



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2012 m. gruodžio 19 d.*

„Apeliacinis skundas — Valstybės pagalba — „Imonės“ sąvoka — Ekonominė veikla — Oro uosto infrastruktūros statyba — Pakilimo ir nusileidimo takas“

Byloje C-288/11 P

dėl 2011 m. birželio 6 d. pagal Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateikto apeliacinio skundo

Mitteldeutsche Flughafen AG, įsteigta Leipcige (Vokietija),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, įsteigta Leipcige,

atstovaujamos *Rechtsanwälte* M. Núñez Müller ir J. Dammann,

apeliantės,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

Europos Komisijai, atstovaujamai B. Martenczuk ir T. Maxian Rusche, nurodžiusiai adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

atsakovei pirmojoje instancijoje,

Vokietijos Federacinei Respublikai,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), atstovaujamai *Rechtsanwälte* L. Giesberts ir G. Kleve,

įstojusioms į bylą šalims pirmojoje instancijoje,

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Jarašiūnas (pranešėjas), teisėjai A. Ó Caoimh ir C. Toader,

generalinė advokatė E. Sharpston,

posėdžio sekretorius M. Aleksejev, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. lapkričio 14 d. posėdžiui,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

* Proceso kalba: vokiečių.

priima šį

Sprendimą

- 1 Apeliaciniu skundu *Mitteldeutsche Flughafen AG* (toliau – MF) ir *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* (toliau – FLH) prašo iš dalies panaikinti 2011 m. kovo 24 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Freistaat Sachsen ir kt. prieš Komisiją* (T-443/08 ir T-455/08, Rink. p. II-1311, toliau – skundžiamas sprendimas), kuriuo šis teismas byloje T-455/08, pirma, panaikino 2008 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo 2008/948/EB dėl Vokietijos priemonių DHL ir Leipziger-Halės oro uosto naudai (OL L 346, p. 1, toliau – ginčijamas sprendimas) 1 straipsnį, kiek jame nustatytas 350 mln. eurų valstybės pagalbos, kurią Vokietijos Federacinė Respublika ketino suteikti naujam pietiniam takui tiesti ir susijusiems oro uosto įrenginiams statyti Leipziger-Halės oro uoste, dydis, ir, antra, atmetė likusią ieškinio dalį.

Ginčo aplinkybės ir ginčijamas sprendimas

- 2 Iš skundžiamo sprendimo 1–12 punktų matyti, kad Leipziger-Halės oro uostą eksploatuoja FLH, kuri yra MF dukterinė bendrovė, kurios akcininkai yra Saksonijos ir Saksonijos-Anhalto federalinės žemės, taip pat Dresdeno (Vokietija), Halės (Vokietija) ir Leipziger miestai. 2004 m. lapkričio 4 d. MF nusprendė statyti naują pakilimo ir nusileidimo taką (toliau – naujasis pietinis takas), kuris turėjo būti finansuojamas iš 350 mln. eurų dydžio viešųjų akcininkų kapitalo įnašo į MF arba į FLH.
- 3 DHL grupė (toliau – DHL), veikianti skubių siuntų sektoriuje, kurios 100 % akcijų priklauso *Deutsche Post AG*, po derybų su keliais oro uostais nusprendė nuo 2008 m. perkelti savo Europos oro krovinių logistikos centrą iš Briuselio (Belgija) į Leipziger-Halės oro uostą. 2005 m. rugsėjo 21 d. FLH, MF ir *DHL Hub Leipzig GmbH* (toliau – *DHL Hub Leipzig*) pasirašė bendrąjį susitarimą, pagal kurį FLH įpareigojama įrengti naująjį pietinį taką ir per visą susitarimo galiojimo laiką vykdyti kitus įsipareigojimus, t. y. užtikrinti, kad DHL galėtų nuolat naudotis minėtu taku, ir suteikti galimybę, kad ne mažiau kaip 90 % DHL ar jos pavedimu vykdomo oro transporto bet kuriuo momentu galėtų būti organizuota iš pietinio tako.
- 4 2005 m. gruodžio 21 d. Saksonijos federalinė žemė išdavė FLH ir *DHL Hub Leipzig* garantinį raštą (toliau – garantinis raštas). Jis skirtas užtikrinti FLH finansiniam pajėgumui bendrojo susitarimo galiojimo laikotarpiu ir juo Saksonijos federalinė žemė įsipareigoja atlyginti *DHL Hub Leipzig* žalą ir nuostolius, jeigu Leipziger-Halės oro uostas nebegalėtų būti naudojamas, kaip numatyta.
- 5 2006 m. balandžio 5 d. Vokietijos Federacinė Respublika, laikydamasi 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias [EB 88] straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 339), 2 straipsnio 1 dalies, pateikė bendrąjį susitarimą ir garantinį raštą Europos Bendrijų Komisijai.
- 6 2006 m. lapkričio 23 d. raštu Komisija informavo Vokietijos Federacinę Respubliką apie sprendimą pradėti EB 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą. Ši procedūra pradėta dėl bendrojo susitarimo, garantinio rašto ir kapitalo įnašo.
- 7 2008 m. liepos 23 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą. Šiame sprendime ji teigė, kad kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, suderinama su bendrąja rinka pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą. Tačiau ji tvirtino, kad garantinis raštas ir bendrajame susitarime numatytos neribotos garantijos nesuderinami su bendrąja rinka, ir pareikalavo, kad Vokietijos Federacinė Respublika susigrąžintų pagalbos dalį, kuri jau buvo suteikta DHL pagal minėtas garantijas.

- 8 Kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 62 ir 67 punktų, kapitalo įnašas suteiktas anksčiau, negu priimtas ginčijamas sprendimas; Komisija tai patvirtino per posėdį.

Procesas Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas

- 9 Ieškiniais, kuriuos Bendrojo Teismo kanceliarija gavo 2008 m. spalio 6 d., Saksonijos federalinė žemė ir Saksonijos-Anhalto federalinė žemė (byla T-443/08) bei MF ir FLH (byla T-455/08) prašė panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnį, kiek jame Komisija nusprendė, pirma, kad kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, ir, antra, kad ši valstybės pagalba siekia 350 mln. eurų.
- 10 2009 m. kovo 30 d. ir 2010 m. birželio 24 d. nutartimis Bendrojo Teismo aštuntosios kolegijos pirmininkas patenkinio Vokietijos Federacinės Respublikos ir *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV* (ADV) (toliau – ADV) prašymus leisti įstoti į bylas ir nutarė sujungti šias bylas, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis.
- 11 Grįsdamos ieškinį MF ir FLH, palaikomos ADV, pateikė aštuonis ieškinio pagrindus, iš esmės susijusius su, pirma, EB 87 straipsnio 1 dalies pažeidimu, antra, su tuo, kad FLH negali būti valstybės pagalbos gavėja, trečia, su tuo, kad FLH negali būti vienu metu kvalifikuota kaip valstybės pagalbos davėja ir kaip jos gavėja, ketvirta, su teisės akto negaliojimo atgal, teisinio saugumo, teisėtų lūkesčių apsaugos ir lygybės principų pažeidimu, penkta, su tuo, kad dėl Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL C 312, 2005, p. 1, toliau – 2005 m. gairės) pažeidžiama pirminė teisė, šešta, su procedūriniais trūkumais, kurie nurodyti papildomai, septinta, su iš EB sutarties kylančio kompetencijų paskirstymo pažeidimu ir, aštunta, su prieštaravimu ir motyvacijos stoka, kiek tai susiję su tariamos pagalbos dydžiu.
- 12 Bendrasis Teismas sujungė bylas T-443/08 ir T-455/08, kad būtų bendrai priimtas sprendimas, ir skundžiamu sprendimu pirmojoje byloje atmetė ieškinį kaip nepagrįstą, o antrojoje panaikino ginčijamo sprendimo 1 straipsnį, kiek jame nustatyta 350 mln. eurų dydžio valstybės pagalba, kurią Vokietijos Federacinė Respublika ketino suteikti naujam pietiniam pakilimo ir nusileidimo takui tiesti ir susijusiems oro uosto įrenginiams statyti Leipzigo-Halės oro uoste, ir atmetė likusią ieškinio dalį.
- 13 Pirmąjį ieškinio pagrindą, kurį grįsdamos ieškovės byloje T-455/08, be kita ko, tvirtino, kad „įmonės“ sąvoka, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, netaikoma regioniniams oro uostams, kiek tai susiję su oro uosto infrastruktūros finansavimu, Bendrasis Teismas atmetė dėl skundžiamo sprendimo 87–100 punktuose išdėstytų motyvų ir teigė, kad eksploatuodama pietinį taką FLH vykdo ekonominę veiklą, nuo kurios negalima atskirti šio tako statybų veiklos.
- 14 Skundžiamo sprendimo 102–107 punktuose Bendrasis Teismas atmetė ieškovių argumentą, kad naujojo pietinio tako statyba priklauso regioninės, ekonominės ar transporto politikos sritims, kurių Komisija negali kontroliuoti pagal EB sutarties normas dėl valstybės pagalbos, remiantis Komisijos komunikatu dėl [EB 87] ir [88] straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994, p. 5, toliau – 1994 m. komunikatas). Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad oro uostų sektoriuje yra įvykę pokyčių, visų pirma susijusių su šio sektoriaus struktūra ir ekonomine bei konkurencijos situacija jame, ir kad priėmus 2000 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimą *Aéroports de Paris prieš Komisiją* (T-128/98, Rink. p. II-3929) ir 2002 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Aéroports de Paris prieš Komisiją* (C-82/01 P, Rink. p. I-9297, toliau kartu vadinami sprendimais *Aéroports de Paris*) teismo praktikoje nuo 2000 m. pripažinta, jog oro uostų valdytojai iš principo vykdo ekonominę veiklą, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį.
- 15 Be to, skundžiamo sprendimo 108–116 punktuose Bendrasis Teismas atmetė ieškovių argumentus dėl tariamo oro uostų infrastruktūrų statybų ir eksploatavimo veiklos atskirtinumo. Jis pažymėjo, pirma, kad naujojo pietinio tako statyba buvo išankstinė jo eksploatavimo sąlyga, antra, kad atitinkami

subjektai šiuo atveju buvo tie patys, trečia, kad remdamasi tuo, jog šioje byloje nagrinėjama infrastruktūrą FLH eksploatavo siekdama komercinių tikslų ir ši infrastruktūra buvo naudojama siekiant šių tikslų, Komisija pateikė pakankamai aplinkybių, leidžiančių pagrįsti ryšį tarp naujojo pietinio tako statybos ir eksploatavimo, ir, ketvirta, kad naujojo pietinio tako statyba yra veikla, tiesiogiai susijusi su oro uosto infrastruktūros valdymu, ir kad tai, jog veiklą vykdo ne privatus ūkio subjektai ar kad ji nėra pelninga, nėra reikšmingi kriterijai, kad būtų atmesta galimybė kvalifikuoti tokią veiklą kaip ekonominę.

- 16 Galiausiai skundžiamo sprendimo 117–119 punktuose Bendrasis Teismas nepritarė ieškovių argumentams, kuriais jos ginčijo sprendimą *Aéroports de Paris* svarbą, ir to sprendimo 120 punkte padarė išvadą, kad Komisija teisingai nusprendė, jog kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį.
- 17 Ketvirtąjį ieškinio pagrindą, kuriuo remiasi ieškovės byloje T-455/08, susijusį su teisės akto negaliojimo atgal, teisinio saugumo, teisėtų lūkesčių apsaugos ir lygybės principų pažeidimu, Bendrasis Teismas atmetė ir skundžiamo sprendimo 157–164 punktuose pažymėjo, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, Komisija netaikė 2005 m. gairių, o įgyvendino sprendimuose *Aéroports de Paris* įtvirtintus principus. Skundžiamo sprendimo 166–172, 181 ir 182 punktuose Bendrasis Teismas taip pat atmetė kaltinimus dėl teisėtų lūkesčių apsaugos, teisinio saugumo ir lygybės principų pažeidimo bei penktąjį ieškinio pagrindą, susijusį su tuo, kad 2005 m. gairėmis pažeidžiama pirminė teisė.
- 18 Skundžiamo sprendimo 192 ir 201–209 punktuose Bendrasis Teismas atmetė ir šeštąjį ieškovių toje byloje pateiktą ieškinio pagrindą, susijusį su procedūriniais trūkumais; ieškovės papildomai tvirtino, kad kapitalo įnašas turi būti pripažintas „esama pagalba“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunktį, bei septintąjį ieškinio pagrindą, kurį jos pateikė toje byloje, susijusį su iš EB sutarties kylančio kompetencijų paskirstymo pažeidimu.
- 19 Tačiau Bendrasis Teismas patenkino ieškovių aštuntąjį ieškinio pagrindą, kurį jos pateikė, kad pagrįstų ieškinį byloje T-455/08, ir kuris susijęs su prieštaravimu ir motyvacijos stoka, kiek tai susiję su pagalbos dydžiu. Šiuo klausimu Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 230 punkte teigė, kad ginčijamo sprendimo rezoliucinėje dalyje nurodytas pagalbos dydis – 350 mln. eurų, atsižvelgiant į jo konstatuojamosiose dalyse išdėstytus motyvus, yra neteisingas, nes iš šių konstatuojamųjų dalių matyti, kad viešųjų paslaugų užduotims tenkančios sumos nėra valstybės pagalba, todėl turi būti atimtos iš bendros valstybės pagalba pripažinto kapitalo įnašo sumos.

Šalių reikalavimai

- 20 MF, FLH ir ADV Teisingumo Teismo prašo:
 - panaikinti skundžiamo sprendimo rezoliucinės dalies 4 punktą, kuriuo buvo atmesta likusi ieškinio byloje T-455/08 dalis, ir sprendimą dėl bylinėjimosi išlaidų,
 - priimti galutinį sprendimą byloje ir patenkinti ieškinį byloje T-455/08, kiek juo siekiama panaikinti tą ginčijamo sprendimo dalį, kurioje Komisija nustatė, kad Vokietijos Federacinės Respublikos suteikta investicinė priemonė, skirta naujam pietiniam pakilimo ir nusileidimo takui tiesti ir susijusiems oro uosto įrenginiams statyti, yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, ir
 - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi apeliacinėje instancijoje ir pirmojoje instancijoje išlaidas.
- 21 Komisija prašo atmesti apeliacinį skundą ir priteisti iš apeliančių bylinėjimosi išlaidas.

Dėl apeliacinio skundo

- 22 Grįsdamos apeliacinį skundą apeliančės remiasi penkiais pagrindais, susijusiais, pirma, su EB 87 straipsnio 1 dalies pažeidimu, antra, su teisės akto negaliojimo atgal, teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principų pažeidimu, trečia, su Reglamento Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunkčio, 17 ir 18 straipsnių pažeidimu, ketvirta, su iš EB sutarties kylančio kompetencijų paskirstymo pažeidimu ir, penkta, su pareigos motyvuoti sprendimus pažeidimu.

Dėl pirmojo apeliacinio skundo pagrindo, susijusio su EB 87 straipsnio 1 dalies pažeidimu

Šalių argumentai

- 23 Apeliančės kaltina Bendrąjį Teismą, kad šis naujojo pietinio tako statybos finansavimą pripažino valstybės pagalba, ir tvirtino, jog FLH šiuo aspektu laikytina įmone, nes jo statyba yra ekonominė veikla, kaip ji suprantama pagal teisės normas dėl valstybės pagalbos.
- 24 Jų nuomone, reikia atskirti oro uosto infrastruktūros statybą ir jos eksploatavimą. Priešingai, nei reikalaujama pagal nusistovėjusią Europos Sąjungos teismų praktiką, Bendrasis Teismas šių veiklos rūšių nenagrinėjo atskirai ir preziumavo, kad jos neatskiriamos, taip pat skundžiamo sprendimo 96 punkte konstatavo, kad pakilimo ir nusileidimo takai yra „esminiai“ oro uosto valdytojo ekonominės veiklos elementai ir kad šių takų statybos leidžia oro uostui vykdyti savo pagrindinę ekonominę veiklą. Bendrasis Teismas taip pat nepatikrino, ar šios veiklos rūšys neatskiriamos, ir neatsižvelgė į tai, kad jos susijusios su skirtingais subjektais ir sektoriais.
- 25 Vertinant ekonominę veiklos pobūdį, nėra labai svarbu, kad ši veikla yra kitos veiklos „išankstinė sąlyga“, ir nereikia atskirti atitinkamo subjekto pagrindinės veiklos ir susijusios veiklos, nes pagal teismo praktiką reikalaujama vertinti visas šio subjekto vykdomos veiklos rūšis.
- 26 Be to, infrastruktūros statybų ir eksploatavimo atskyrimas yra pagrindinis Komisijos praktikos principas, įtvirtintas, kiek tai susiję su oro uostais, 1994 m. komunikato, kuris 2005 m. gairėmis buvo ne panaikintas, o tik papildytas, 12 punkte. Taigi Bendrasis Teismas neteisingai nusprendė, kad Komisija neturėjo taikyti 1994 m. komunikato, nors jis neprieštarauja pirminei teisei, nes EB sutartyje nenustatyti Europos Sąjungos įgaliojimai infrastruktūros politikos srityje.
- 27 Aiškindami pirminę teisę Europos Sąjungos teismai esą nereikalauja taikyti valstybės pagalbą reglamentuojančių nuostatų oro uostų infrastruktūros priemonėms ir teigia, kad šios nuostatos turėtų būti taikomos tik oro uosto eksploatavimo veiklai. Šiuo klausimu apeliančės remiasi minėtu Bendrojo Teismo sprendimu *Aéroports de Paris prieš Komisiją* ir 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *Ryanair prieš Komisiją* (T-196/04, Rink. p. II-3643) ir pažymi, kad aplinkybės, dėl kurių priimtas pirmasis minėtas sprendimas, susijusios su dideliu tarptautiniu oro uostu, kurio padėtis ekonominiu požiūriu labai skiriasi nuo regioninio oro uosto, kaip antai Leipcigo-Halės oro uostas, padėties.
- 28 Be to, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 115 punkte neteisingai konstatavo, jog aplinkybė, kad infrastruktūros statybos veiklą vykdo ne privatūs ūkio subjektai, nėra reikšminga, nes rinkos egzistavimas suponuoja, kad tokie subjektai iš principo gali vykdyti nagrinėjamą veiklą. Bendrasis Teismas preziumavo, kad naujojo pietinio tako statyba yra ekonominė veikla, bet nenagrinėjo išsamių argumentų, kuriais ginčijamas šios veiklos rinkos egzistavimas ir realios ekonominės situacijos.
- 29 Oro uosto infrastruktūros statyba negali būti laikoma ekonomine veikla, kai nėra perspektyvų gauti pelno, nes, priešingai, nei teigė Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 94 punkte, statybų išlaidų neįmanoma perkelti vartotojams naudojantis oro uosto mokesčiais. Privatūs investuotojai negali nevaržomi perkelti šių išlaidų vartotojams, nes mokesčius turi patvirtinti federalinės žemės, kurioje yra

oro uostas, kompetentingos institucijos, kurios savo patvirtinimą grindžia kriterijais, visiškai nesusijusiais su oro uosto infrastruktūros statybų išlaidomis. Todėl tokios infrastruktūros statybos yra veikla, kurią visada vykdo ir turi vykdyti viešieji subjektai.

- 30 Kaip ir apeliantės, ADV, Vokietijos oro uostus eksploatuojančių bendrovių asociacija, teigia, kad oro uosto infrastruktūros finansavimo ar jos statybų pripažinimas ekonomine veikla prieštarauja Sąjungos teisei.
- 31 Anot jos, būtina funkcinio požiūriu atskirti tokios infrastruktūros statybą ir jos eksploatavimą tiek teisiškai, tiek atsižvelgiant į faktines aplinkybes. Ji visų pirma pažymi, kad Bendrojo Teismo išvada, jog naujojo pietinio tako statyba būtina oro uostui eksploatuoti ir negali būti vertinama atskirai, yra pernelyg bendra ir ja remiantis bet kokia veikla, reikalinga oro uostą eksploatuojančio asmens veiklai, įskaitant su viešosios valdžios užduočių vykdymu susijusias priemones, būtų laikoma ekonomine.
- 32 Iš tiesų privatūs asmenys nefinansuoja naujos oro uosto infrastruktūros statybos, bent mažuose ir vidutiniuose oro uostuose, o privačios įmonės tik išigyja ir eksploatuoja jau egzistuojančią arba valstybės pastatytą infrastruktūrą. Nepaisant oro uostų sektoriaus plėtros, vis dar neįmanoma finansuoti didelių infrastruktūros statybos išlaidų iš pajamų, gautų eksploatuojant. Taigi be pelno nėra ir ekonominės veiklos.
- 33 Be to, ADV teigia, kad Bendrasis Teismas ir Komisija klaidingai ir prieštaringai rėmėsi sprendimais *Aéroports de Paris*. Remiantis šia teismo praktika, negalima daryti išvados, kad oro uosto infrastruktūros statybos ekonominį pobūdį lemia eksploatavimo ekonominis pobūdis. Nei Komisija, nei Bendrasis Teismas tinkamai teisiškai nepagrindė, kodėl, priešingai, nei numatyta 1994 m. komunikate, oro uosto statybos finansavimą turi nagrinėti Komisija. Iš tiesų oro uosto infrastruktūros statybos yra esminis bendrojo intereso paslaugų elementas, nes ši užduotis yra tipiška viešosios valdžios užduotis.
- 34 Komisija iš principo tvirtina, kad apeliančių teiginys, jog oro uosto infrastruktūros statybų veiklą reikia vertinti neatskiriant nuo oro uosto eksploatavimo, yra akivaizdžiai neteisingas. Anot jos, nuo tada, kai buvo priimti sprendimai *Aéroports de Paris*, įtvirtinta, kad oro uosto įrenginių suteikimas atlygintinai yra ekonominė veikla, kuriai taikomos Sąjungos konkurencijos teisės normos. Taigi oro uostą eksploatuojančio asmens naudojamų įrenginių statybos išlaidos yra investicinės išlaidos, kurių paprastai patiria komercinė įmonė. Todėl, anot šios institucijos, Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai konstatavo, kad FLH yra įmonė ir kad naujojo pietinio tako statyba yra neatskiriama jos ekonominės veiklos dalis.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 35 Grįsdamos pirmąjį apeliacinio skundo pagrindą apeliantės, palaikomos ADV, iš esmės nurodo tuos pačius argumentus, kuriuos pateikė Bendrajam Teismui, t. y. kad oro uosto infrastruktūros statyba ar plėtra nėra ekonominė veikla, patenkanti į Sąjungos teisės normų dėl valstybės pagalbos taikymo sritį, todėl jų finansavimas iš valstybės išteklių negali būti laikomas valstybės pagalba.
- 36 Nagrinėjant apeliacinį skundą reikia išnagrinėti, ar šiuo atveju Bendrasis Teismas pažeidė EB 87 straipsnio 1 dalį, kai nusprendė, kad FLH, kuri eksploatuoja Leipcigo-Halės oro uostą ir kartu su MF gavo kapitalo įnašą, skirtą naujojo pietinio tako statybai finansuoti, veikla, kiek ji susijusi su šiomis statybomis, yra ekonominio pobūdžio ir kad dėl to Komisija teisingai teigė, jog minėtas kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

- 37 Visų pirma pažymėtina, kad, kaip teigia apeliančios ir ADV, 1994 m. komunikato 12 punkte nustatyta, jog „infrastruktūros (oro uostų, greitkelių, tiltų ir t. t.) projektų įgyvendinimas yra bendros ekonominės politikos priemonė, kurios Komisija negali tikrinti pagal su valstybės pagalba susijusias Sutarties nuostatas“.
- 38 Bendrasis Teismas atmetė ieškovių argumentus, susijusius su šiuo komunikatu, skundžiamo sprendimo 104–106 punktuose:
- „104 Tačiau reikia priminti, jog, viena vertus, klausimas, ar tam tikra pagalba yra valstybės pagalba, kaip nustatyta EB sutartyje, turi būti sprendžiamas remiantis objektyvia informacija, kuri vertinama tą dieną, kurią Komisija priima sprendimą (šiuo klausimu žr. 2006 m. birželio 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija ir Forum 187 prieš Komisiją*, C-182/03 ir C-217/03, Rink. p. I-5479, 137 punktą ir [2008 m. liepos 1 d.] Sprendimo *La Poste prieš UFEX ir kt.* [C-341/06 P ir C-342/06 P, Rink. p. I-4777] 95 punktą), ir, kita vertus, kad nors Komisija privalo laikytis savo pačios nustatytų rekomendacijų ir priimtų komunikatų valstybės pagalbos srityje, ji jų yra saistoma tik tiek, kiek jų tekstas atitinka teisingą EB sutarties normų taikymą, ir šie tekstai negali būti aiškinami taip, kad būtų susiaurinta EB 87 ir 88 straipsnių taikymo sritis ar pažeidžiami juose nustatyti tikslai (žr. 2008 m. rugsėjo 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija ir kt. prieš Kronofrance*, C-75/05 P ir C-80/05 P, Rink. p. I-6619, 65 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 105 Oro uostų sektoriuje yra įvykę ginčijamo sprendimo 169–171 konstatuojamosiose dalyse aptartų pokyčių, visų pirma susijusių su šio sektoriaus struktūra ir ekonomine bei konkurencijos situacija jame. Be to, priėmus sprendimus [*Aéroports de Paris*] nuo 2000 m. pripažinta, jog oro uostų valdytojai iš principo vykdo ekonominę veiklą, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, kuri patenka į valstybės pagalbą reglamentuojančių nuostatų taikymo sritį, ir tai buvo patvirtinta minėtame Sprendime *Ryanair prieš Komisiją* (88 punktas).
- 106 Todėl pagal šio sprendimo 104 punkte nurodytą teismo praktiką priimdama ginčijamą sprendimą Komisija privalėjo atsižvelgti į šiuos pokyčius ir į šį išaiškinimą bei į jų įtaką, susijusią su EB 87 straipsnio 1 dalies taikymu oro uostų valdymo veiklai vykdyti reikalingos infrastruktūros finansavimui, net jeigu dėl to reikėjo netaikyti 1994 m. komunikato 12 punkto. Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, pasakytina, kad Komisija nepadarė klaidos, kai ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje teigė, jog nuo 2000 m. galimybė taikyti valstybės pagalbą reglamentuojančias nuostatas oro uostams negali būti atmesta *a priori*.“
- 39 Šiuose Bendrojo Teismo argumentuose nėra teisės klaidos. Atsižvelgiant į faktines ir teisines aplinkybes, susiklosčiusias Komisijos sprendimo priėmimo momentu, Komisija turėjo nagrinėti kapitalo įnašą pagal EB 88 straipsnyje jai suteiktus įgaliojimus. Todėl Bendrasis Teismas buvo teisingas, kai, pirma, atmetė ieškovių argumentus dėl 1994 m. komunikato ir, antra, priemonę, dėl kurios į jį kreiptasi, nagrinėjo atsižvelgdamas į jos elementus, o ne į minėtą komunikatą ir konkrečiai vertino, ar naujojo pietinio tako statyba yra ekonominė veikla.
- 40 Šiuo atžvilgiu dėl šioje byloje nagrinėjamos eksploatavimo ir statybos veiklos neatskiriamumo, kuri ginčijo ieškovės, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 89 punkte pažymėjo, kad ekonominė veikla yra bet kokia veikla, kai konkrečioje rinkoje siūlomos prekės ar paslaugos (2008 m. liepos 1 d. Sprendimo *MOTOE*, C-49/07, Rink. p. I-4863, 21 punktas), ir skundžiamo sprendimo 93 punkte teisingai teigė, kad eksploatuodama Leipcigo-Halės oro uostą FLH vykdo ekonominę veiklą, kai regioninių oro uostų paslaugų rinkoje siūlo oro uosto paslaugas už atlygį, kurį, be kita ko, sudaro oro uosto mokesčiai (žr. minėto 2002 m. spalio 24 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją* 78 punktą). Savarankiškai vertindamas faktines aplinkybes Bendrasis Teismas šiuo klausimu konstatavo, kad tokios rinkos egzistavimą nagrinėjamu atveju patvirtina tai, kad dėl DHL Europos logistikos centro įkūrimo Leipcigo-Halės oro uostas konkuruoja su kitais regioniniais oro uostais, ir apeliaciniame procese apeliančios šito neginčia.

- 41 Skundžiamo sprendimo 94 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, kad naujojo pietinio tako eksploatavimas yra FLH ekonominės veiklos dalis, nes ginčijamo sprendimo 177 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, jog šią infrastruktūrą FLH eksploatuos siekdama komercinių tikslų ir kaip atlyginimo už jo naudojimą reikalaus mokėti mokesčius. Jis pažymėjo, kad Komisija ginčijamo sprendimo 15 konstatuojamojoje dalyje nurodė, jog oro uosto mokesčiai yra pagrindinis šio tako finansavimo šaltinis, o šis takas leis FLH padidinti savo pajėgumus ir išplėsti Leipcigo-Halės oro uosto eksploatavimo veiklą.
- 42 Galiausiai skundžiamo sprendimo 95–100 punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, kad negalima atskirti naujojo pietinio tako statybos nuo vėlesnio jo naudojimo, ir, be kita ko, to sprendimo 99 punkte pažymėjo, kad pagal savo pobūdį ir dalyką šio tako statyba savaime nepriskirtina viešosios valdžios įgaliojimams, o to ieškovės tiesiogiai ir neteigia. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Bendrasis Teismas patenkinio panaikinimo pagrindą, susijusį su pagalbos sumos prieštaravimu ir motyvacijos stoka, ir skundžiamo sprendimo 225 ir 226 punktuose nurodė, kad ginčijamo sprendimo 182 ir 183 konstatuojamosiose dalyse Komisija pripažino, jog tam tikros išlaidos, kurioms buvo suteiktas kapitalo įnašas, priskirtinos viešųjų paslaugų sričiai, t. y. susijusios su saugumo ir policijos funkcijomis, priešgaisrinės saugos priemonėmis ir viešąja tvarka, darbo sauga, Vokietijos meteorologijos tarnyba ir skrydžių valdymo tarnyba, todėl jos negalėjo būti kvalifikuotos kaip valstybės pagalba.
- 43 Iš šių motyvų matyti, kad Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos iš esmės nusprenddamas, kad Komisija teisingai tvirtino, jog FLH atliekama naujojo pietinio tako statyba yra ekonominė veikla, todėl kapitalo įnašas, išskyrus su viešaisiais įgaliojimais susijusias išlaidas, kurias reikia išskaičiuoti iš bendros sumos, yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį.
- 44 Priešingai, nei teigia apeliančės, palaikomos ADV, siekdamas nustatyti, ar naujojo pietinio tako statybą Komisija galėjo pripažinti ekonomine veikla, Bendrasis Teismas, remdamasis teismo praktika (žr. 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, Rink. p. I-43, 19 punktą; minėto 2002 m. spalio 24 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją* 75 punktą ir minėto Sprendimo *MOTOE* 25 punktą), nagrinėjo šią veiklą ir svarstė, koks jos pobūdis. Tai darydamas jis nepreziūmavo, o atsižvelgdamas į konkrečias aplinkybes ir nepadarydamas teisės klaidos nustatė, kad ši veikla neatsiejama nuo FLH vykdomo oro uosto infrastruktūros eksploatavimo, o tai yra ekonominė veikla, nes naujojo pietinio tako statyba pagal savo pobūdį ir dalyką savaime niekaip nesusijusi su viešosios valdžios įgaliojimų vykdymu.
- 45 Šios išvados negali paneigti kiti apeliančių ir ADV pateikti argumentai.
- 46 Pirma, reikia atmesti argumentą, kad oro uosto infrastruktūros statyba ir oro uosto eksploatavimas susiję su skirtingais subjektais ir sektoriais, nes bet kuriuo atveju, kaip savarankiškai konstatavo Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 111 punkte, nagrinėjami tie patys subjektai, ir apeliacinėje byloje tai neginčijama.
- 47 Antra, nėra svarbu, jog Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo atitinkamai 96, 110 ir 111 punktuose pažymėjo, kad „pakilimo ir nusileidimo takai yra esminiai oro uosto valdytojo ekonominės veiklos elementai“, kad „nusileidimo tako statybų tikslas susijęs su pagrindine oro uosto ekonomine veikla“ ir kad „tako statybos ir plėtra yra išankstinė jo eksploatavimo sąlyga“. Šie argumentai netinkami oro uosto infrastruktūros statybos veiklos ekonominiam pobūdžiui patvirtinti dėl to, kad yra abstraktūs, ir dėl to, kad gali tiktai kai kuriai veiklai, priskiriamai prie viešosios valdžios įgaliojimų vykdymo. Tačiau jie nedaro įtakos Bendrojo Teismo teiginių, nurodytų šio sprendimo 40–42 punktuose, iš kurių matyti, kad šiuo atveju naujojo pietinio tako statyba yra ekonominė veikla, teisiniam pagrįstumui.
- 48 Trečia, reaguojant į ADV teiginį, kad oro uosto infrastruktūros statyba yra esminė bendrojo intereso paslaugų dalis ir tipiška viešoji funkcija, pakanka pažymėti, kad Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 99 punkte nurodė, jog pačios ieškovės aiškiai netvirtino, kad naujojo pietinio tako statyba savaime yra viešosios valdžios prerogatyva.

- 49 Galiausiai Bendrasis Teismas atmetė argumentą, kad oro uosto infrastruktūros statybos negali vykdyti privatūs subjektai, nes nėra tokio tipo veiklos rinkos dėl to, kad nėra perspektyvų, susijusių su pelnu, ir skundžiamo sprendimo 114 punkte pažymėjo, kad iš to, kas pasakyta, matyti, jog pietinio tako plėtra – tai veikla, kuri tiesiogiai susijusi su oro uosto infrastruktūros valdymu, o tai yra ekonominė veikla. Tai nustačius, Bendrajam Teismui nebereikėjo aiškintis, ar egzistuoja speciali oro uosto infrastruktūros statybų rinka.
- 50 Be to, skundžiamo sprendimo 115 straipsnyje Bendrasis Teismas teisingai priminė, jog tai, kad tam tikros veiklos nesiimtų privatūs ūkio subjektai arba kad ji nėra pelninga, nėra reikšmingas kriterijus kvalifikuojant tokią veiklą kaip ekonominę veiklą. Kaip nurodė Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 88 ir 89 punktuose, pagal nusistovėjusią teismo praktiką įmonės sąvoka konkurencijos teisėje apima bet kokią ekonominę veiklą vykdančią vienetą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo, o ekonominė veikla yra bet kokia veikla, kai konkrečioje rinkoje siūlomos prekės ar paslaugos (žr., be kita ko, minėto 2002 m. spalio 24 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją* 75 punktą, minėto Sprendimo *MOTOE* 21 ir 22 punktus ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *SELEX Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P, Rink. p. I-2207, 69 punktą). Iš to matyti, kad tai, ar veikla ekonominė, nepriklauso nei nuo ją vykdančio subjekto statuso (privatus ar viešas), nei nuo jos pelningumo.
- 51 Be to, atsakant į apeliančių argumentus dėl oro uosto mokesčių dydžio, reikia priminti, kaip minėta šio sprendimo 41 punkte, kad skundžiamo sprendimo 94 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, jog oro uosto mokesčiai sudaro pagrindinį naujojo pietinio tako finansavimo šaltinį, kaip nurodė Komisija ginčijamo sprendimo 15 konstatuojamojoje dalyje. Šis faktinių aplinkybių konstatavimas, iš kurio matyti, kad, priešingai, nei teigia apelianės, šio tako statybų išlaidos iš dalies perkeliamos vartotojams, išskyrus faktinių aplinkybių ar pateiktų įrodymų iškraipymo atvejus, savaime nėra Teisingumo Teismo kontrolei priklausančias teisės klausimas (žr., be kita ko, 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *British Aggregates prieš Komisiją*, C-487/06 P, Rink. p. I-10515, 97 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 52 Iš to matyti, kad pirmąjį apeliacinio skundo pagrindą reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtina ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl antrojo apeliacinio skundo pagrindo, susijusio su teisės akto negaliojimo atgal, teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principų pažeidimu

Šalių argumentai

- 53 Apelianės, palaikomos ADV, tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, nes nusprendė, jog Komisija netaikė 2005 m. gairių. Anot jų, Komisija jas taikė *de facto*, o Bendrasis Teismas, atsisakęs tai pripažinti, pažeidė teisės akto negaliojimo atgal, teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principus.
- 54 Pirmiausia, kiek tai susiję su pirmuoju principu, jos teigia, kad sprendimas dėl kapitalo įnašo FLH naudai buvo priimtas tada, kai buvo taikomas tik 1994 m. komunikatas. Tik 2005 m. pabaigoje įvyko Komisijos politikos pokyčių ir ši institucija nepanaikino šio komunikato, o jį papildė 2005 m. gairėmis. Jose buvo aiškiai nurodyta, kad jos netaikomos atgaline data.
- 55 Dėl tariamo teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principų pažeidimo apelianės teigia, kad, priešingai, nei pažymėjo Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 167 punkte, prieš priimant 2004 m. lapkričio 4 d. sprendimą dėl naujojo pietinio tako statybos ir finansavimo nebuvo nei sprendimų, nukrypstančių nuo 1994 m. komunikato, nei teismo praktikos, pagal kurią su valstybės pagalba susijusios teisės normos būtų taikomos oro uostų infrastruktūros statybai, taigi staigių Komisijos pozicijos pokyčių nebuvo galima numatyti.

- 56 Išnagrinėjus Komisijos priimtus sprendimus dėl oro uosto infrastruktūros finansavimo priemonių, paaiškėjo, kad prieš paskelbdama 2005 m. gaires ši institucija nebuvo priėmusi jokio sprendimo šiuo klausimu. Anksčiau ji šias priemones aiškiai laikė bendrosiomis ekonominės politikos priemonėmis, nepatenkančiomis į su valstybės pagalba susijusių teisės normų taikymo sritį, taip pat ir paskelbus sprendimus *Aéroports de Paris*. Tik 2005 m. sausio 19 d. Sprendime dėl valstybės pagalbos N 644i/2002 (Vokietija – Regioninių oro uostų statyba ir plėtra) ir 2005 m. balandžio 20 d. Sprendime dėl valstybės pagalbos N 355/2004, susijusiam su Antverpeno oro uostu, Komisija pirmą kartą ketino taikyti šias normas oro uostų infrastruktūros statybai ir plėtrai, bet priminė principą, kad jos netaikytinos. Tačiau darant prielaidą, kad šie sprendimai buvo svarbūs, jie negalėjo sugriauti atitinkamų ūkio subjektų teisėtų lūkesčių, nes buvo paskelbti ne *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, o Komisijos interneto svetainėje tik proceso kalba.
- 57 Šiuo klausimu Bendrasis Teismas klaidingai rėmėsi, visų pirma, minėtais sprendimais *Aéroports de Paris* ir *Ryanair prieš Komisiją*, kurie susiję tik su tokios infrastruktūros eksploatavimu, 2001 m. kovo 13 d. Komisijos sprendimu dėl valstybės pagalbos N 58/2000 (Italija – Piemonte oro uostų sistemos skatinimas; toliau – 2001 m. kovo 13 d. Komisijos sprendimas), kuriame visiškai neabejojama, kad oro uostų infrastruktūros finansavimo priemonės yra bendrosios politikos priemonės, ir galiausiai Vokietijos vyriausybės pranešimu apie valstybės pagalbą N 644i/2002, kuri buvo ne individualiai taikoma priemonė, o pagalbos schema. Valstybės narės dažnai praneša apie savo nacionalinės teisės aktus dėl teisinio saugumo priežasčių, net jei mano, kad tai nėra pagalba.
- 58 Per posėdį apeliančės pridūrė, kad sprendimai *Aéroports de Paris* ir 2001 m. kovo 13 d. Komisijos sprendimas buvo paskelbti tik *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*, kad jų nebuvo galima rasti vokiečių kalba Komisijos interneto svetainėje ir kad susirašinėjimas tarp jos ir valstybių narių nebuvo skelbtas.
- 59 Galiausiai apeliančės kaltina Bendrąjį Teismą, kad šis nenagrinėjo jų pateiktų argumentų dėl 2005 m. gairių neteisėtumo. Be to, kad jos prieštarauja pirminei teisei, nes oro uosto infrastruktūros statyba jose kvalifikuojama kaip ekonominė veikla, jos yra prieštaringos, nes jomis patvirtinamas 1994 m. komunikatas, bet paneigiamas ir pažeidžiamas teisinio saugumo principas.
- 60 Komisija prieštarauja visiems šiems argumentams, kurie, anot jos, paneigiami tiesiog skaitant ginčijamą sprendimą, iš kurio matyti, kad siekiant nustatyti, ar egzistuoja pagalba, tas sprendimas grindžiamas ne 2005 m. gairėmis, o EB 87 straipsnio 1 dalimi, kaip ji išaiškinta sprendimuose *Aéroports de Paris*. Ji nurodo, kad, atsižvelgdama į šiuose sprendimuose pateiktus paaiškinimus dėl valstybės pagalbos sąvokos, kuri yra objektyvi teisinė sąvoka, ji negalėjo taikyti 1994 m. komunikato 12 punkto nepažeisdama minėto straipsnio.
- 61 Be to, atsižvelgiant į sprendimus *Aéroports de Paris* ir po jų priimtus sprendimus, anot Komisijos, 2004 m. pabaigoje nebebuvo teisėtos priežasties manyti, kad valstybės suteiktas finansavimas oro uosto pakilimo ir nusileidimo takui jokia būdu negali būti valstybės pagalba. Taigi teisėtų lūkesčių principas nebuvo pažeistas. Be to, 2005 m. gairės netaikytos, todėl apeliacinio skundo pagrindo dalis, susijusi su teisinio saugumo principo pažeidimu, akivaizdžiai neturi dalyko.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 62 Pirmą, dėl kaltinimo, kad pažeistas teisės akto negaliojimo atgal principas, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 157–160 punktuose pažymėjo:

„157<...> konstatuotina, kad, kiek tai susiję su kapitalo įnašo kvalifikavimu kaip valstybės pagalbos, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, niekas ginčijamame sprendime neleidžia matyti, jog Komisija taikė 2005 m. gairių nuostatas.

- 158 Pirmiausia dėl įmonės ir ekonominės veiklos kriterijaus ginčijamo sprendimo 173 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad iš sprendimų [*Aéroports de Paris*] matyti, jog oro uostų valdytojai iš principo vykdo ekonominę veiklą, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, kuri patenka į su valstybės pagalba susijusių nuostatų taikymo sritį. Atsižvelgdama į tuo metu neseniai įvykusių pokyčius šiame sektoriuje, Komisija, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje, laikėsi nuomonės, kad nuo 2000 m., kai buvo priimtas minėtas [2002 m. gruodžio 12 d.] Sprendimas *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, nebegalima *a priori* atmesti galimybės taikyti su valstybės pagalba susijusių nuostatų oro uostams. Taigi ginčijamo sprendimo 176 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad priėmus šį teismo sprendimą su valstybės pagalba susijusios nuostatos turi būti taikomos šiam sektoriui, ir pabrėžė, jog tai nereiskia 2005 m. gairių taikymo atgaline data, nes šiuo atveju kalbama vien apie Teisingumo Teismo atliktą valstybės pagalbos sąvokos paaiškinimą.
- 159 Šiam požiūriui reikia pritarti, nes Teisingumo Teismo teikiamas Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimas apsiriboja tik jos reikšmės ir turinio, taip kaip ji turėjo būti suprantama ir taikoma nuo jos priėmimo momento, paaiškinimu ir patikslinimu (žr. 2008 m. vasario 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BUPA ir kt. prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 159 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 160 Tai reiškia, kad dėl ekonominės veiklos vertinimo kriterijaus Komisija galėjo pagrįstai vadovautis sprendimuose [*Aéroports de Paris*] įtvirtintais principais, taikydama juos nagrinėjamo atvejo aplinkybėms, visų pirma kiek jis susijęs su oro uosto infrastruktūros finansavimu, ir tai nėra 2005 m. gairių taikymas atgaline data.“
- 63 Be to, skundžiamo sprendimo 161 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje esantis teiginys, jog, atsižvelgdama į oro uostų sektoriuje vykstančius pokyčius, Komisija 2005 m. gairėse „pritaikė“ sprendimuose *Aéroports de Paris* suformuluotą požiūrį visų rūšių oro uostams, neleidžia manyti, kad nagrinėjamu atveju ji taikė šias gaires. Skundžiamo sprendimo 162 ir 163 punktuose Bendrasis Teismas konstatavo, kad nagrinėdama ekonominės naudos ir priskyrimo valstybei kriterijus Komisija netaikė 2005 m. gairių, ir skundžiamo sprendimo 164 punkte padarė išvadą, kad, kvalifikuodama kapitalo įnašą kaip valstybės pagalbą, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį, Komisija netaikė 2005 m. gairių. Taigi jis šį kaltinimą atmetė.
- 64 Taip pasielgdamas Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos. Pirma, kaip paaiškėjo išnagrinėjus pirmąjį apeliacinio skundo pagrindą, remdamasis šio sprendimo 38 punkte nurodytais motyvais, jis iš esmės teisingai nusprendė, kad Komisija teisėtai netaikė 1994 m. komunikato. Antra, jis taip pat teisingai konstatavo, kad, kvalifikuodama kapitalo įnašą kaip valstybės pagalbą, Komisija netaikė 2005 m. gairių, bet vertino jį remdamasi išvadomis, kurias padarė iš sprendimų *Aéroports de Paris*, kiek tai susiję su EB 87 straipsnio 1 dalies taikymu.
- 65 Taigi Bendrasis Teismas taip pat teisingai pasielgė, kad nenagrinėjo ieškovių pateiktų argumentų dėl 2005 m. gairių teisėtumo ir skundžiamo sprendimo 182 punkte su tuo susijusius kaltinimus pripažino nepagrįstais.
- 66 Antra, skundžiamo sprendimo 166 punkte Bendrasis Teismas atmetė kaltinimus teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principų pažeidimu motyvuodamas tuo, kad jie pagrįsti klaidinga prielaida, jog 2005 m. gairės taikytos atgaline data. To sprendimo 167 punkte jis, be kita ko, pažymėjo:
- „Šie kaltinimai bet kuriuo atveju nėra pagrįsti. Teismų praktika [*Aéroports de Paris*], iš kurios matyti, kad oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, susiformavo 2000 m. Be to, [minėtame] Sprendime *Ryanair prieš Komisiją*, kuriame buvo nagrinėjama iki 2005 m. gairių priėmimo susiklosčiusi situacija, teismų praktika [*Aéroports de Paris*] buvo patvirtinta, kiek tai susiję su regioninio oro uosto eksploatavimu. Taip pat pasakytina, jog iš [2001 m. kovo 13 d.] Komisijos sprendimo matyti, kad tuo metu Komisija nebeatmetė galimybės, jog priemonė regioninių oro uostų

infrastruktūros plėtrai gali būti valstybės pagalba. Šiame sprendime, kuris, priešingai nei teigia ieškovės, taip pat buvo skirtas oro uostų infrastruktūros finansavimui, Komisija, kaip tai, be kita ko, matyti iš 17 konstatuojamosios dalies, iš esmės nusprendė, kad, jeigu nagrinėjama priemonė būtų pripažintina valstybės pagalba, ji būtų suderinama su bendrąja rinka pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą. Galiausiai reikia pažymėti, kad jeigu Vokietijos valdžios institucijos 2002 m. pranešė apie valstybės pagalbą N 644i/2002 dėl teisinio saugumo priežasčių, kaip tai leidžia suprasti ieškovės <...>, reiškia, jog jos svarstė nagrinėjamų priemonių, kurios buvo skirtos pagerinti regioninio oro uosto infrastruktūrą, galimybę būti pripažintomis valstybės pagalba. Be to, procedūroje dėl šios pagalbos 2003 m. birželio 30 d. Komisija su nuoroda į sprendimus [*Aéroports de Paris*] Vokietijos institucijoms iš esmės pranešė, kad nėra aišku, jog „pagalba regioninių oro uostų statyboms ir plėtrai gali būti <...> pripažinta bendra infrastruktūrai skirta priemone, neturinčia reikšmės valstybės pagalbos požiūriu“.

- 67 Šiuo klausimu pažymėtina, kad, kaip teisingai konstatavo Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 166 punkte, ieškovių argumentai, susiję su šiais kaltinimais, grindžiami klaidinga prielaida, kad Komisija ginčijamame sprendime 2005 m. gaires taikė atgaline data. Taigi Bendrasis Teismas pasielgė teisingai skundžiamo sprendimo 169 punkte atmesdamas šiuos kaltinimus.
- 68 Be to, tuos pačius argumentus, kiek jais ginčijamas skundžiamo sprendimo 167 punktas, reikia atmesti kaip nereikšmingus, nes jie susiję su to sprendimo pertekliniais motyvais (šiuo klausimu žr. 2009 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Bouygues ir Bouygues Télécom prieš Komisiją*, C-431/07 P, Rink. p. I-2665, 148 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 69 Todėl antrąjį apeliacinio skundo pagrindą reikia atmesti kaip iš dalies nereikšmingą ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl trečiojo apeliacinio skundo pagrindo, susijusio su Reglamento Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunkčio, 17 ir 18 straipsnių pažeidimu

Šalių argumentai

- 70 Anot apeliančių, palaikomų ADV, jei kapitalo įnašas laikytinas valstybės pagalba, jis bet kuriuo atveju turėtų būti pripažintas esama pagalba, nes tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas išplėsti Leipcigo-Halės oro uostą, t. y. 2004 m., neegzistavo rinka, regioniniai oro uostai nevykdė ekonominės veiklos ir nekonkuravo su kitais oro uostais. Todėl nagrinėjama priemonė tapo pagalba tik dėl vėlesnių oro uostų rinkos pokyčių. Taigi Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai atmetė šiuo klausimu papildomai pateiktą ieškinio pagrindą.
- 71 Komisija mano, kad šis pagrindas yra akivaizdžiai nepagrįstas. Pirma, kai buvo suteiktas kapitalo įnašas, rinkos sąlygos jau buvo gerokai pakitusios, todėl jis turėjo būti laikomas nauja pagalba. Antra, Reglamento Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunktis, 17 ir 18 straipsniai taikomi tik pagalbos schemoms.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 72 Pažymėtina, kad skundžiamo sprendimo 191–193 punktuose Bendrasis Teismas išdėstė motyvus, kuriais remdamasis manė, jog kapitalo įnašas buvo suteiktas tuo metu, kai Komisija jau buvo pranešusi mananti, kad toks finansavimas gali būti valstybės pagalba, ir nurodė:

„191 Dėl ieškovių argumentų, kad regioninių, kaip antai Leipcigo-Halės, oro uostų atveju, priimant sprendimą dėl pietinio tako įrengimo, neegzistavo rinka, nes šie oro uostai nevykdė ekonominės veiklos ir nekonkuravo tarpusavyje, pakanka priminti, jog nagrinėjant pirmąjį ieškinio pagrindą buvo nustatyta, kad FLH vykdo ekonominę veiklą ir konkuruoja su kitais oro uostais <...>, ir

konstatuoti, jog niekas neleidžia daryti išvados, kad taip nebuvo kapitalo įnašo suteikimo momentu. Kalbant apie 2005 m. gairėse Komisijos paminėtus pokyčius, pasakytina, kad šie pokyčiai įvyko iki 2004 m. priimto sprendimo finansuoti pietinį taką. Šių gairių 5 punkte Komisija kalba apie pokyčius, įvykusius „pastaraisiais metais“. Be to, Komisija jau buvo paminėjusi šiuos pokyčius [2001 m. kovo 13 d.] sprendime ir konkrečiai jo 11 konstatuojamojoje dalyje.

192 Šiomis aplinkybėmis negalima daryti prielaidos, kad kapitalo įnašas nebuvo pagalba jo suteikimo momentu, o tapo ja vėliau dėl bendrosios rinkos vystymosi.

193 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad kapitalo įnašas nebuvo esama pagalba, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunktį.“

73 Šiuo apeliacinio skundo pagrindu apeliantės visiškai netvirtina, kad šiuose argumentuose yra viena ar kelios teisės klaidos ar kad iškraipomi faktai, bet, iš esmės pakartodamos pirmojoje instancijoje pateiktus argumentus, ginčija faktinių aplinkybių vertinimą, kurį Bendrasis Teismas atliko skundžiamo sprendimo 191 punkte, ir tvirtina, kad tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas išplėsti Leipcigo-Halės oro uostą, t. y. 2004 m., rinka neegzistavo.

74 Iš to matyti, kad apeliantės šiais argumentais siekia, kad Bendrajam Teismui pateiktas ieškinys ir šio teismo skundžiamame sprendime atliktas faktinių aplinkybių vertinimas būtų išnagrinėtas iš naujo, o tai nepriklauso Teisingumo Teismo kompetencijai nagrinėjant apeliacinį skundą (žr. šio sprendimo 51 punkte nurodytą teismo praktiką ir 2000 m. liepos 4 d. Sprendimo *Bergaderm ir Goupil prieš Komisiją*, C-352/98 P, Rink. p. I-5291, 34 ir 35 punktus, taip pat 2003 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Eurocoton ir kt. prieš Tarybą*, C-76/01 P, Rink. p. I-10091, 46 ir 47 punktus).

75 Todėl trečiąjį apeliacinio skundo pagrindą reikia atmesti kaip nepriimtina.

Dėl ketvirtojo apeliacinio skundo pagrindo, susijusio su iš EB sutarties kylančio kompetencijų paskirstymo pažeidimu

Šalių argumentai

76 Apeliantės, palaikomos ADV, tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, nes skundžiamo sprendimo 203 punkte nusprendė, jog Komisija neviršijo savo įgaliojimų, kai kapitalo įnašą kvalifikavo kaip valstybės pagalbą. Jis neatsižvelgė į tai, kad sprendimas statyti transporto infrastruktūrą yra su teritorijų planavimu susijęs sprendimas, priimtas remiantis valstybės narės viešosios teisės nuostatomis. Infrastruktūros plėtros finansavimui taikydamas su valstybės pagalba susijusias teisės normas Bendrasis Teismas suteikė Komisijai įgaliojimų, kuriais apribota valstybių narių prerogatyva teritorijų planavimo srityje. Be to, tai prieštarauja subsidiarumo principui.

77 Anot Komisijos, Bendrasis Teismas teisingai konstatavo, kad pagal EB 88 straipsnį ji gali ir net privalo nagrinėti ir kontroliuoti valstybės pagalbą ir kad pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka nagrinėjimas yra jos išimtinė kompetencija. Taigi, pasak jos, apeliančių argumentai nepagrįsti.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 78 Išnagrinėjus pirmąjį apeliacinio skundo pagrindą paaiškėjo, kad Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos nusprenddamas, kad Komisija pagrįstai manė, jog kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį. Taigi Bendrasis Teismas taip pat nepadarė teisės klaidos, kai atmetė jam pateiktą pagrindą, susijusį su iš EB sutarties kylančio kompetencijų paskirstymo pažeidimu, ir skundžiamo sprendimo 203–205 punktuose nusprendė:

„203 Nagrinėjamu atveju <...> kalbant apie kaltinimą, kad Komisija pažeidė valstybių narių kompetenciją, reikia pažymėti, jog, kaip matyti iš pirmojo ieškinio pagrindo nagrinėjimo, Komisija nepadarė klaidos, kai nusprendė, kad kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį. Todėl <...> ji turėjo įgaliojimus jį vertinti pagal šio straipsnio 2 ir 3 dalis. Taigi ji negali būti pažeidusi valstybių narių įgaliojimų šiuo klausimu.

204 Dėl teiginio, kad regioninė ir ekonominė politika, kurios apima pietinio tako įrengimą, priklauso išimtinai valstybių narių kompetencijai, reikia konstatuoti, kad net jei tai būtų teisinga, dėl šios aplinkybės Komisija negalėtų prarasti savo valstybės pagalbos kontrolės įgaliojimų, kurie jai suteikti EB 87 ir EB 88 straipsniuose, kai įgyvendinant šias politikos sritis suteiktas finansavimas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį.

205 Galiausiai dėl aplinkybės, kad Komisija negali užtikrinti geresnės kontrolės, nei gali būti atlikta nacionaliniu lygmeniu, kaip to reikalaujama EB 5 straipsnio 2 dalyje, reikia konstatuoti, kad šis argumentas nereikšmingas, nes nustatyta, jog pagal EB sutartį Komisija turėjo įgaliojimus atlikti šiuo atveju nagrinėjamos priemonės kontrolę, nes tai yra valstybės pagalba.“

- 79 Konstatavęs, kad Komisija teisingai nusprendė, jog nagrinėjama priemonė yra valstybės pagalba, Bendrasis Teismas galėjo teisėtai padaryti išvadą, jog Komisija kontroliavo šią priemonę pagal EB 88 straipsnį, taigi neviršijo savo įgaliojimų ir tų, kurie suteikti Sąjungai. Be to, kadangi pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka vertinimas yra išimtinė jos kompetencija, kurios vykdymą prižiūri Sąjungos teismas (šiuo klausimu žr., be kita ko, 1992 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Lornoy ir kt.*, C-17/91, Rink. p. I-6523, 30 punktą ir 2006 m. kovo 23 d. Sprendimo *Enirisorse*, C-237/04, Rink. p. I-2843, 23 punktą), Bendrasis Teismas teisingai nusprendė, kad Komisija nepažeidė subsidiarumo principo.
- 80 Iš to matyti, kad ketvirtąjį apeliacinio skundo pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl penktojo apeliacinio skundo pagrindo, susijusio su pareiga motyvuoti sprendimus

Šalių argumentai

- 81 Apeliantės, palaikomos ADV, teigia, kad skundžiamame sprendime yra spragų, nes Bendrasis Teismas preziumuoja, jog vykdyta ekonominė veikla, remdamasis tik ginčijamu sprendimu ir neišnagrinėjęs jų pateiktų argumentų ir realios ekonominės situacijos.
- 82 Komisija nurodo, kad Bendrasis Teismas išsamiai išnagrinėjo argumentus, susijusius su tariamu EB 87 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Taigi, anot jos, jis laikėsi pareigos motyvuoti sprendimus.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 83 Reikia priminti, kad pareiga motyvuoti sprendimus įtvirtinta Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 36 straipsnyje, kuris, remiantis statuto 53 straipsnio pirma pastraipa, taikomas ir Bendrajam Teismui, ir Bendrojo Teismo procedūros reglamento 81 straipsnyje. Pagal nusistovėjusią teismo

praktiką Bendrojo Teismo sprendimo motyvuose turi būti pateikiami aiškūs ir nedviprasmiški argumentai, kad suinteresuotieji asmenys galėtų susipažinti su priimto akto pagrindimu, o Teisingumo Teismas – vykdyti jo kontrolę (2010 m. spalio 14 d. Sprendimo *Deutsche Telekom prieš Komisiją*, C-280/08 P, Rink. p. I-9555, 135 ir 136 punktus).

- 84 Bendrasis Teismas laikėsi šio reikalavimo ir skundžiamo sprendimo 87–121 punktuose aiškiai ir nedviprasmiškai išdėstė motyvus, dėl kurių atmetė ieškovių argumentus ir nusprendė, kad Komisija teisingai teigė, jog kapitalo įnašas yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal EB 87 straipsnio 1 dalį.
- 85 Kadangi penktasis apeliacinio skundo pagrindas nepagrįstas, jį reikia atmesti, taigi atmesti ir apeliacinį skundą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 86 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį, taikomą apeliacinėse bylose pagal šio reglamento 184 straipsnio 1 dalį, pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi apeliacinės bylą pralaimėjo, jos turi padengti savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas pagal šios reikalavimus.
- 87 Pagal Procedūros reglamento 184 straipsnio 4 dalį ADV, įstojusi į bylą šalis, kuri dalyvavo nagrinėjant bylą Teisingumo Teisme, turi padengti savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

- 1. Atmesti apeliacinį skundą.**
- 2. *Mitteldeutsche Flughafen AG* ir *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* padengia savo ir Europos Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV* (ADV) padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.