negali turėti teisėtų lūkesčių dėl jų sutartinių santykių su oro uosto valdytojais komercinio pobūdžio, nes jos negalėjo nežinoti apie finansavimo metodus, numatytus regioniniame įstatyme, kuris buvo oficialiai paskelbtas nacionaliniu lygmeniu, taigi – apie atitinkamų lėšų valstybinę kilmę.

PASTABA: Apeliacinis skundas tik teisės klausimais dėl Bendrojo Teismo sprendimo ar nutarties gali būti paduotas Teisingumo Teismui per du mėnesius ir dešimt dienų nuo tokio sprendimo ar nutarties įteikimo dienos.

PASTABA: Ieškiniu dėl panaikinimo siekiama panaikinti Sąjungos teisei prieštaraujančius Sąjungos institucijų teisės aktus. Tam tikromis sąlygomis valstybės narės, Sąjungos institucijos ir asmenys Teisingumo Teisme arba Bendrajame Teisme gali pareikšti ieškinį dėl panaikinimo. Jeigu ieškinys pagrįstas, teisės aktas panaikinamas. Atitinkama institucija turi užpildyti teisės spragą, kuri gali atsirasti panaikinus teisės aktą.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Bendrojo Teismo.

Visas sprendimų tekstas ([T-607/17](#), [T-716/17](#) ir [T-8/18](#)) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

³ 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012, p. 8).