VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

2018. gada 13. decembrī*

Valsts atbalsts – Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras noslēgtie līgumi ar *Ryanair* un tās meitasuzņēmumu *Airport Marketing Services* – Lidostas pakalpojumi – Mārketinga pakalpojumi – Lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu un uzdots to atgūt – Valsts atbalsta jēdziens – Attiecināmība uz valsti – Tirdzniecības un rūpniecības kamera – Priekšrocība – Privātā ieguldītāja kritērijs – Atgūšana – Pamattiesību hartas 41. pants – Tiesības piekļūt lietas materiāliem – Tiesības tikt uzklausītam

Lietā T-165/15,

Ryanair DAC, agrāk *Ryanair Ltd*, Dublina (Īrija),

Airport Marketing Services Ltd, Dublina,

ko pārstāv *G. Berrisch*, *E. Vahida*, *I.-G. Metaxas-Maranghidis*, *avocats*, un *B. Byrne*, *solicitor*,

prasītājas,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *L. Flynn* un *S. Noë*, pārstāvji,

atbildētāja,

par prasību, kura ir pamatota ar LESD 263. pantu un kurā tiek lūgts daļēji atcelt Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV 2015, L 201, 109. lpp.).

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs G. Berardis [*G. Berardis*], tiesneši S. Papasavs [*S. Papasavvas*], D. Špīlmans [*D. Spielmann*] (referents), Z. Čehi [*Z. Csehi*] un O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*],

sekretārs: P. Kullens [*P. Cullen*], administrators,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2017. gada 25. oktobra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – angļu.

Spriedums [1]

I. Tiesvedības priekšvēsture

A. Konkrētie pasākumi

1 No prasītājām, proti, *Ryanair DAC*, agrāk *Ryanair Ltd*, un *Airport Marketing Services Ltd* (turpmāk tekstā – "*AMS*"), pirmā ir Īrijā dibināta aviosabiedrība, kas veic vairāk nekā 1600 lidojumu dienā, savienojot 189 galamērķus 30 valstīs Eiropā un Ziemeļāfrikā, bet otrā ir *Ryanair* meitasuzņēmums, kas piedāvā mārketinga stratēģijas risinājumus, un tā darbību lielākoties veido reklāmas laukumu pārdošana *Ryanair* interneta vietnē.

2 Po-Pireneju lidosta (turpmāk tekstā – "Po lidosta") atrodas Francijas Atlantijas Pireneju departamentā. To pārvalda Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera (TRK) (turpmāk tekstā – "PBTRK"). 2007. gada 1. janvārī Francijas Republikas Po lidostas īpašumtiesības tika nodotas teritoriālo kopienu apvienībai – Po-Pireneju lidostas jauktajam sindikātam (turpmāk tekstā – "jauktais sindikāts"), kura biedri ir Jaunakvitānijas reģionālā padome, Atlantijas Pireneju departamenta padome, Po-Bearnas un Pireneju aglomerācijas kopiena un vairāk nekā desmit komūnu kopienas. Kļūstot par Po lidostas īpašnieku, jauktais sindikāts aizstāja valsti kā koncedents un pārņēma koncesijas līgumu, kas noslēgts ar PBTRK, kura tātad pēc īpašumtiesību nodošanas jauktajam sindikātam palika lidostas apsaimniekotāja.

3 *Ryanair* darbība Po lidostā aizsākās 2003. gada aprīlī. Izmeklējamajā periodā no 2003. līdz 2011. gadam *Ryanair* nodrošināja vairākus maršrutus, konkrēti uz Londonu (Apvienotā Karaliste), Šarlruā [*Charleroi*] (Beļģija), Bristoli (Apvienotā Karaliste) un Bovē [*Beauvais*] (Francija).

4 Tādējādi 2003. gada 28. janvārī PBTRK noslēdza līgumu ar *Ryanair* (turpmāk tekstā – "2003. gada līgums"), uz kura pamata *Ryanair* atvēra ikdienas maršrutu no Po (Francija) uz Londonas Stanstedas lidostu, par ko PBTRK veica vienreizēju samaksu 80 000 EUR. PBTRK turklāt par katru izlidojošo pasažieri apņēmās maksāt ikmēneša summu, nepārsniedzot gada summu 400 000 EUR, saistībā ar Po lidostas popularizēšanu, pateicoties *Ryanair* interneta vietnē ievietotajām saitēm un citiem reklāmas līdzekļiem. Turklāt PBTRK, iekasējot lidostas maksas, sniedza apkalpošanas uz zemes pakalpojumus un saistītos pakalpojumus, kas attiecas uz *Ryanair* nodrošinātajiem lidojumiem.

5 Tā kā 2003. gada līgumu *tribunal administratif de Pau* (Po administratīvā tiesa, Francija) atcēla, tas tika aizstāts ar diviem jauniem 2005. gada 30. jūnija līgumiem, no kuriem vienu PBTRK noslēdza ar *Ryanair*, bet otru – ar *AMS* (turpmāk tekstā – "2005. gada līgumi"). Šo līgumu sākotnējais termiņš bija pieci gadi.

6 Saskaņā ar pirmo līgumu, dēvētu par "lidostas pakalpojumu līgumu" (turpmāk tekstā – "2005. gada LPL"), *Ryanair* apņēmās nodrošināt sākotnēju ikdienas lidojumu programmu vienā maršrutā Po-Londona Stansteda. *Ryanair* bija jāveic viss iespējamais [*konfidenciāli*] [2]. Runājot par PBTRK, tā par piekļuvi lidostas infrastruktūrai iekasēja lidostā piemērojamās reglamentētās aviopakalpojumu nodevas (konkrēti, pasažieru nodevu un nosēšanās nodevu), bet par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem – nereglamentētu aviopakalpojumu nodevu (proti, nodevu par apkalpošanu uz zemes).

7 Ar otro no 2005. gada līgumiem, dēvētu par "mārketinga pakalpojumu līgumu" (turpmāk tekstā – "2005. gada MPL"), *AMS* apņēmās sniegt reklāmas pakalpojumus *Ryanair* interneta vietnē, īpaši saistībā ar Po galamērķa vietni, PBTRK par to veicot gada maksājumu 437 000 EUR apmērā.

1 Ietverti tikai tie šā sprieduma punkti, kuru publicēšanu Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu.

2 Konfidenciālie dati ir aizsegti.

8 Pēc tam puses, noslēdzot līgumu papildinājumus, 2005. gada LPL noteikumus attiecināja arī uz papildu maršrutiem, kurus *Ryanair* atvēra Po lidostā. Tās noslēdza arī papildu mārketinga pakalpojumu līgumus, kā arī papildinājumus.

9 Tādējādi vispirms ar 2005. gada LPL papildinājumu, kas 2007. gada 25. septembrī tika noslēgts starp PBTRK un *Ryanair*, minētajā LPL paredzēto nosacījumu piemērošana uz pieciem gadiem tika attiecināta uz Po-Šarlruā maršrutu, kurā bija paredzēti trīs lidojumi nedēļā. Tajā pašā dienā PBTRK un *AMS* sākotnēji uz pieciem gadiem noslēdza mārketinga pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru *AMS* apņēmās ievietot saiti uz PBTRK norādītu interneta vietni attiecīgi *Ryanair* interneta vietnes beļģu un holandiešu valodas pirmajās lapās, par ko PBTRK veic ikgadēju maksājumu [*konfidenciāli*] apmērā.

10 Pēc tam 2008. gada 17. martā PBTRK un *Ryanair* vienojās par 2005. gada LPL papildinājumu, minētajā LPL paredzētos nosacījumus uz vienu gadu attiecinot uz Po-Bristoles maršrutu, kurā bija paredzēti trīs lidojumi nedēļā. 2008. gada 31. martā PBTRK un *AMS* uz laiku no 2008. gada 16. maija līdz 13. septembrim noslēdza mārketinga pakalpojumu līgumu, saskaņā ar kuru *AMS* apņēmās ievietot saiti uz PBTRK norādītu interneta vietni attiecīgi *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas pirmajā lapā uz astoņām dienām, par ko PBTRK veic ikgadēju maksājumu [*konfidenciāli*] apmērā.

11 Turklāt 2009. gada 16. jūnijā PBTRK un *Ryanair* vienojās par 2005. gada LPL papildinājumu, minētajā LPL paredzētos nosacījumus 2009. gada vasaras sezonā piemērojot Po-Bristoles maršrutam. Tajā pašā dienā PBTRK un *AMS* noslēdza mārketinga pakalpojumu līgumu par šo maršrutu uz laiku no 2009. gada 1. aprīļa līdz 24. oktobrim, saskaņā ar kuru *AMS* apņēmās ievietot saiti uz PBTRK norādītu interneta vietni attiecīgi *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas pirmajā lapā uz deviņām dienām, par ko PBTRK veic ikgadēju maksājumu [*konfidenciāli*] apmērā.

12 2009. gada 16. jūnijā PBTRK un *AMS* vienojās vēl par diviem citiem iepriekš noslēgto mārketinga pakalpojumu līgumu papildinājumiem. Pirmkārt, 2005. gada MPL papildinājumā par maršrutu Po-Londona Stansteda, ņemot vērā *Ryanair* plānotā lidojumu skaita samazinājumu, PBTRK gada maksājums tika ierobežots līdz [*konfidenciāli*] 2009. gadā. Otrkārt, ar 2007. gada 25. septembra mārketinga pakalpojumu līguma papildinājumu attiecībā uz Po-Šarlruā maršrutu PBTRK ikgadējā maksājuma summa tika noteikta [*konfidenciāli*] apmērā no 2009. gada 1. janvāra, nemainot pakalpojumus.

13 Visbeidzot 2010. gada 28. janvārī PBTRK un *AMS* parakstīja jaunu mārketinga pakalpojumu līgumu, kas stājās spēkā tā parakstīšanas datumā un beidzās vienu gadu pēc aviolīniju atklāšanas datuma. Šajā līgumā noteiktās popularizēšanas darbības, kuras *AMS* uzņēmās veikt, bija saistītas ar Po-Londona Stansteda maršrutu no 2010. gada 30. marta ar trim reisiem nedēļā un kopumā vismaz 220 lidojumiem, ar Po-Šarlruā maršrutu no tā paša datuma ar trim reisiem nedēļā un vismaz 100 lidojumiem un ar Po-Bovē maršrutu no 2010. gada aprīļa ar trim reisiem nedēļā un vismaz 100 lidojumiem. Kā atlīdzību par saites uz PBTRK norādītu vietni izvietošanu *Ryanair* interneta vietnes angļu, beļģu, holandiešu un franču valodas pirmajās lapās uz laika periodu no 25 līdz 45 dienām PBTRK pārskaitīja summu [*konfidenciāli*] apmērā.

14 Uzskatīdama, ka attiecīgie četri maršruti ir kļuvuši neilgtspējīgi, *Ryanair* 2011. gada februārī pārtrauca savu darbību Po lidostā.

[..]

C. Apstrīdētais lēmums

25 Formālās izmeklēšanas procedūras noslēgumā Komisija pieņēma Lēmumu (ES) 2015/1227 (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi PBTRK, *Ryanair*, *AMS* un *Transavia* (OV 2015, L 201, 109. lpp.; turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums").

26 Apstrīdētajā lēmumā Komisija sīki raksturoja pasākumus, uz kuriem attiecas lēmums par procedūras uzsākšanu un lēmums par procedūras pagarināšanu. Šos pasākumus veidoja, pirmkārt, Po lidostai sniegtie finanšu ieguldījumi saistībā ar aprīkojuma subsīdijām, kā arī ar pārvaldības uzdevumiem saistīto izmaksu finansēšana (apstrīdētā lēmuma 88.–107. apsvērums), un, otrkārt, līgumi, kurus PBTRK bija noslēgusi ar prasītājām, it īpaši 2003. gada līgums, 2005. gada līgumi, kā arī dažādie papildinājumi un līgumi, kas tika noslēgti pēc 2005. gada, kā tas ir aprakstīts iepriekš (apstrīdētā lēmuma 38.–82. apsvērums).

27 Komisija uzskatīja, ka 2004. un 2009. gadā Po lidostai piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir uzskatāmas par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, kas tomēr bija saderīgas ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Turklāt tā uzskatīja, ka ar pārvaldības uzdevumu saistīto izmaksu finansējums nebija valsts atbalsts (apstrīdētā lēmuma 581. un 582. apsvērums).

28 Savukārt mārketinga pakalpojumu līgumus un lidostas pakalpojumu līgumus un to papildinājumus, kurus PBTRK bija noslēgusi ar prasītājām, Komisija uzskatīja par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

29 Šajā ziņā Komisija uzskatīja, ka dažādie PBTRK noslēgtie līgumi ir attiecināmi uz Francijas Republiku (apstrīdētā lēmuma 265. un 281. apsvērums). Lai noteiktu priekšrocības esamību, Komisija izvērtēja, vai hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos PBTRK vārdā un rentabilitātes perspektīvu vadīts, būtu noslēdzis līdzīgus līgumus.

30 Pirmām kārtām, Komisija uzskatīja, ka, pirmkārt, mārketinga pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi ir jāanalizē kopā kā viens un vienots pasākums (apstrīdētā lēmuma 286.–313. apsvērums), otrkārt, ka PBTRK ir rīkojusies kā Po lidostas apsaimniekotājs, nevis kā valsts iestāde, kurai ir uzticēts vispārējas nozīmes uzdevums (apstrīdētā lēmuma 314.–331. apsvērums), treškārt, ka ir jāņem vērā vienīgi mārketinga pakalpojumu iespējamā pozitīvā ietekme uz to pasažieru skaitu, kuri izmanto attiecīgajos līgumos noteiktos maršrutus šo maršrutu izmantošanas termiņā, kas noteikts saskaņā ar līgumiem, izslēdzot pārējos ieguvumus, kas uzskatāmi par pārāk nenoteiktiem (apstrīdētā lēmuma 332.–358. apsvērums), ceturtkārt, ka tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas vajadzībām ir jāizvairās no tādas metodes izmantošanas, saskaņā ar kuru tiek veikts salīdzinājums ar "tirgus cenu" (turpmāk tekstā – "salīdzinošā analīze"), bet jāizmanto papildu rentabilitātes *ex ante* analīze (turpmāk tekstā – "papildu rentabilitātes analīze") (apstrīdētā lēmuma 359.–372. apsvērums) un, piektkārt, kopīgi jāizvērtē PBTRK un Po lidostas apsaimniekotāja rīcība kopumā (apstrīdētā lēmuma 373.–376. apsvērums).

31 Otrām kārtām, Komisija attiecībā uz katru mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu kombināciju pati veica papildu rentabilitātes analīzi, kuras noslēgumā tā konstatēja, ka visiem līgumiem un 2009. gada 16. jūnija papildinājumam attiecībā uz 2005. gada MPL maršrutā Po-Londona Stansteda ikgadējās papildu plūsmas (ieņēmumi mīnus izdevumi) ir negatīvas. Komisija no tā secināja, ka līgumi un minētais papildinājums prasītājām esot sniedzis ekonomisku priekšrocību (apstrīdētā lēmuma 354.–432. apsvērums).

32 Komisija uzskatīja, ka prasītājām piešķirtais valsts atbalsts ir darbības atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu (apstrīdētā lēmuma 446.–481. apsvērums).

33 Trešām kārtām, Komisija attiecībā uz katru darījumu, ko atkarībā no gadījuma veidoja lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums, par katru gadu, kurā tika piemēroti darījumu veidojošie līgumi, noteica atgūstamā atbalsta summu, balstoties uz darījuma noslēgšanas brīdī prognozējamās papildu plūsmas negatīvo daļu. Komisijas vērtējumā šī aptuvenā kapitāla summa bija no 1 500 000 līdz 2 199 999 EUR.

[..]

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

35 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2015. gada 7. aprīlī, prasītājas cēla šo prasību.

36 Ar atsevišķu dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2015. gada 21. oktobrī, prasītājas iesniedza pieteikumu par procesa organizatoriskajiem pasākumiem, aicinot Komisiju iesniegt noteiktus dokumentus.

37 Komisija savus apsvērumus iesniedza noteiktajā termiņā.

38 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Vispārējā tiesa Reglamenta 89. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros aicināja lietas dalībniekus atbildēt uz noteiktiem jautājumiem un lūdza Komisiju iesniegt noteiktus dokumentus. Lietas dalībnieki atbildēja noteiktajā termiņā.

39 Ar 2017. gada 17. maija lēmumu Vispārējā tiesa nolēma lietu nodot sestajai palātai paplašinātā sastāvā.

40 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Vispārējā tiesa nolēma sākt tiesvedības mutvārdu daļu.

41 Ar Vispārējās tiesas sestās palātas paplašinātā sastāvā priekšsēdētāja 2017. gada 28. augusta rīkojumu pēc lietas dalībnieku uzklausīšanas lietas T-111/15, T-165/15 un T-53/16 atbilstoši Reglamenta 68. panta 1. punktam tika apvienotas tiesvedības mutvārdu daļas vajadzībām.

42 Lietas dalībnieku mutvārdu apsvērumi tika uzklausīti 2017. gada 25. oktobra tiesas sēdē.

43 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– atcelt apstrīdētā lēmuma 1. panta 1. un 2. punktu, kā arī 2.–5. pantu, ciktāl šie pēdējie attiecas uz prasītājām;

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

44 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– prasību noraidīt;

– piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

III. Juridiskais pamatojums

45 Prasības pieteikumā prasītājas prasības pamatošanai izvirza piecus pamatus.

46 Atbildot uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumu, prasītājas atteicās no piektā pamata par LESD 107. panta 1. punkta un LESD 108. panta 2. punkta pārkāpumu, saskaņā ar kuru Komisija, aprēķinot atgūstamā atbalsta summu, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

47 Līdz ar to ir jāizvērtē tikai pirmie četri pamati, kas ir atvedināti, pirmkārt, no Hartas 41. pantā nostiprinātā labas pārvaldības principa un tiesību uz aizstāvību pārkāpuma, otrkārt, no konkrēto līgumu kļūdainas attiecināšanas uz Francijas Republiku, treškārt, no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma sakarā ar to, ka Komisija nav pareizi piemērojusi tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, un, ceturtkārt, no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma sakarā ar to, ka Komisija nav pierādījusi selektivitātes nosacījuma izpildi.

A. Par pirmo pamatu, kas ir atvedināts no Hartas 41. pantā nostiprinātā labas pārvaldības principa un tiesību uz aizstāvību pārkāpuma

48 Prasītājas apgalvo, ka Komisija, nepiešķirot tām piekļuvi izmeklēšanas lietas materiāliem, neinformējot tās par faktiem un apsvērumiem, uz kuriem tā plāno pamatot savu lēmumu, un tādējādi nedodot tām iespēju lietderīgi darīt zināmu savu viedokli, ir pārkāpusi Hartas 41. panta 1. punktā un 2. punkta a) un b) apakšpunktā nostiprināto labas pārvaldības principu. Pēc prasītāju domām, šie procesuālie pārkāpumi izraisa arī viņu tiesību uz aizstāvību pārkāpumu un to rezultātā apstrīdētais lēmums būtu jāatceļ.

49 Konkrētāk, prasītājas apgalvo, ka kopš Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) stāšanās spēkā 2009. gada 1. decembrī Hartas 41. pants ir daļa no Eiropas Savienības primārajām tiesībām un tas prevalē pār jebkuru tam pretēju Savienības sekundāro tiesību noteikumu, kā, piemēram, Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [LESD 108. panta] piemērošanai (OV 1999, L 83, 1. lpp.).

50 Šā pamata pamatošanai prasītājas apgalvo, ka tām ir tiesības atsaukties uz Hartas 41. pantā paredzētajām tiesībām uz labu pārvaldību, jo Komisijas veiktā izmeklēšana par valsts atbalstu attiecībā uz komerclīgumiem, kas noslēgti ar PBTRK, ir prasītāju "jautājums" ["lieta"] Hartas 41. panta 1. punkta izpratnē. Prasītājas uzskata, ka uz tām attiecas Hartas 41. panta 1. un 2. punktā paredzētās procesuālās tiesības un šīs tiesības sniedzas tālāk nekā ar Regulu Nr. 659/1999 piešķirtās tiesības. Pirmkārt, Hartas 41. panta 2. punkta b) apakšpunktā ikvienai personai ir piešķirtas tiesības piekļūt materiāliem, "kas uz to attiecas", un šajā gadījumā tie ir Komisijas valsts atbalsta lietas materiāli par starp prasītājām un PBTRK noslēgtajiem līgumiem. Otrkārt, Hartas 41. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētās tiesības tikt uzklausītam paredzot, ka prasītājām ir jābūt iespējai lietderīgi paust savu viedokli, un tas nozīmējot piekļuvi Komisijas lietas materiāliem un iepriekšēju paziņošanu par faktiem un apsvērumiem, uz kuriem Komisija plāno pamatot savu galīgo lēmumu.

51 Komisija apstrīd šo argumentāciju.

52 Šajā ziņā, pirmām kārtām, ir jānorāda, ka Hartas 41. pantā ir paredzētas tiesības uz labu pārvaldību. Saskaņā ar šī panta 1. punktu ikvienai personai ir tiesības uz objektīvu, godīgu un pieņemamā termiņā veiktu jautājumu izskatīšanu Savienības iestādēs un struktūrās. Turklāt saskaņā ar Hartas 41. panta 2. punktu šīs tiesības it īpaši ietver, pirmkārt, ikvienas personas tiesības tikt uzklausītai, pirms tiek veikts kāds individuāls pasākums, kas to varētu nelabvēlīgi ietekmēt, un, otrkārt, ikvienas personas tiesības piekļūt materiāliem, kas uz to attiecas, ievērojot konfidencialitātes, kā arī profesionālā noslēpuma un komercnoslēpuma likumīgas aizsardzības apsvērumus.

53 Paskaidrojumos attiecībā uz Pamattiesību hartu, kas 2007. gada 14. decembrī publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV 2007, C 303, 17. lpp.), ir precizēts, Hartas 41. pants ir balstīts uz Savienības kā tiesiskas kopienas pastāvēšanu, kuras pamatiezīmes ir nostiprinātas judikatūrā, nosakot labu pārvaldību kā vispārēju tiesību principu. Jāpiebilst, ka saskaņā ar Hartas 52. panta 7. punktu Savienības un dalībvalstu tiesas pienācīgi ievēro šos skaidrojumus.

54 Turklāt saskaņā ar judikatūru kompetentajai iestādei ir rūpīgi un objektīvi jāpārbauda visi konkrētā gadījuma būtiskie elementi (spriedums, 1991. gada 21. novembris, *Technische Universität München*, C-269/90, EU:C:1991:438, 14. punkts).

55 Jāpiebilst, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tiesību uz aizstāvību ievērošana jebkurā procesā, kas ir uzsākts pret personu un kura rezultātā var tikt pieņemts tai nelabvēlīgs akts, ir Savienības tiesību pamatprincips. Šis princips nosaka, ka personai, pret kuru Komisija ir uzsākusi administratīvo procesu, šī procesa laikā ir jābūt iespējai lietderīgi darīt zināmu savu viedokli par apgalvoto faktu un apstākļu

realitāti un nozīmi, kā arī par dokumentiem, ar kuriem Komisija pamato savu apgalvojumu par Savienības tiesību pārkāpumu (skat. spriedumu, 2014. gada 30. aprīlis, *Tisza Erőmű*/Komisija, T-468/08, nav publicēts, EU:T:2014:235, 204. punkts un tajā minētā judikatūra).

56 Otrām kārtām, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru LESD 108. pantā paredzētā valsts atbalsta kontroles procedūra tiek uzsākta tikai pret dalībvalsti, kas ir atbildīga par atbalsta piešķiršanu. Tātad tikai attiecīgā dalībvalsts kā Komisijas nākotnē pieņemamā lēmuma adresāte var atsaukties uz īstām tiesībām uz aizstāvību. Turpretī atbalstu saņēmušie uzņēmumi un to konkurenti šajā procedūrā tiek uzskatīti vienīgi par ieinteresētajām personām LESD 108. panta 2. punkta izpratnē. Nevienā tiesību normā atbalsta saņēmējiem, kas ir ieinteresēto personu skaitā, netiek piešķirta īpaša loma. Tie nevar atsaukties uz tik plašām tiesībām kā tiesības uz aizstāvību un nevar pamatoti pieprasīt uz sacīkstes principu balstītas debates ar Komisiju (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2002. gada 24. septembris, *Falck* un *Acciaierie di Bolzano*/Komisija, C-74/00 P un C-75/00 P, EU:C:2002:524, 81.–83. punkts, un 2011. gada 12. maijs, *Région Nord-Pas-de-Calais* un *Communauté d'agglomération du Douaisis*/Komisija, T-267/08 un T-279/08, EU:T:2011:209, 71. un 78. punkts).

57 Ieinteresētajām personām, atšķirībā no dalībvalsts, kas ir atbildīga par atbalsta piešķiršanu, valsts atbalsta kontroles procedūrā nav tiesību iepazīties ar Komisijas administratīvās lietas materiāliem (spriedums, 2010. gada 29. jūnijs, Komisija/*Technische Glaswerke Ilmenau*, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58. punkts).

58 Ieinteresētajām personām valsts atbalsta kontroles procedūrā būtībā ir Komisijas informācijas avota loma. No tā izriet, ka ieinteresētajām personām ir nevis pilnvaras atsaukties uz tiesībām uz aizstāvību, kādas ir atzītas personām, pret kurām ir uzsākta procedūra, bet gan tikai tiesības būt pienācīgi iesaistītām procedūrā, ņemot vērā lietas apstākļus (skat. spriedumu, 2011. gada 12. maijs, *Région Nord-Pas-de-Calais* un *Communauté d'agglomération du Douaisis*/Komisija, T-267/08 un T-279/08, EU:T:2011:209, 74. punkts un tajā minētā judikatūra).

59 Prasītāju pirmais pamats ir jāizskata šo principu gaismā.

60 Šajā ziņā ir jāuzsver, ka prasītājas ir ieinteresētās personas LESD 108. panta 2. punkta izpratnē, tādējādi tām ir tiesības raudzīties, lai Komisijas izmeklēšana par to līgumiem ar PBTRK tiktu veikta objektīvi un taisnīgi Hartas 41. panta 1. punkta izpratnē, vēl jo vairāk tāpēc, ka valsts atbalsta konstatējums attiecībā uz to komerclīgumiem ar Po lidostu tām var radīt finansiālas sekas saņemto summu atgūšanas ziņā.

61 Tomēr nevar piekrist prasītāju argumentācijai, tām uzskatot, ka ar Hartas 41. panta 2. punktu tām ir piešķirtas tiesības piekļūt Komisijas administratīvās lietas materiāliem valsts atbalsta procedūrā un tiesības tikt uzklausītām par elementiem, ar kuriem Komisija ir iecerējusi pamatot savu galīgo lēmumu.

62 Lai arī Hartas 41. panta 1. punktā paredzētās tiesības uz labu pārvaldību atspoguļo pienākumu rūpīgi un objektīvi pārbaudīt visus lietas elementus, Hartas 41. panta 2. punktā savukārt ir uzskaitīts tiesību kopums, kas ir jāievēro Savienības administrācijai, tostarp tiesības uz aizstāvību, kuras ietver tiesības tikt uzklausītam un tiesības piekļūt lietas materiāliem.

63 Taču valsts atbalsta kontroles procedūrā prasītājas kā atbalsta saņēmējas nevar atsaukties uz īstām tiesībām uz aizstāvību.

64 Iepriekš jau ir ticis nospriests, ka Hartas mērķis nav grozīt ar LESD ieviestā valsts atbalsta kontroles veidu vai piešķirt trešām personām pārbaudes tiesības, kādas LESD 108. pantā nav paredzētas (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 9. decembris, *Netherlands Maritime Technology Association* /Komisija, T-140/13, nav publicēts, EU:T:2014:1029, 60. punkts, un 2017. gada 6. jūlijs, *SNCM*

/Komisija, T-1/15, nav publicēts, EU:T:2017:470, 86. punkts). Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ka Hartai tiktu laupīta tās jēga, ja tajā paredzētās tiesības varētu vienkārši atmest tikai tāpēc, ka tās nav *expressis verbis* minētas LESD.

65 Šajā ziņā Tiesa ir nospriedusi, ka, ja ieinteresētajām personām valsts atbalsta kontroles procedūrā būtu iespēja iegūt piekļuvi Komisijas administratīvās lietas dokumentiem, tiktu apdraudēta valsts atbalsta kontroles sistēma. Neatkarīgi no juridiskā pamata, uz kura ir piešķirta piekļuve lietas materiāliem, piekļuve lietas materiāliem ļauj ieinteresētajām personām iegūt visus Komisijai iesniegtos apsvērumus un dokumentus un, ja nepieciešams, paust nostāju par šiem elementiem savos apsvērumus, un tas varētu grozīt valsts atbalsta kontroles procedūras raksturu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 29. jūnijs, Komisija/*Technische Glaswerke Ilmenau*, C-139/07 P, EU:C:2010:376, 58. un 59. punkts).

66 Līdzīgi Komisijas pienākums prasītājām iepriekš darīt zināmus elementus, ar kuriem tā plāno pamatot savu galīgo lēmumu, nozīmētu tādu uz sacīkstes principu balstītu debašu ieviešanu, kādas tiek uzsākta ar dalībvalsti, kura ir atbildīga par atbalsta piešķiršanu, lai gan prasītājām kā atbalsta saņēmējām šajā procedūrā būtībā ir tikai informācijas avota loma (spriedums, 2011. gada 15. novembris, Komisija un Spānija/*Government of Gibraltar* un Apvienotā Karaliste, C-106/09 P un C-107/09 P, EU:C:2011:732, 180. un 181. punkts).

67 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ka papildu procesuālo tiesību par piekļuvi lietas materiāliem un tiesību tikt uzklausītām izmantošana, kuras tiek pieprasītas saskaņā ar Hartas 41. pantu, ar LESD 107. un 108. pantu nav izslēgta.

68 No tā izriet, ka Komisija, pieņemdama apstrīdēto lēmumu, nepiešķīrusi piekļuvi lietas materiāliem un iepriekš nepaziņojusi faktus un apsvērumus, ar kuriem tā gatavojās pamatot šo lēmumu, nav pārkāpusi ne Hartas 41. panta 1. un 2. punktā paredzēto labas pārvaldības principu, ne prasītāju tiesības uz aizstāvību, tomēr neskarot prasītāju kā ieinteresēto personu procesuālo tiesību ievērošanu, kas ir garantētas LESD 108. panta 2. punktā.

69 Neviens no pārējiem prasītāju izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot šos secinājumus.

70 Pirmām kārtām, prasītājas nevar pamatoti atsaukties uz 1973. gada 12. jūlija spriedumu Komisija/Vācija (70/72, EU:C:1973:87, 19. punkts) par LESD 108. panta 2. punktā prasītā paziņojuma mērķi, lai apgalvotu, ka šī tiesību norma neizslēdz iespēju piešķirt ieinteresētajām personām vēl kādas tiesības papildus tiesībām iesniegt savus apsvērumus administratīvā procesa laikā. Tieši pretēji, šī judikatūra būtībā piešķir ieinteresētajām personām informācijas avota lomu. Tāpat saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai, ievērojot LESD 107. un 108. panta struktūru, nav pienākuma nodrošināt trešo personu plašu piedalīšanos administratīvajā procesā (spriedums, 1996. gada 22. oktobris, *Skibsværftsforeningen* u.c./Komisija, T-266/94, EU:T:1996:153, 258. punkts). Līdz ar to no šīs judikatūras nav secināms, ka trešo personu plašā līdzdalība, kādu pieprasa prasītājas, būtu saderīga ar LESD 108. pantā paredzētās valsts atbalsta kontroles procedūras vispārējo sistēmu.

71 Otrām kārtām, prasītājas apgalvo, ka Hartas 41. pantā paredzēto tiesību piekļūt lietas materiāliem un tiesību tikt uzklausītām ievērošana papildina LESD 108. panta 2. punkta mērķi – Komisijai apkopot atbilstošāko un detalizētāko informāciju. Ieinteresēto personu procesuālo tiesību ievērošana esot sevišķi svarīga atbalsta procedūrās, kurās par atbalstu atbildīgajai dalībvalstij un saņēmējam bieži vien ir pretējas intereses, par ko šajā gadījumā liecinot gan Francijas Republikas interešu konflikts, jo tā ir viena no lielākajām *Air France* – galvenās Po lidostas ekspluatētājas – akcionārēm, gan Francijas Republikas minimālā, pat kaitējošā dalība Komisijas veiktajā izmeklēšanā.

72 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar judikatūru ieinteresētās personas nevar atsaukties uz tādām īstām tiesībām uz aizstāvību, kas ir salīdzināmas ar dalībvalsts tiesībām, pat ja šai valstij, kura ir piešķīrusi valsts atbalstu, un ieinteresētajām personām kā šī atbalsta saņēmējām šādā procedūrā var būt

atšķirīgas intereses (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 15. decembris, *EDF*/Komisija, T-156/04, EU:T:2009:505, 104. punkts, un 2016. gada 16. marts, *Frucona Košice*/Komisija, T-103/14, EU:T:2016:152, 54. punkts).

73 Fakts, ka attiecīgā dalībvalsts neaizstāv atbalsta saņēmēja intereses, negroza ne šī atbalsta saņēmēja lomu administratīvajā procesā, ne tā dalības minētajā procesā raksturu tiktāl, lai tam attiecībā uz tiesībām uz aizstāvību tiktu piešķirtas garantijas, kas ir pielīdzināmas minētās dalībvalsts garantijām (spriedums, 2016. gada 16. marts, *Frucona Košice*/Komisija, T-103/14, EU:T:2016:152, 77. punkts).

74 Trešām kārtām, ciktāl prasītājas apšauba Regulas Nr. 659/1999 spēkā esamību, jo tā esot pretrunā Hartai, šis arguments katrā ziņā ir jānoraida, jo arī tas ir balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, ka ar Hartu valsts atbalsta saņēmējiem ir piešķirtas tiesības piekļūt Komisijas lietas materiāliem valsts atbalsta jomā un tiesības tikt iepriekš informētiem par faktiem un apsvērumiem, ar kuriem Komisija plāno pamatot savu galīgo lēmumu.

75 Šo pašu iemeslu dēļ, pretēji prasītāju apgalvotajam, fakts, ka tās varēja uzzināt tikai par būtiskajiem elementiem, kas ietverti lēmumos par procedūras uzsākšanu un tās pagarināšanu, pats par sevi neveido prasītāju tiesību aizskārumu.

76 Ceturtām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka 2014. gada 9. decembra spriedumam *Netherlands Maritime Technology Association*/Komisija (T-140/13, nav publicēts, EU:T:2014:1029) neesot nozīmes, jo prasītāja minētajā lietā bija sūdzības iesniedzēja, pietiek vien atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valsts atbalsta kontroles ietvaros atbalsta saņēmējiem netiek piešķirta nekāda īpaša loma (skat. iepriekš 56. punktu). Līdzīgi, lai gan 2010. gada 29. jūnija spriedums Komisija/*Technische Glaswerke Ilmenau* (C-139/07 P, EU:C:2010:376) attiecas uz valsts atbalsta procedūru, kas tika pabeigta, pirms Harta kļuva par daļu no Savienības primārajām tiesībām, šis spriedums joprojām ir nozīmīgs, jo tajā ir uzsvērts fakts, ka, piešķirot atbalsta saņēmējiem tiesības piekļūt Komisijas lietas materiāliem, tiktu apdraudēta valsts atbalsta kontroles sistēma.

77 Piektām kārtām, tā kā no iepriekš minētā izriet, ka Komisija nav pārkāpusi ne Hartas 41. pantu, ne prasītāju tiesības uz aizstāvību, nav lietderīgi izvērtēt prasītāju tēzi, ka procedūras rezultāts varētu būt bijis citāds, ja Komisija būtu piešķīrusi piekļuvi lietas materiāliem un būtu informējusi prasītājas par apsvērumiem un pierādījumiem, ar kuriem tā bija iecerējusi pamatot savu galīgo lēmumu.

78 No tā izriet, ka iepriekš 70.–77. punktā minētie prasītāju argumenti ir jānoraida.

79 Tomēr, tā kā šā pamata ietvaros ir piesaukts tiesību uz aizstāvību pārkāpums, būtu jāizskata arī ieinteresēto personu tiesības LESD 108. panta 2. punkta izpratnē pienācīgi iesaistīties administratīvajā procesā, ņemot vērā lietas apstākļus (skat. iepriekš 58. punktā minēto judikatūru).

80 Šajā ziņā ir svarīgi atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru LESD 108. panta 2. punktā paredzētajā izmeklēšanas stadijā Komisijai ir pienākums brīdināt ieinteresētās personas, ka tām ir jāsniedz to apsvērumi (skat. spriedumu, 2008. gada 8. maijs, *Ferriere Nord*/Komisija, C-49/05 P, nav publicēts, EU:C:2008:259, 68. punkts un tajā minētā judikatūra). Runājot par šo pienākumu, Tiesa ir nospriedusi, ka paziņojuma publikācija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ir adekvāts līdzeklis, kā visas ieinteresētās personas informēt par procedūras uzsākšanu (spriedums, 1984. gada 14. novembris, *Intermills*/Komisija, 323/82, EU:C:1984:345, 17. punkts), vienlaikus precizējot, ka šāda paziņojuma vienīgais mērķis ir saņemt no ieinteresētajām personām visu informāciju, kas ļautu Komisijai skaidri noteikt tās turpmāko rīcību (skat. spriedumu, 2016. gada 16. marts, *Frucona Košice*/Komisija, T-103/14, EU:T:2016:152, 56. punkts un tajā minētā judikatūra).

81 Turklāt saskaņā ar judikatūru, kad Komisija nolemj uzsākt formālo izmeklēšanas procedūru, tās lēmumā ir pieļaujams īss būtisko faktu un tiesību elementu apraksts, iekļaujams provizorisks vērtējums par attiecīgo valsts pasākumu, lai noteiktu, vai tam ir atbalsta pazīmes, un jāizklāsta iemesli, kas liek šaubīties par tā saderību ar iekšējo tirgu (spriedums, 2002. gada 23. oktobris, *Diputación Foral de Guipúzcoa* u.c./Komisija, T-269/99, T-271/99 un T-272/99, EU:T:2002:258, 104. punkts).

82 Lēmumam par formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu tādējādi ir jādod ieinteresētajām personām iespēja efektīvi piedalīties minētajā procedūrā, kurā tām būs iespēja izvirzīt savus argumentus. Šajā nolūkā ir pietiekami, ja ieinteresētajām personām ir zināma argumentācija, kas Komisijai ir likusi provizoriski uzskatīt, ka aplūkojamais pasākums varētu būt jauns ar iekšējo tirgu nesaderīgs atbalsts (spriedums, 2002. gada 30. aprīlis, *Government of Gibraltar*/Komisija, T-195/01 un T-207/01, EU:T:2002:111, 138. punkts).

83 Šajā lietā nav strīda par to, ka Komisija prasītāju apsvērumus saņēma pēc tam, kad tā bija publicējusi vēstules, kurās Francijas Republika tika informēta par lēmumiem uzsākt un pagarināt procedūru, pievienojot kopsavilkumu par šiem lēmumiem, kuros visas ieinteresētās personas bija aicinātas iesniegt savus apsvērumus. Tādējādi *Ryanair* 2011. gada 31. augusta vēstulē iesniedza savus apsvērumus par lēmumu sākt procedūru. Pie tam atsevišķās 2012. gada 30. aprīļa vēstulēs abas prasītājas iesniedza savus apsvērumus par lēmumu pagarināt procedūru. Turklāt formālās izmeklēšanas procedūras laikā tās iesniedza vairākus papildu dokumentus.

84 Lēmumos par procedūras sākšanu un pagarināšanu Komisija bija pietiekami skaidri izklāstījusi iemeslus, uz kuru pamata tā bija provizoriski secinājusi, ka ar izvērtētajiem līgumiem prasītājām tiek piešķirts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē un ka šis atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

85 Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija ir veikusi 2005. gada līgumu aprakstu un provizorisku novērtējumu par iespējamo atbalstu, kas no šiem līgumiem izriet, ievērojot LESD 107. panta 1. punktā noteiktos valsts atbalstu veidojošos kritērijus, un nobeigumā pārbaudījusi to saderību ar iekšējo tirgu.

86 Turklāt lēmumā par procedūras pagarināšanu Komisija vispirms sniedza vispārīgu informāciju par Po lidostu un raksturoja līgumus, kas laikā no 2003. līdz 2008. gadam noslēgti starp PBTRK un prasītājām. Tad Komisija veica provizorisku novērtējumu par prasītājām iespējami piešķirto atbalstu, ievērojot valsts atbalstu veidojošos kritērijus, tostarp kritēriju par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā, un nobeigumā pārbaudīja to saderību ar iekšējo tirgu. It īpaši attiecībā uz privātā ieguldītāja kritērija piemērošanu Komisija uzskatīja, ka, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, abi līgumu veidi, proti, lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi, ir jāvērtē kopā.

87 Runājot par prasītāju iebildumu, ka tām nav bijusi piekļuve 2011. gada 30. marta konsultanta ziņojumam, ir jākonstatē, ka Komisija lēmumā par procedūras pagarināšanu ir pietiekami precīzi apkopojusi ziņojumā paustās šaubas par Po lidostas interesi pirkt attiecīgos prasītāju piedāvātos mārketinga pakalpojumus. Turklāt no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka Komisija būtu uz šo ziņojumu atsaukusies, lai vērtētu attiecīgos pasākumus, jo šis vērtējums bija balstīts uz lēmumā ietverto pamatojumu.

88 Turklāt nav strīda par to, ka pēc Komisijas 2014. gada 24. februāra un 13. marta vēstulēm, kā arī 2014. gada 15. aprīļa paziņojuma publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī Ryanair* 2014. gada 2. maija vēstulē pauda savus apsvērumus par pieejām, kas ir izklāstītas 2014. gada pamatnostādnēs par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanu, proti, par salīdzinošo analīzi un papildu rentabilitātes analīzi.

89 Attiecībā uz prasītāju vienīgajām tiesībām būt pienācīgi iesaistītām administratīvajā procesā prasītājas nav iesniegušas nevienu pierādījumu, lai pierādītu, ka tām nav bijušas pietiekamas zināšanas par provizorisko pamatojumu un ka tādējādi tās nav varējušas lietderīgi paust savus apsvērumus šajā sakarā.

[..]

B. Par otro pamatu, kas ir atvedināts no konkrēto pasākumu neattiecināmības uz Francijas Republiku

92 Prasītājas uzskata, ka PBTRK panākto lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanas faktu Komisija esot kļūdaini attiecinājusi uz Francijas Republiku. Pirmkārt, Komisija esot pieļāvusi kļūdu, secinādama, ka PBTRK ir valsts iestāde, kuras lēmumi ir automātiski attiecināmi uz valsti, un neņemdama vērā tās lomu uzņēmuma statusā. Otrkārt, apstrīdētā lēmuma pamatojums saistībā ar PBTRK raksturu esot pretrunīgs.

1. Par pirmo iebildumu, kas ir atvedināts no PBTRK rakstura

93 Prasītājas atzīst, ka valsts iestādes lēmumi vienmēr ir attiecināmi uz attiecīgo dalībvalsti, bet norāda, ka valsts uzņēmumu lēmumi, kā norādīts 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294), ir atzīstami par attiecināmiem uz šo dalībvalsti tikai pie noteiktām pazīmēm, kuras pierāda, ka dalībvalsts ir īstenojusi kontroli pār konkrēto lēmumu. Šajā gadījumā Komisija esot pieļāvusi kļūdu, uzskatīdama, ka PBTRK būtu jāuzskata par valsts iestādi, kuras visi lēmumi katrā ziņā ir attiecināmi uz Francijas Republiku, lai gan TRK esot hibrīdveida struktūras, kurām likumā ir noteikta kā reāla loma pārstāvēt uzņēmumus, tā arī pašām būt pilnvērtīgam atsevišķam uzņēmumam. Komisija esot uzskatījusi, ka PBTRK komercdarbība, ņemot vērā tās vispārējās nozīmes uzdevumu veikšanu, esot bijusi tikai palīgrakstura, taču neesot sniegusi nekādus pierādījumus, ka šiem uzdevumiem būtu prioritāte pār šo darbību. Parasti pārsvars esot TRK komercdarbībai, ko bieži vien reglamentē privāttiesības un kas ir pakļauta civillietu un komerclietu tiesām. Pat ja PBTRK komercdarbība būtu jāuzskata par sekundāru, runa tomēr esot par Po lidostas apsaimniekošanu, un šajā ziņā PBTRK ir skaidra ekonomiska loma, tāpēc tā esot bijusi jāuzskata par uzņēmumu. Līdz ar to Komisija esot kļūdaini kvalificējusi PBTRK kā valsts iestādi un neesot pienācīgi pamatojusi savu secinājumu, ka PBTRK ir tikai vai vismaz galvenokārt valsts iestāde, nevis uzņēmums. Šā pamatojuma trūkuma dēļ prasītājas neesot varējušas pārbaudīt, vai Komisijas atteikums piemērot 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) noteiktās pazīmes bija pamatots.

94 Komisija apstrīd šo argumentāciju.

95 Ievadā ir jāatgādina, ka LESD 107. panta 1. punktā ir atzīts, ka ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai kas jebkādā citā veidā tiek piešķirts no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

96 Šajā ziņā, lai sniegtās priekšrocības varētu uzskatīt par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tām, pirmkārt, ir jābūt tieši vai netieši piešķirtām no valsts līdzekļiem un, otrkārt, tām ir jābūt attiecināmām uz valsti (skat. spriedumu, 2004. gada 15. jūlijs, *Pearle* u.c., C-345/02, EU:C:2004:448, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

97 Turklāt būtu jāuzsver, ka valsts vai no valsts līdzekļiem finansēts pasākums obligāti nav jāievieš attiecīgās valsts centrālajai varai. To var veikt arī subvalstiska iestāde. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru arī teritoriālo kopienu, nevis centrālās pārvaldes veikti pasākumi var būt atbalsts, ja ir izpildīti LESD 107. panta 1. punktā minētie nosacījumi (spriedumi, 1987. gada 14. oktobris, Vācija/Komisija, 248/84, EU:C:1987:437, 17. punkts, un 2006. gada 6. septembris, Portugāle/Komisija, C-88/03, EU:C:2006:511, 55. punkts). Citiem vārdiem, pasākumi, kurus īsteno dalībvalstu subvalstiskās struktūras (decentralizētas, federālas, reģionālas vai citas), lai arī kāds būtu to juridiskais statuss un nosaukums, tāpat kā pasākumi, kurus īsteno federālā vai centrālā vara, ietilpst LESD 107. panta 1. punkta

piemērošanas jomā, ja ir izpildīti tajā minētie nosacījumi (skat. spriedumu, 2011. gada 12. maijs, *Région Nord-Pas-de-Calais* un *Communauté d'agglomération du Douaisis*/Komisija, T-267/08 un T-279/08, EU:T:2011:209, 108. un 110. punkts un tajos minētā judikatūra).

98 Šajā gadījumā vispirms ir jānorāda, ka nav strīda par to, ka līdz 2007. gada 1. janvārim Po lidosta bija Francijas Republikas īpašumā, bet pēc tam teritoriālo kopienu apvienības, jauktā sindikāta īpašumā. Lidostas apsaimniekošanu nodrošina PBTRK, it īpaši PBTRK ietvaros izveidots specializēts dienests.

99 Turklāt no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Francijas tiesību aktu pamatprincipi par TRK aplūkojamajā laikposmā ir palikuši nemainīgi. Tātad tās ir publiskas iestādes, kas ir izveidotas ar likumu, ko pārvalda ievēlēti uzņēmumu vadītāji un kas ir valsts uzraudzībā. Piedevām Francijas Komerckodeksā TRK ir kvalificētas kā valsts starpniekorganizācijas un to primārais mērķis ir īstenot vispārējas nozīmes uzdevumus, kas tām ir uzticēti ar likumu, proti, galvenokārt pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu nozares intereses valsts iestādēs, atbalstīt vietējos uzņēmumus un attīstīt teritoriju pievilcību un plānošanu. Apstrīdētajā lēmumā vēl ir paskaidrots, ka TRK rūpnieciskās un tirdzniecības darbības, kā, piemēram, lidostu aprīkojuma pārvaldība, ir palīgdarbības attiecībā pret to vispārējās nozīmes uzdevumiem un tās ir paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai. Cita starpā valsts tiesību aktos ir paredzēta specifiska TRK finansēšanas kārtība. Šajā ziņā to līdzekļus veido nodokļu ieņēmumi, subsīdijas vai ienākumi no apmācību pasākumiem un transporta infrastruktūras apsaimniekošana, un tas apstiprinot faktu, ka to rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem (apstrīdētā lēmuma 265.–270. apsvērums).

100 Runājot par PBTRK, kurai ir uzticēta Po lidostas apsaimniekošana, apstrīdētajā lēmumā ir izdarītas atsauces uz Francijas iestāžu apgalvojumiem, ka attiecībā uz pašu PBTRK tāda komercdarbība kā Po lidostas apsaimniekošana netika veikta peļņas nolūkos, bet gan ar mērķi sekmēt tai uzticētos vispārējas nozīmes uzdevumus, proti, veicināt teritorijas ekonomisko attīstību un pievilcību (apstrīdētā lēmuma 271.–273. apsvērums).

101 Šajā kontekstā, ievērojot iepriekš 97. punktā minēto judikatūru un pamatojoties uz visiem šiem faktiem, Komisija varēja pamatoti uzskatīt, ka tādas TRK kā PBTRK ir uzskatāmas par valsts iestādēm, kuru lēmumi – tāpat kā valsts centrālās pārvaldes vai teritoriālo iestāžu lēmumi – katrā ziņā ir attiecināmi uz valsti (apstrīdētā lēmuma 274. apsvērums).

102 Šim secinājumam nav pretrunā prasītāju argumenti, kas ir atvedināti no TRK hibrīdā rakstura un PBTRK īstenotās lidostas apsaimniekošanas saimnieciskās darbības rakstura. Pirmkārt, protams, minētā kamera savas organizācijas ietvaros nodrošina Po lidostas apsaimniekošanu un ir nolēmusi noslēgt ar prasītājām komerclīgumus saistībā ar maršrutu izmantošanu. Lai arī tādējādi ir jāuzskata, ka no šāda aspekta PBTRK veic saimniecisko darbību (spriedums, 2011. gada 24. marts, *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija, T-443/08 un T-455/08, EU:T:2011:117, 93. punkts), tomēr nav strīda par to, ka Po lidostas apsaimniekošana bija integrēta PBTRK struktūrās, kuru Komisija, pamatojoties uz netiešu pierādījumu kopumu, uzskatīja par valsts iestādi. Taču nekas neliedz valsts struktūrai veikt saimniecisko darbību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1991. gada 23. aprīlis, *Höfner* un *Elser*, C-41/90, EU:C:1991:161, 21. punkts), lai vai kāda būtu šīs struktūras vieta valsts organizācijā – vai tā piederētu pie centrālās pārvaldes, vai arī būtu decentralizēta struktūra kā PBTRK.

103 Otrkārt, tā kā konkrētos nolīgumus bija noslēgusi PBTRK, kas ir valsts struktūra, Komisijai nebija jānosaka attiecināmība uz valsti, ievērojot kritērijus, kas ir noteikti 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294). Tiesa šo judikatūru ir pamatojusi ar minētā sprieduma 52. punktā pausto konstatējumu, ka valsts uzņēmums var rīkoties vairāk vai mazāk neatkarīgi atbilstoši autonomijas pakāpei, kādu tam ir piešķīrusi valsts, un ka tādēļ konkrētā gadījumā nevar tikt automātiski prezumēta efektīva valsts kontrole. Tomēr PBTRK situācija ir atšķirīga tādā ziņā, ka šī vienība, lai arī veicot saimniecisko darbību un noslēdzot konkrētos līgumus, ir valsts struktūra atbilstoši iepriekš 99. un 100. punktā izklāstītajiem elementiem.

104 Turklāt šie elementi, uz kuriem balstījusies Komisija, lai secinātu, ka PBTRK ir valsts struktūra, proti, tās publiskas iestādes statuss, tās vispārējas nozīmes uzdevumi un tās pakļautība valsts uzraudzībai, atbilst noteiktām pazīmēm, kas judikatūrā ir identificētas kā atbilstošas valsts uzņēmuma veikto pasākumu attiecināšanai uz valsti (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija, C-482/99, EU:C:2002:294, 56. punkts, un 2013. gada 27. februāris, *Nitrogénművek Vegyipari*/Komisija, T-387/11, nav publicēts, EU:T:2013:98, 65.–63. punkts).

105 Visbeidzot, Komisija, lai arī tikai pilnības labad, apstrīdētajā lēmumā ir konstatējusi, ka nebija jānodala PBTRK un PBTRK specifiskais dienests, kas veica saimniecisko darbību – Po lidostas apsaimniekošanu, jo šim dienestam nav atsevišķas no PBTRK nošķirtas juridiskas personas statusa un tas ir tikai viens no iekšējiem PBTRK dienestiem, kam nav lēmumu pieņemšanas autonomijas, izņemot jautājumos, kas skar Po lidostas ikdienas pārvaldību. Tādējādi Komisija konstatēja, ka dažādos lidostu pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumus bija parakstījis PBTRK prezidents, iepriekš saņemot PBTRK kopsapulces atļauju. Arī Francijas iestādes nav apgalvojušas, ka nolīgumu ar prasītājām noslēgšana būtu jāattiecina vienīgi uz šo dienestu (apstrīdētā lēmuma 280. apsvērums).

106 Šādos apstākļos Komisija varēja pamatoti uzskatīt, ka PBTRK veiktie pasākumi, tostarp konkrēto līgumu noslēgšana, bija attiecināmi uz valsti.

107 Neviens no citiem prasītāju izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot šo secinājumu.

108 Pirmām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka Komisija nav norādījusi iemeslu, kādēļ tā PBTRK publisko tiesību uzdevumiem, ņemot vērā tās komerciālo un pārsvarā īstenoto darbību, bija devusi priekšroku, ir jāatzīmē, ka Komisija, kā izriet no apstrīdētā lēmuma (26.–210. apsvērums), konstatējumu par TRK vispārējas nozīmes uzdevumu galveno lomu un to komercdarbības papildinošo raksturu pamatoja gan ar TRK tiesisko regulējumu, gan ar Francijas iestāžu paziņojumiem. Taču prasītājas nav sniegušas nekādus elementus, kas varētu likt apšaubīt šo analīzi.

109 Otrām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka TRK ir pakļautas privāttiesībām un civillietu un komerclietu tiesām, būtu jāuzsver, ka, lai arī pieļaujot, ka šāds konstatējums, ja vien tas ir pareizs, var būt atbilstošs elements, lai nepieļautu PBTRK kvalificēšanu par valsts iestādi, tik un tā tas ir tikai viens no vairākiem elementiem attiecīgās vienības rakstura izvērtēšanai un tas pats par sevi nekādi neliek apšaubīt valsts iestādes kvalifikāciju, kas ir balstīta uz visiem pārējiem elementiem, kuri ir pieminēti apstrīdētajā lēmumā (skat. iepriekš 99. un 100. punktu).

110 Trešām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka Komisija kādā citā apstrīdētā lēmuma fragmentā esot uzskatījusi, ka PBTRK esot rīkojusies kā lidostas apsaimniekotāja, nevis kā valsts iestāde sava vietējās ekonomikas attīstības uzdevuma ietvaros (apstrīdētā lēmuma 328. apsvērums), ir jānorāda, ka šis fragments, kurā tiek runāts par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanu, ietilpst Komisijas argumentācijā, saskaņā ar kuru tās izraudzītajā pirmajā pieejā PBTRK kā lidostas apsaimniekotājas rīcība būtu jāsalīdzina ar hipotētiska privātas lidostas apsaimniekotāja rīcību (apstrīdētā lēmuma 315. un 320. apsvērums). Turpretī Komisijas ieskatā nebija jāizmanto otrā pieeja, proti, ka PBTRK ir rīkojusies kā valsts iestāde, kurai ir uzticēts vispārējas nozīmes uzdevums, šajā gadījumā – Po reģiona ekonomiskā attīstība (apstrīdētā lēmuma 316. un 320. apsvērums). No minētā fragmenta nebūtu secināms, ka, izmantojot pirmo pieeju, Komisija būtu atzinusi, ka PBTRK nav valsts iestāde (skat. apstrīdētā lēmuma 314.–331. apsvērumu). Pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts, ka, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, tādas valsts iestādes rīcība, kas rīkojas saimnieciskās darbības subjekta statusā, ir jāsalīdzina ar privāta subjekta rīcību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78., 81., 92. un 103. punkts, un 2016. gada 16. marts, *Frucona Košice*/Komisija, T-103/14, EU:T:2016:152, 95., 115. un 118. punktu), un to Komisija ir darījusi šajā lietā.

111 Ceturtām kārtām, ir jānoraida prasītāju arguments, kas ir atvedināts no pamatojuma trūkuma un saskaņā ar kuru tās nav varējušas pārbaudīt, vai Komisijas atteikums piemērot 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) noteiktās norādes bija pamatots. Komisija apstrīdētā lēmuma 269.–276. apsvērumā ir pietiekami skaidri izklāstījusi, kāpēc TRK situācija, apvienojot vispārējas nozīmes uzdevumus un saimniecisko darbību, atšķiras no tādu valsts uzņēmumu situācijas, par kuriem Tiesa bija pieņēmusi iepriekš minēto spriedumu.

112 Ievērojot iepriekš izklāstīto, otrā pamata pirmais iebildums ir jānoraida.

2. Par otro iebildumu, kas ir atvedināts no apstrīdētā lēmuma pretrunīgā pamatojuma

113 Prasītājas izvirza otru iebildumu, apgalvodamas, ka apstrīdētais lēmums nav pareizi pamatots, jo tajā esot pretrunas jautājumā par PBTRK raksturu. Komisija esot uzskatījusi, ka PBTRK ir bijusi daļa no valsts pārvaldes un vienlaikus, tās pašas darbības nolūkos, bijis uzņēmums, kas saņēmis valsts atbalstu (apstrīdētā lēmuma 487. un 488. apsvērums, kā arī 2. pants). Tā rezultātā Komisija esot pieļāvusi arī kļūdu tiesību piemērošanā. Viena un tā pati struktūra nevarot vienlaikus būt daļa no valsts pārvaldes un uzņēmums, kas par to pašu darbību saņem valsts atbalstu, jo šīs abas kvalifikācijas ir savstarpēji izslēdzošas.

114 Šajā ziņā prasītājas atzīst, ka viena un tā pati struktūra var vienlaikus piešķirt un saņemt valsts atbalstu, bet norāda, ka abos gadījumos šī struktūra ir jāuzskata par uzņēmumu. Tāpēc vērtējums par lēmuma piešķirt atbalstu attiecināmību uz valsti būtu jāveic, pamatojoties uz norādēm, kas ir minētas 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294). Nekvalificējot PBTRK vai nu kā uzņēmumu, vai kā citu struktūru, apstrīdētais lēmums neļaujot prasītājām noteikt, kāds kritērijs par attiecināmību uz valsti ir piemērojams PBTRK, proti, 2002. gada 16. maija spriedumā Francija/Komisija (C-482/99, EU:C:2002:294) minētās norādes vai vienkāršs fakts par piederību valsts pārvaldei. Līdz ar to apstrīdētajā lēmumā esot pieļauts robs PBTRK kvalifikācijas pamatojumā.

115 Komisija apstrīd šo argumentāciju.

116 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka, izvērtējot pasākumus, kas veikti PBTRK kā Po lidostas apsaimniekotājas labā, Komisija ir konstatējusi, ka PBTRK nodrošināja lidostas infrastruktūras un aprīkojuma komerciālu izmantošanu un ka aprīkojuma subsīdijas, kas tai tikušas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē (apstrīdētā lēmuma 488. un 531. apsvērums).

117 Turpinājumā ir jānorāda, ka, izvērtējot prasītājām piešķirto atbalstu, Komisija ir balstījusies uz vairākiem elementiem, piemēram, ar likumu izveidotas valsts iestādes statusu, vispārējas nozīmes uzdevumu veikšanu, saimnieciskās darbības papildinošo raksturu un valsts uzraudzību, lai no tā secinātu, ka PBTRK veido daļu no valsts pārvaldes un ir valsts iestāde, kuras rīcība ir attiecināma uz valsti (apstrīdētā lēmuma 269.–276. apsvērums). Komerclīgumu noslēgšana ar prasītājām bija daļa no šīs rīcības.

118 Tādējādi ir jākonstatē, ka Komisija uzskatīja, ka PBTRK savā saimnieciskajā darbībā saņēma valsts atbalstu, šajā gadījumā aprīkojuma subsīdijas, taču arī to, ka tā bija arī struktūra, kura, uzskatīta par valsts iestādi, bija piekritusi atbalsta piešķiršanai prasītājām, šajā gadījumā – noslēdzot konkrētos komerclīgumus.

119 Tomēr, tā kā šajā gadījumā runa ir par atsevišķiem valsts atbalstiem, kuri turklāt apstrīdētajā lēmumā ir vērtēti atsevišķi, nevar uzskatīt, kā to apgalvo prasītājas, ka atbalsta saņēmējas un struktūras kā valsts iestādes kvalifikācijas šajā gadījumā nebūtu saderīgas. Valsts struktūra var būt valsts atbalsta saņēmējs, ja tā ir tirgū aktīvs uzņēmums. Tomēr nav izslēgts, ka valsts struktūra, kurai ir uzticēti vispārējas nozīmes uzdevumi valsts uzraudzībā un kura šādā ietvarā veic saimniecisko darbību, var tikt uzskatīta

ne tikai par valsts iestādi, bet arī ka atsevišķa pasākuma kontekstā tā var piešķirt atbalstu tādiem uzņēmumiem kā prasītājas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 24. marts, *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija, T-443/08 un T-455/08, EU:T:2011:117, 143. un 145. punkts).

120 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka nekas neliedz saimnieciskās darbības veikšanu integrēt tādu struktūru ietvaros, kas pieder pie valsts pārvaldes (spriedums, 1991. gada 23. aprīlis, *Höfner* un *Elser*, C-41/90, EU:C:1991:161, 21. punkts). Līdzīgi fakts, ka struktūra vienlaikus veic saimniecisko darbību un darbību, kas nav saimnieciska, neliedz to kvalificēt kā uzņēmumu valsts atbalsta noteikumu nozīmē attiecībā uz pirmo darbības veidu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 24. oktobris, *Aéroports de Paris*/Komisija, C-82/01 P, EU:C:2002:617, 74. punkts).

121 Turklāt tādas struktūras kā lidostas apsaimniekotājs integrēšana valsts pārvaldē neliedz šai struktūrai iespēju saņemt valsts atbalstu. Jāatgādina, ka tādas juridiskas personas esamība vai neesamība, kas atšķiras no valsts un kuras statuss ar valsts tiesībām ir piešķirts iestādei, kura veic saimniecisko darbību, neietekmē finanšu attiecības starp valsti un šo iestādi un līdz ar to neietekmē minētās iestādes iespēju saņemt valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 24. marts, *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija, T-443/08 un T-455/08, EU:T:2011:117, 128. un 129. punkts un tajos minētā judikatūra).

122 No tā izriet, ka, pretēji prasītāju apgalvotajam, apstrīdētajā lēmumā nav pieļauta ne pretruna, ne kļūda tiesību piemērošanā vai pamatojuma trūkums, ciktāl šajā lēmumā PBTRK ir kvalificēta vienlaikus kā atbalsta saņēmēja un kā valsts iestāde.

123 Līdz ar to otrā pamata otrais iebildums ir jānoraida.

124 Ņemot vērā iepriekš minēto, otrais pamats ir jānoraida pilnībā.

C. Par trešo pamatu, kas ir atvedināts no tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija nepareizas piemērošanas

125 Trešajā pamatā prasītājas apgalvo, ka Komisija nav pareizi piemērojusi tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju un šī iemesla dēļ ir pārkāpusi LESD 107. panta 1. punktu.

126 Šis pamats ir sadalīts divās daļās. Pirmām kārtām, Komisija esot nepamatoti atteikusies veikt salīdzinošu analīzi, lai gan šādas analīzes iznākumā būtu izdarāms secinājums, ka valsts atbalsta nav. Apstrīdētajā lēmumā neesot arī norādīts pamatojums šajā sakarā. Otrām kārtām, Komisija esot pieļāvusi acīmredzamas kļūdas vērtējumā, veicot papildu rentabilitātes analīzi, un neesot to pietiekami pamatojusi.

127 Komisija noraida šo argumentāciju.

128 Pirms izvērtēt abas šī pamata daļas, vispirms būtu jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo Tiesas judikatūru valsts atbalsta jēdziens, kā tas ir definēts LESD, ir juridiska rakstura un tas ir jāinterpretē, pamatojoties uz objektīviem elementiem. Šī iemesla dēļ Savienības tiesai – principā un ņemot vērā gan tās izskatīšanā esošā strīda konkrētos apstākļus, gan arī Komisijas sniegtā vērtējuma tehnisko vai komplekso raksturu – ir jāveic pilnīga pārbaude attiecībā uz jautājumu, vai pasākums ietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā (skat. spriedumu, 2016. gada 30. novembris, Komisija/Francija un *Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 87. punkts un tajā minētā judikatūra).

129 Taču Tiesa ir atzinusi, ka tiesas pārbaude attiecībā uz jautājumu, vai pasākums ietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā, ir ierobežota, ja Komisijas sniegtajam vērtējumam ir tehnisks vai komplekss raksturs (spriedums, 2016. gada 30. novembris, Komisija/Francija un *Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 88. punkts).

130 Šajā ziņā, kad, pārbaudot, vai pasākums ietilpst LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā, Komisijai ir jāpiemēro saprātīga privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā kritērijs, šī kritērija piemērošana vispārīgi nozīmē, ka Komisijai ir jāveic komplekss ekonomisks vērtējums (spriedums, 2016. gada 30. novembris, Komisija/Francija un *Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 89. punkts).

131 Taču, lai gan Vispārējai tiesai nav jāaizstāj Komisijas vērtējums ar savu ekonomisko vērtējumu, no šobrīd pastāvīgās Tiesas judikatūras izriet, ka Savienības tiesai it īpaši ir jāpārbauda ne vien iesniegto pierādījumu saturiskā pareizība, ticamība un saskanība, bet arī jāpārliecinās, vai šie pierādījumi veido visu nozīmīgo informāciju, kas ir jāņem vērā, lai novērtētu kompleksu situāciju, un vai ar šiem pierādījumiem var tikt pamatoti no šīs informācijas izdarītie secinājumi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 30. novembris, Komisija/Francija un *Orange*, C-486/15 P, EU:C:2016:912, 91. punkts un tajā minētā judikatūra).

1. Par pirmo daļu, kas ir atvedināta no Komisijas pieļautām kļūdām vērtējumā un pamatojuma trūkuma, ciktāl tā ir atteikusies veikt salīdzinošu analīzi par lidostas pakalpojumu līgumiem un mārketinga pakalpojumu līgumiem

[..]

a) Par salīdzinošās analīzes kā tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas metodes noraidīšanu

138 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā, ka salīdzinošā analīze bija galvenā novērtēšanas metode tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas vajadzībām, lai noteiktu, vai vienošanās ir sniegusi priekšrocību privātai personai, turklāt šī metode atbilst tiesiskās noteiktības principam. Pamatodamās uz 2003. gada 3. jūlija spriedumu *Chronopost* u.c./*Ufex* u.c. (C-83/01 P, C-93/01 P un C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38. un 39. punkts), tās apgalvo, ka saskaņā ar vispārēju Savienības tiesību principu Komisija uz papildu rentabilitātes analīzi varēja pamatoties tikai gadījumā, ja salīdzinošā analīze, it īpaši veicot salīdzinājumu ar privātu ieguldītāju, nebūtu iespējama.

139 Šajā ziņā no pastāvīgās judikatūras izriet, ka nosacījumi, kuriem ir jāatbilst pasākumam, lai tas ietilptu "atbalsta" jēdzienā LESD 107. panta izpratnē, nav izpildīti, ja atbalsta saņēmējs uzņēmums normālos tirgus apstākļos būtu varējis iegūt tādu pašu priekšrocību, kāda tam tikusi piešķirta no valsts līdzekļiem (spriedumi, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 78. punkts, un 2013. gada 24. janvāris, *Frucona Košice*/Komisija, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 70. punkts). Šāds vērtējums principā tiek veikts, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju (šajā nozīmē un pēc analoģijas skat. spriedumu, 2013. gada 24. janvāris, *Frucona Košice*/Komisija, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 71. punkts).

140 Lai noskaidrotu, vai valsts pasākums veido valsts atbalstu, ir jānovērtē, vai līdzīgos apstākļos tirgus ekonomikas dalībnieks, kura lielums ir salīdzināms ar tādu organizāciju lielumu, kas pārvalda publisko sektoru, būtu varējis tikt pamudināts noslēgt konkrētos līgumus (šajā nozīmē un pēc analoģijas skat. spriedumus, 1990. gada 21. marts, Beļģija/Komisija, C-142/87, EU:C:1990:125, 29. punkts, un 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 40. un 42. punkts).

141 Tomēr, lai noskaidrotu, vai tirgus ekonomikas dalībnieks būtu noslēdzis tādu vienošanos kā izskatāmā, tas obligāti nenozīmē, ka Komisijai ir pienākums izmantot salīdzinošās analīzes metodi. Proti, šī metode ir tikai viens no analītiskajiem instrumentiem, lai noskaidrotu, vai atbalsta saņēmējs uzņēmums ir guvis tādu ekonomisku priekšrocību, kādu tas nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos (šajā nozīmē un pēc analoģijas skat. spriedumus, 2003. gada 6. marts, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen*/Komisija, T-228/99 un T-233/99, EU:T:2003:57, 250. un 254. punkts, un 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 43. un 44. punkts).

142 Komisija izvēlas atbilstošu instrumentu saskaņā ar tās pienākumu veikt visu strīdīgā darījuma būtisko elementu un tā konteksta pilnīgu analīzi, ieskaitot atbalsta saņēmēja uzņēmuma un konkrētā tirgus stāvokli, lai pārbaudītu, vai atbalsta saņēmējs uzņēmums ir guvis ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos (šajā nozīmē un pēc analoģijas skat. spriedumus, 2003. gada 6. marts, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen*/Komisija, T-228/99 un T-233/99, EU:T:2003:57, 251. un 258. punkts, un 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 45. punkts).

143 Šajā gadījumā, lai arī pašreizējā stadijā nav jāizvērtē to motīvu pamatotība, kurus Komisija izvirzījusi, lai šajā lietā atkāptos no salīdzinošās analīzes, ir jāuzskata, ka tā , nepieļaujot kļūdu, apstrīdētā lēmuma 359.–372. apsvērumā tomēr varēja detalizēti analizēt, kāda piemērotākā novērtēšanas metode būtu jāizvēlas tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanai. Tādējādi, apšaubīdama iespēju definēt piemērotu salīdzināšanas elementu, lai noteiktu ticamu lidostas pakalpojumu tirgus cenu, un ņemdama vērā izmaksu un ieņēmumu atšķirības starp lidostām, darījumu vājo salīdzināmību starp lidostām un aviosabiedrībām, grūtības rast salīdzināmu lidostu un darījumu paraugus un pakalpojumu sniegšanu par cenu, kas rada papildu zaudējumus, Komisija izvēlējās papildu rentabilitātes analīzes metodi un atteicās no salīdzinošās analīzes.

144 Šādu Komisijas pieeju neapgāž prasītāju piesauktā judikatūra, proti, 2003. gada 3. jūlija spriedums *Chronopost* u.c./*Ufex* u.c. (C-83/01 P, C-93/01 P un C-94/01 P, EU:C:2003:388, 38. un 39. punkts), saskaņā ar kuru, ja nav nekādu iespēju valsts uzņēmuma situāciju salīdzināt ar privāta uzņēmuma situāciju, kas nedarbojas rezervētā nozarē, normālie tirgus apstākļi, kas katrā ziņā ir hipotētiski, ir jāizvērtē, atsaucoties uz pieejamiem objektīviem un pārbaudāmiem elementiem, tādiem kā, piemēram, valsts uzņēmumam radušās izmaksas. Šī judikatūra ir jālasa attiecīgās lietas, kurā taisīts minētais spriedums, apstākļu kontekstā, proti, kad nav iespējams piemērot salīdzinošu analīzi un kad tātad nav izvēles starp šādu analīzi un citām metodēm. Līdz ar to iepriekš minētajā spriedumā – pretēji tam, ko būtībā apgalvo prasītājas, – Tiesa nav spriedusi par hierarhiju starp salīdzinošo analīzi un citām metodēm, bet vienīgi konstatējusi neiespējamību konkrētajā lietā izmantot salīdzinošo analīzi.

145 No tā izriet, ka prasītāju arguments, kas ir atvedināts no tāda Savienības tiesību vispārēja principa esamības, kurš, kā tiek apgalvots, esot minēts 2003. gada 3. jūlija spriedumā *Chronopost* u.c./*Ufex* u.c. (C-83/01 P, C-93/01 P un C-94/01 P, EU:C:2003:388) un ar kuru tiekot izveidota hierarhija starp salīdzinošo analīzi un citām metodēm, nevar būt sekmīgs.

146 Tāpat prasītājas nevar pamatoti balstīties uz faktu, ka 2003. gada 6. marta spriedums *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen*/Komisija (T-228/99 un T-233/99, EU:T:2003:57) un 2014. gada 3. jūlija spriedums Spānija/Komisija (T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604) attiecās uz analītisku instrumentu par vidējo atdevi nozarē, jo šajos spriedumos Vispārējā tiesa nosprieda, ka nozares vidējās atdeves izmantošana ir tikai viens no vairākiem analītiskiem instrumentiem LESD 107. panta 2. punkta piemērošanas ietvaros.

147 Prasītājas nevar arī pamatoti balstīties uz judikatūru, saskaņā ar kuru fakts, ka strīdīgais darījums valsts iestādei ir saprātīgs, neatbrīvo Komisiju no pārbaudes, vai konkrētais pasākums atbalsta saņēmējam uzņēmumam piešķir tādu ekonomisko priekšrocību, ko tas nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos (spriedumi, 2003. gada 6. marts, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen* /Komisija, T-228/99 un T-233/99, EU:T:2003:57, 315. punkts, un 2010. gada 13. septembris, Grieķija u.c./Komisija, T-415/05, T-416/05 un T-423/05, EU:T:2010:386, 213. punkts). Papildu rentabilitātes analīzes mērķis ir tieši pārbaudīt, vai, noslēdzot nolīgumu, valsts iestāde, rīkojoties kā tāds tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš, cik vien iespējams, ir tādā pašā situācijā, otrai līguma pusei nav devusi ekonomisku priekšrocību, ko tā normālos tirgus apstākļos nebūtu varējusi iegūt.

148 Visbeidzot, runājot par prasītāju argumentu, ka tāda līguma noslēgšana, kas publiskai lidostai nav izdevīgs sakarā ar tās pašas neefektivitāti, nepiešķir aviosabiedrībai priekšrocību normālos tirgus apstākļos, būtu jāuzsver, ka saskaņā ar judikatūru (skat. iepriekš 140. punktu un tālāk 181. punktu)

tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana neprasa minimālu efektivitāti kādas noteiktas darbības īstenošanā, bet paredz noskaidrot, vai līdzīgos apstākļos salīdzināms privāts ieguldītājs varētu būt ticis mudināts uz konkrēto pasākumu. Šajā ziņā ir jāņem vērā tādas publiskās iestādes izmaksu un ieņēmumu struktūra, kuras rīcība tiek salīdzināta ar tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību. Līdz ar to prasītāju arguments ir jānoraida.

149 No tā izriet, ka ir jānoraida prasītāju argumentācija, saskaņā ar kuru Komisijai tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas vajadzībām bija jāveic salīdzinošā analīze.

b) Par motīviem, kurus apstrīdētajā lēmumā Komisija ir izvirzījusi, lai šajā lietā atteiktos no salīdzinošās analīzes

150 Prasītājas apstrīd konkrētus motīvus, kurus apstrīdētā lēmuma 360.–369. apsvērumā Komisija ir izvirzījusi, lai šajā lietā atteiktos no salīdzinošās analīzes.

151 Proti, tās būtībā izvirza piecus iebildumus, saskaņā ar kuriem šie motīvi ietver kļūdas vērtējumā un pamatojuma trūkumu.

1) Par pirmo iebildumu, kas ir atvedināts no Komisijas kļūdainā uzskata, ka lidostu dažādība salīdzinošo analīzi padarot nederīgu

152 Prasītājas apgalvo, ka Komisija, paziņodama, ka Eiropas lidostu situācijas dažādība salīdzinošo analīzi padarot nederīgu, ir pieļāvusi kļūdu.

153 Pirmām kārtām, runājot par motīvu saistībā ar izmaksu un ieņēmumu struktūras, kā arī citu nosacījumu dažādību starp lidostām (apstrīdētā lēmuma 362. apsvērums), prasītājas apgalvo, ka Komisija nav sniegusi nekādus datus, ne arī piemērus, lai paskaidrotu šo atšķirību līmeni un nozīmi. Taču Komisijai lietā ir jāizvirza specifiski argumenti, lai pamatotu salīdzinošās analīzes noraidīšanu, kas attiecībā uz privātā ieguldītāja kritērija piemērošanu esot galvenā novērtēšanas metode.

154 Šajā ziņā pietiek norādīt, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 362. apsvērumā ir konstatējusi, ka izmaksu un ieņēmumu struktūra dažādās lidostās mēdzot ievērojami atšķirties, un šā konstatējuma pamatošanai ir uzskaitījusi virkni izmaksu un ieņēmumu atšķirības rādītāju. Turklāt prasītājas nav formulējušas nevienu konkrētu argumentu, kas ļautu uzskatīt, ka minēto rādītāju izklāstā būtu pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā.

155 Otrām kārtām, runājot par motīvu saistībā ar darījumu vājo salīdzināmību starp lidostām un aviosabiedrībām (apstrīdētā lēmuma 363. apsvērums), prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzsvērusi, ka lidostas maksas parasti neesot salīdzināmas starp lidostām.

156 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka prasītājas ir kļūdaini izpratušas apstrīdēto lēmumu, apgalvodamas, ka Komisija ir uzskatījusi, ka lidostu maksas starp lidostām nav salīdzināmas. Apstrīdētā lēmuma 363. apsvērumā Komisija ir paskaidrojusi, ka – gluži kā liecina izskatāmais gadījums – komerciālās prakses starp lidostām un aviosabiedrībām ne vienmēr ir balstītas uz publiski pieejamu cenu par atsevišķiem pakalpojumiem sarakstu, bet tajās ir vērojama plaša daudzveidība un tāpēc tās ir grūti salīdzināmas, balstoties uz cenu par reisu vai par pasažieri. Turklāt no lietas materiāliem izriet, ka nolīgumi starp Po lidostu un prasītājām aptvēra daudz vairāk nekā vienkāršu lidostā spēkā esošā vispārējā cenrāža piemērošanu attiecībā uz lidostas maksām un ietvēra lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanu.

157 Tāpat nav pieņemams prasītāju arguments, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu apstrīdētā lēmuma 363. apsvērumā, apgalvodama, ka publiski pieejamie cenu saraksti obligāti neatspoguļo starp lidostām un aviosabiedrībām noslēgtos komerclīgumus.

158 Proti, pretēji prasītāju apgalvotajam starp lidostām un noteiktām aviosabiedrībām individuāli apspriesto maksu līmenis, kas ir zemāks par publiskajām cenām, pats par sevi nav pietiekams, lai uzskatītu, ka salīdzinoša analīze, pamatojoties uz publiski pieejamiem cenu sarakstiem, būtu atbilstoša pieeja. Šajā ziņā ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 366. apsvērumā ir uzskatījusi, ka konkrētie darījumi ietvēra vairākas cenas, proti, lidostas maksas, cenu par apkalpošanu uz zemes un mārketinga pakalpojumu cenu, un to prasītājas nav apstrīdējušas. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 367. apsvēruma, šādi darījumi nav lietderīgi salīdzināmi, aprobežojoties tikai ar publiski pieejamo cenu sarakstu maksām un šī iemesla dēļ neņemot vērā it īpaši atlīdzību par mārketinga pakalpojumiem.

159 Pilnības labad, runājot par prasītāju argumentu, ka Komisija nevarēja atsaukties uz gaisa transporta nozares liberalizāciju Eiropā, lai pamatotu salīdzinošās analīzes noraidīšanu bez pamatojošu pierādījumu sniegšanas, ir jāuzsver, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 363. apsvērumā uz liberalizāciju ir norādījusi, lai paskaidrotu dažādu lidostu komerciālās prakses neviendabīgumu, kas jebkādu salīdzinošo analīzi padara daudz sarežģītāku. Pretēji prasītāju apgalvotajam apstrīdētajā lēmumā nav domāts izslēgt salīdzinošo analīzi, lai noskaidrotu, vai tirgus ekonomikas dalībnieks būtu panācis konkrētu vienošanos liberalizētajās nozarēs vai pat visās nozarēs.

160 Trešām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, ka lidostu salīdzinošās analīzes noraidīšana esot pretrunā Komisijas pieejai citās nozarēs, būtu jāatgādina, ka valsts atbalsta jēdzienam ir juridisks raksturs un tas ir jāinterpretē vienīgi uz LESD 107. panta 1. punkta pamata, nevis uz agrākās Komisijas administratīvās prakses pamata, pieņemot, ka tā ir iedibināta (skat. spriedumu, 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).

161 Turklāt tikai tas vien, ka Komisija nav izmantojusi datus, kas savākti tās informācijas pieprasījumos saistībā ar lidostu salīdzinājumiem, neliek apšaubīt apstrīdētā lēmuma ticamību. Proti, kā Komisija skaidro, tai nevar pārmest, ka tā nav ņēmusi vērā datus, kurus tā galu galā nav uzskatījusi par atbilstošiem izvēlētajai pieejai. Tomēr tā apstrīdētā lēmuma 365. apsvērumā ir konstatējusi, ka neviena ieinteresētā trešā persona tai nebija piedāvājusi tādu lidostu atlasi, kas noteikta skaita parametru ziņā būtu pietiekami salīdzināmas ar Po lidostu.

162 Tātad, ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka prasītāju arguments, saskaņā ar kuru Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka lidostu situāciju dažādība šajā lietā padarot nederīgu "*Ryanair* salīdzinošo analīzi", ir jānoraida.

2) Par otro iebildumu, kas ir atvedināts no kļūdainas atsauces uz mārketinga pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti ar AMS

163 Ievadā ir jānorāda, ka prasītājas pamatojas uz sava ekonomikas konsultanta sagatavoto ziņojumu, kuru tās Komisijai iesniedza administratīvajā procesā (turpmāk tekstā – "2011. gada 31. augusta pētījums"). Vispirms šajā pētījumā, pamatojoties uz iepriekš noteiktu metodoloģiju, ir identificētas salīdzinājuma lidostas. Tad Po lidostai maksātās *Ryanair* maksas ir salīdzinātas ar maksām, ko tā maksā minētajām lidostām. Visbeidzot pētījumā ir secināts, ka Po lidostai maksātās *Ryanair* maksas ir ievērojami augstākas par maksām, kas tiek maksātas šīm salīdzinājuma lidostām, pamatojoties gan uz cenām par reisu, gan uz cenām par pasažieri. Saskaņā ar šo pētījumu šie rezultāti liecinot, ka Po lidostai maksātās *Ryanair* maksas bija tādā līmenī, kas atbilst maksām, kuras tai līdzīgos apstākļos piedāvātu tāds privāts ieguldītājs tirgus ekonomikā, kuram pieder lidosta. Turklāt 2011. gada 31. augusta pētījumā ir norādīts, ka veiktajā analīzē nav ņemts vērā mārketinga nolīgums, proti, mārketinga pakalpojuma līgumi, kas noslēgti starp Po lidostu un *AMS*.

164 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini noraidījusi 2011. gada 31. augusta pētījumu kā nelietderīgu, jo tajā esot aplūkoti tikai maksājumi saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumiem, neņemot vērā maksājumus saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem. Prasītājas uzskata, ka mārketinga

pakalpojumu cenas atspoguļo neatkarīgu tirgus vērtību, kāda ir tikusi pierādīta vairākos ekonomikas pētījumos, kas iesniegti administratīvajā procesā, un šī cena pilnībā kompensē šo vērtību, veidojot neto nulles rezultātu. Fakts, ka lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi tika parakstīti vienā dienā un tos parakstīja vienai grupai piederošas sabiedrības, neļaujot Komisijai maksājumus saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem uzskatīt par atlaidi par lidostas maksām, kuras ir paredzētas lidostas pakalpojumu līgumos.

165 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Komisijai, pārbaudot, vai konkrēts darījums ietver valsts atbalsta elementus, ir jāņem vērā konteksts, kādā šis darījums notiek (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 13. decembris, *Konsum Nord*/Komisija, T-244/08, nav publicēts, EU:T:2011:732, 57. punkts). Darījuma pārbaude ārpus tā konteksta varētu radīt tīri formālu rezultātu, kas neatbilstu ekonomikas realitātei (spriedums, 2015. gada 8. janvāris, *Club Hotel Loutraki* u.c./Komisija, T-58/13, nav publicēts, EU:T:2015:1, 91. punkts un tajā minētā judikatūra).

166 Privātā ieguldītāja kritērija piemērošanā komercdarījums ir jāapskata tā kopumā, lai noskaidrotu, vai valsts struktūra ir rīkojusies kā racionāls tirgus ekonomikas dalībnieks. Faktiski Komisijai, izvērtējot strīdīgos pasākumus, ir pienākums ņemt vērā visus būtiskos elementus un to kontekstu (skat. spriedumu, 2008. gada 17. decembris, *Ryanair*/Komisija, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. punkts un tajā minētā judikatūra).

167 Šajā lietā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir uzskatījusi, ka neviens mārketinga pakalpojumu līgums nebija nodalāms no pievienotā lidostas pakalpojumu līguma un ka tādēļ ikviens mārketinga pakalpojumu līgums un vienlaikus noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums bija jāanalizē kā viens un vienots pasākums (apstrīdētā lēmuma 286.–313. apsvērums). Lai izdarītu šādu secinājumu, tā apstrīdētā lēmuma 289. un 290. apsvērumā ir it īpaši konstatējusi, ka visi mārketinga pakalpojumu līgumi un atbilstošie lidostas pakalpojumu līgumi tika noslēgti gandrīz vienlaikus un starp tām pašām pusēm, kas veido vienu ekonomisku vienību. Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 291.–313. apsvērumā ir pieminējusi vairākus citus elementus, kas atklāja papildu un ciešas saiknes starp mārketinga pakalpojumu līgumiem un vienlaicīgi noslēgtajiem lidostas pakalpojumu līgumiem. Tādējādi, izvērtējusi dažādo mārketinga pakalpojumu līgumu saturu, Komisija apstrīdētā lēmuma 305. apsvērumā ir konstatējusi, ka mārketinga pakalpojumi gan to ilguma, gan rakstura ziņā bija cieši saistīti ar *Ryanair* aviotransporta pakalpojumiem, kas bija lidostas pakalpojumu līgumu priekšmets. Šajā ziņā tā ir pieminējusi, ka mārketinga pakalpojumu līgumi liecina, ka tie ir balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot attiecīgos aviotransporta pakalpojumus. Tā vēl ir konstatējusi, ka mārketinga pakalpojumi nebija paredzēti, lai veicinātu tūristu un uzņēmēju vispārēju un nenošķirtu Po un tās reģiona apmeklējumu, bet bija specifiski adresēti cilvēkiem, kas, visticamāk, jau izmanto *Ryanair* transporta pakalpojumus, un to galvenais mērķis bija šo pakalpojumu reklamēšana. Turklāt Komisija apstrīdētā lēmuma 306. apsvērumā konstatēja, ka iepriekš izklāstītie faktiskie elementi liecināja, ka bez attiecīgajiem maršrutiem un tātad ar tiem saistītajiem lidostas pakalpojumu līgumiem mārketinga pakalpojumu līgumi nebūtu tikuši noslēgti. Visbeidzot Komisija no Francijas iestāžu paziņojumiem secināja, ka visu lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšana, šķiet, bija pakārtota mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanai (skat. apstrīdētā lēmuma 309.–311. apsvērumu).

168 Prasītājām nav izdevies šo analīzi atspēkot. Komisija nav pamatojusies tikai uz faktu, ka ikvienu mārketinga pakalpojumu līgumu gandrīz vienā dienā ar lidostas pakalpojumu līgumu ir noslēgušas puses, kas pieder vienai sabiedrību grupai. Tā ir ņēmusi vērā ne tikai šos elementus, bet arī citus elementus, kā, piemēram, pašus mārketinga pakalpojumu līgumu noteikumus un konstatējumu, ka bez attiecīgajiem maršrutiem mārketinga pakalpojumu līgumi nebūtu tikuši noslēgti. Šajā ziņā ir jānorāda, ka attiecīgajos mārketinga pakalpojumu līgumos bija skaidri noteikts, ka tie ir balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot maršrutu no Po lidostas.

169 Turklāt prasītājas nenorāda nevienu elementu, kas varētu likt apšaubīt Komisijas analīzi, saskaņā ar kuru ikviens mārketinga pakalpojumu līgums ir cieši saistīts ar lidostas pakalpojumu un aviotransporta pakalpojumu līgumu, kas ir tā priekšmets.

170 No tā izriet, ka Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka ikviens mārketinga pakalpojumu līgums un vienlaikus noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums ir jāanalizē kā viens un vienots pasākums.

171 Līdz ar to Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka analizējamie darījumi bija sarežģīti kopumi, ko veidoja lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums, un ka tikai no attiecīgajām aviosabiedrībām PBTRK iekasēto lidostas maksu un citās lidostās iekasēto lidostas maksu salīdzinošā analīze nesniedza nekādas lietderīgas norādes par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija ievērošanu (apstrīdētā lēmuma 367. apsvērums). Faktiski 2011. gada 31. augusta pētījums aprobežojās ar lidostu maksu salīdzinājumu, lai gan pareiza tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana nozīmēja, ka šajā konkrētajā gadījumā lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi ir jāņem vērā kā vienots darījums.

172 Prasītāju arguments, ka mārketinga pakalpojumu cena kompensēja šo pakalpojumu vērtību, ir jānoraida. Šis arguments ir balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, ka mārketinga pakalpojumi un lidostas pakalpojumi bija atšķirīgi un autonomi (skat. iepriekš 165.–170. punktu) un ka tādējādi mārketinga pakalpojumu pirkuma cena nevarot tikt atskaitīta no lidostas maksām, kuras tiek iegūtas no *Ryanair* apkalpotā maršruta un uz kurām attiecas lidostas pakalpojumu līgums, kas ir noslēgts vienlaikus ar attiecīgo mārketinga pakalpojumu līgumu.

173 No tā izriet, ka prasītāju apgalvojums, ka cena, kas tiek maksāta par mārketinga pakalpojumiem, pilnībā kompensējot šo pakalpojumu vērtību, ir jānoraida.

174 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, kas ir atvedināts no kļūdainas atsauces uz mārketinga pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti ar *AMS*.

3) Par trešo iebildumu, kas ir atvedināts no salīdzinošās analīzes noraidīšanas tāpēc, ka izvērtētie līgumi radot lielākas papildu izmaksas par papildu ieņēmumiem

175 Prasītājas apgalvo, ka Komisija, noraidot salīdzinošo analīzi tāpēc, ka esot bijis paredzams, ka izvērtētie līgumi radīs lielākas papildu izmaksas par papildu ieņēmumiem, ir pieļāvusi kļūdu. Saskaņā ar Komisijas pieeju salīdzinošās analīzes ietvaros esot veikta papildu rentabilitātes analīze, tātad abas analīzes esot piemērotas kumulatīvi, bet tas esot pretrunā judikatūrai.

176 Šajā ziņā, lai arī Komisija apstrīdētajā lēmumā ir uzskatījusi, ka, pieņemot, ka uz derīgas salīdzinošās analīzes pamata ir iespējams noteikt, ka attiecīgās cenas dažādajos darījumos, uz kuriem attiecas šī pārbaude, bija līdzvērtīgas "tirgus cenai", kas noteikta, izmantojot salīdzināmu darījumu atlasi, vai augstākas par to, Komisija tomēr nevarēja no tā secināt, ka darījumi atbilda tirgus cenai, ja izrādītos, ka to noslēgšanas brīdī lidostas apsaimniekotājs varētu sagaidīt, ka to radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ieņēmumus. Komisijas ieskatā tirgus ekonomikas dalībnieks nekādi nav ieinteresēts piedāvāt preces vai pakalpojumus par tirgus cenu, ja šāda rīcība rada papildu zaudējumus (apstrīdētā lēmuma 368. apsvērums).

177 Tomēr būtu jāatgādina, ka salīdzinoša analīze ir tikai viens no vairākiem analītiskiem instrumentiem privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas nolūkā LESD 107. panta 1. punkta izpratnē un ka šādas analīzes metodes izmantošana neatbrīvo Komisiju no tās pienākuma veikt visu strīdīgā darījuma būtisko elementu un tā konteksta pilnīgu analīzi. Līdz ar to Komisija varēja ņemt vērā faktu, ka konkrētā darījuma ietvaros negatīvs ienesīgums bija paredzams (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 44. un 45. punkts).

178 Tādēļ Komisija šajā gadījumā, savā vērtējumā par salīdzinošās analīzes piemērotību atsaucoties uz attiecīgo līgumu negatīvo ienesīgumu, nav pieļāvusi kļūdu.

[..]

c) Par iebildumu, kas ir atvedināts no fakta, ka salīdzinošajā analīzē esot pierādīts, ka ar mārketinga pakalpojumu līgumiem un lidostas pakalpojumu līgumiem nav piešķirta nekāda priekšrocība

228 Atsaukdamās uz ekonomikas ziņojumiem un citiem administratīvās lietas materiālos iekļautajiem pierādījumiem, prasītājas apgalvo, ka salīdzinošā analīze liecina, ka mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums nekādu ekonomisku priekšrocību nav devuši. Pirmkārt, no vairākiem ekonomikas ziņojumiem izrietot, ka mārketinga pakalpojumu līgumā norādītā cena atbilstot tirgus cenai, kādu *AMS* esot panākusi no privātiem klientiem, vai tirgus cenai, ko privāti klienti maksā par salīdzināmiem citu pakalpojumu sniedzēju sniegtajiem pakalpojumiem. Otrkārt, 2011. gada 31. augusta pētījums parādot, ka Po lidostai *Ryanair* maksātās lidostas maksas esot līmenī, kas atbilstot maksām, kādas tai līdzīgos apstākļos piedāvātu tirgus ekonomikas dalībnieks, kam pieder lidosta.

229 Šajā ziņā, kā norāda Komisija, ir jāuzsver, ka prasītāju argumentācija, kura ir balstīta uz minētajiem ekonomikas ziņojumiem un 2011. gada 31. augusta pētījumu, nav efektīva, jo tā izriet no kļūdaina postulāta, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumi un lidostas pakalpojumi ir atšķirīgi un autonomi, lai gan, runājot par konkrētajiem līgumiem, katrs mārketinga pakalpojumu līgums un tam atbilstošais lidostas pakalpojumu līgums, lai noskaidrotu, vai tie veido priekšrocību, ir jāanalizē kā viens un vienots pasākums (skat. iepriekš 165.–170. punktu).

230 Runājot par mārketinga pakalpojumu līgumiem, ir jāatgādina, ka attiecīgajos ekonomikas ziņojumos nav ņemts vērā fakts, ka *AMS* mārketinga pakalpojumus Po lidosta iegādājās, lai veicinātu *Ryanair* nodrošināto maršrutu izmantošanu. Tādējādi divos ekonomikas ziņojumos *Ryanair* interneta vietnes reklāmas laukuma un mārketinga cenas ir salīdzinātas ar cenām, kādas par reklāmu internetā tiek prasītas no citu aviosabiedrību vietnēm vai citām ceļojumu interneta vietnēm. Līdzīgi kādā citā ekonomikas ziņojumā cenas, kas ir norādītas *AMS* cenrāžos, ir salīdzinātas ar reklāmas pakalpojumu cenrāžu cenām no plaša Eiropas ceļojumu interneta vietņu klāsta. Ziņojumos netiek apgalvots, ka reklāmdevēji citās ceļojumu interneta vietnēs ir salīdzināmi ar lidostām, kuras pērk mārketinga pakalpojumus saistībā ar kādas aviosabiedrības aviotransporta pakalpojumiem.

231 Turklāt ar šajā lietā iesniegtajiem ekonomikas ziņojumiem, kuri ir balstīti uz pieņēmumu par mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu atšķirību un autonomiju, nekādi netiek mēģināts apšaubīt Komisijas analīzi, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgumi nav nošķirami no lidostas pakalpojumu līgumiem un aviotransporta pakalpojumiem, kas ir to priekšmets. Tādēļ prasītājas nevar pamatoti atsaukties uz šiem ekonomikas ziņojumiem, lai atspēkotu šo analīzi.

232 Runājot par tādiem mārketinga pakalpojumu līgumu piemēriem, ar kuriem zināmas privātas lidostas ir iegādājušās *AMS* pakalpojumus, pietiek vien konstatēt, ka prasītājas joprojām nav pierādījušas, ka privātas lidostas, noslēdzot šādus līgumus, ir bijušas situācijā, kas ir salīdzināma ar Po lidostas situāciju.

233 Runājot par lidostas pakalpojumu līgumiem, 2011. gada 31. augusta pētījumā Po lidostā iekasētās lidostas maksas tiek vienīgi salīdzinātas ar salīdzinājuma lidostās iekasētajām lidostas maksām, neņemot vērā atbilstošo mārketinga pakalpojumu līgumu, lai gan abi līgumu veidi ir jāuzskata par vienu un vienotu pasākumu.

234 Tādēļ šis prasītāju iebildums ir jānoraida.

[..]

2. Par otro daļu, kas ir atvedināta no kļūdas vērtējumā un nepietiekama pamatojuma attiecībā uz papildu rentabilitātes analīzi

[..]

a) Par to, ka Komisija papildu rentabilitātes analīzē AMS *mārketinga pakalpojumiem nav piešķīrusi atbilstošu vērtību*

250 Prasītājas apgalvo, ka Komisija visas no mārketinga pakalpojumu līgumiem izrietošās izmaksas ir piesaistījusi lidostas pakalpojumu līgumiem, vienlaicīgi apgalvodama, ka vienīgais ieguvums, ko PBTRK varēja sagaidīt no mārketinga pakalpojumu līgumiem, bija satiksmes pieaugums (šajā gadījumā nodrošināt lidojuma noslodzes koeficientu 85 % apmērā) *Ryanair* maršrutu apkalpošanas laikā, jo pārējās priekšrocības esot pārāk nekonkrētas, lai tās tiktu ņemtas vērā līgumu rentabilitātes aprēķinā. Tādējādi Komisija kopējās mārketinga pakalpojumu izmaksas esot sadalījusi pa izvērtēto līgumu ilgumu, neiekļaujot citus ieguvumus no mārketinga pakalpojumu līgumiem.

251 It īpaši, pirmām kārtām, prasītājas apgalvo, ka, ja nav pierādīta pārmērīga cena, pakalpojuma atbilstoša vērtība, ieskaitot mārketinga vai reklāmas pakalpojumu, būtu tirgus cena. Tā kā Komisija savā papildu rentabilitātes analīzē summas, ko Po lidosta maksāja *AMS*, iekļāva izmaksās, *AMS* sniegto pakalpojumu vērtība esot bijusi jāiekļauj ieguvumos un tātad tai jārada neto nulles rezultāts.

252 Otrām kārtām, prasītājas apgalvo, ka mārketinga pakalpojumu līgumu priekšmets nebija augsta noslodzes koeficienta nodrošināšana *Ryanair* maršrutos. Po lidosta panāktu vēlamo satiksmes līmeni, izmantojot lidostas pakalpojumu līgumus, kamēr augstu reisu noslodzes koeficientu nodrošinātu *Ryanair*, pateicoties pašas mārketingam, it īpaši zemu cenu piedāvājumam izvēlētiem reisiem īsos laikposmos un biežos intervālos. Lidosta šo darbu nevarētu veikt *Ryanair* vietā, balstoties uz *AMS* mārketingu.

253 Trešām kārtām, prasītājas apgalvo, ka Komisija ir nepareizi apgalvojusi, ka *Ryanair* interneta vietne varēja būt noderīga tikai *Ryanair* reisu popularizēšanai un varēja piedāvāt tikai īstermiņa iedarbības mārketingu, jo tā nebija tikpat efektīva kā visas pārējās interneta vietnes kopā. Tā neesot izvērtējusi *Ryanair* sniegtos pierādījumus, kas pierādot šīs sabiedrības interneta vietnes lielo popularitāti, bet vienkārši norādījusi, ka šī vietne nav efektīva, salīdzinot ar citām interneta vietnēm, un ka reklāma televīzijā un uz plakātiem sasniedzot vairāk patērētāju.

254 Šī fakta dēļ Komisija, *AMS* mārketinga pakalpojumiem nepiešķirot atbilstošu vērtību, esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā un pamatojuma trūkumu.

255 Komisija noraida prasītāju izvirzītos argumentus.

256 Ievadā ir jānorāda, ka, izvirzīdamas savus argumentus šā iebilduma pamatošanai, prasītājas apšauba veidu, kādā mārketinga pakalpojumu vērtība ir tikusi iekļauta papildu rentabilitātes analīzē saistībā ar attiecīgajiem līgumiem.

257 Šajā ziņā ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir analizējusi ieguvumus, kādus tirgus ekonomikas dalībnieks, rīkojoties PBTRK vietā, varētu sagaidīt no mārketinga pakalpojumu līguma. Tā it īpaši ir konstatējusi, ka mārketinga pakalpojumi varēja stimulēt pasažieru plūsmu maršrutos, uz kuriem attiecas konkrētie līgumi. Tā ir piebildusi, ka šīs sekas bija labvēlīgas ne tikai aviosabiedrībai, bet arī Po lidostai, jo pasažieru skaita pieaugums lidostas apsaimniekotājam varēja nozīmēt kā ar lidostu saistīto, tā ar lidostu nesaistīto ieņēmumu pieaugumu. Komisija no tā secināja, ka, novērtējot interesi noslēgt izskatītos līgumus, tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis ņemt vērā šīs pozitīvās sekas (apstrīdētā lēmuma 332.–335. apsvērums). Savukārt kā pārāk nenoteiktus Komisija noraidīja visus ieguvumus no mārketinga pakalpojumu līguma, kas turpinātos pēc attiecīgajos līgumos

paredzētajiem maršrutiem un to ilguma (apstrīdētā lēmuma 337.–358. apsvērums). Turpinājumā Komisija savā papildu rentabilitātes analīzē šo iespējamo pozitīvo ietekmi iekļāva reisu noslodzes koeficientā, kas izvēlēts līgumos paredzētajiem reisiem (apstrīdētā lēmuma 401. apsvērums). Turpretī summas, ko PBTRK samaksājusi *AMS* par mārketinga pakalpojumu iegādi, tā iekļāva izmaksās, kas atskaitāmas no papildu ieņēmumiem, kuri ir saistīti ar attiecīgajiem maršrutiem (apstrīdētā lēmuma 416. un 429. apsvērums).

258 Jāuzskata, ka argumentācija, kas ir atvedināta no apstrīdētā lēmuma nepietiekama pamatojuma, ņemot vērā iepriekš minēto, ir jānoraida. Veids, kādā Komisija papildu rentabilitātes analīzē ir ņēmusi vērā *AMS* sniegto mārketinga pakalpojumu vērtību, skaidri izriet no apstrīdētā lēmuma.

259 Turklāt Komisija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

260 Proti, pirmām kārtām, runājot par prasītāju argumentu, kurā tiek kritizēta Komisijas analīze par *Ryanair* interneta vietnes lietderību, kas būtu jāizvērtē pirms visiem pārējiem argumentiem, pirmkārt, ir jāuzsver, ka, vērtēdama mārketinga pakalpojumu līguma pozitīvo seku ilglaicīgumu, kādu būtu iedomājies tirgus ekonomikas dalībnieks, Komisija neapšaubīja no iesniegtajiem pierādījumiem izrietošo *Ryanair* interneta vietnes popularitāti tiešo apmeklējumu vai meklētājprogrammu apmeklējumu skaita ziņā, bet gan izvērtēja tās ietekmi uz vietni apmeklējušo personu iepirkšanās paradumiem. Komisija it īpaši uzskatīja, ka ir maz ticams, ka *Ryanair* interneta vietnes apmeklētāju atmiņa par Po un tās reģiona kā ceļojuma galamērķa reklāmu varētu būt noturīga un ietekmēt aviobiļešu iegādi pēc vairākām nedēļām (apstrīdētā lēmuma 341. apsvērums).

261 Tā rezultātā prasītāju arguments, ka Komisija neesot pārbaudījusi pierādījumus, kas pierāda *Ryanair* interneta vietnes popularitāti, ir jānoraida. Komisija pareizi norāda, ka interneta vietnes popularitāte neļauj izdarīt secinājumus par šajā interneta vietnē Po veltītās lapas apmeklējuma ilgtermiņa ietekmi uz patērētāju uzvedību un satiksmi uz Po lidostu, ņemot vērā šādas reklāmas ierobežoto ilgumu un faktu, ka tā gandrīz ekskluzīvi attiecās tikai uz Po veltīto lapu tajā pašā vietnē, bet nebija redzama visā minētajā interneta vietnē.

262 Otrkārt, lai novērtētu ietekmi uz patērētāju rīcību, Komisija apstrīdētā lēmuma 341. apsvērumā ir uzskatījusi, ka reklāmas kampaņa varēja sasniegt ilgstošu efektu, ja popularizēšanas darbības tiktu veiktas ar viena vai vairāku reklāmas nesēju palīdzību, kas patērētājiem tiek bieži parādīti noteiktā laika periodā. Kā piemērus tā minēja reklāmas kampaņu vispārējos televīzijas kanālos un radio stacijās, interneta vietņu kopumā vai reklāmas stendu kopumā, kas izvietoti brīvā dabā vai sabiedriskās vietās, jo šāda kampaņa varētu radīt patērētājiem šādu ilgstošu efektu, ja tiem šie mediji būtu pieejami pasīvi un atkārtoti. Savukārt tā ir uzskatījusi par maz ticamu, ka popularizēšanas darbība, kas aprobežojas tikai ar noteiktām lapām vienā *Ryanair* interneta vietnē, rada tādu efektu, kas ievērojami turpinās pēc popularizēšanas aktivitāšu laika. Pēc tās domām, bija maz ticams, ka *Ryanair* interneta vietnes apmeklētāji ilgi atcerēsies parādīto reklāmu par Po un tās reģionu un ka šī reklāma var ietekmēt aviobiļešu iegādi pēc vairākām nedēļām. Šajā ziņā tā apstrīdētā lēmuma 342. apsvērumā uzskatīja par iespējamu, ka attiecīgās interneta vietnes apmeklējums nav pietiekami biežs, lai pats par sevi patērētājam radītu ilglaicīgas atmiņas par to, ka minētā vietne popularizēja noteiktu galamērķi.

263 No tā izriet, ka, lai novērtētu mārketinga pakalpojumu ietekmi, Komisija galvenokārt ir balstījusies uz atšķirību, pirmkārt, starp tādu kampaņu ietekmi, kuras vērstas uz patērētājiem bieži, proti, pasīvi un regulāri, un, otrkārt, popularizēšanas darbībām *Ryanair* interneta vietnē, kas aprobežojas ar noteiktām lapām uz noteiktu dienu skaitu piecu gadu laikposmā, kurām tādēļ nav ilglaicīgas sekas pēc popularizēšanas laika.

264 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā ārkārtīgi lielo *Ryanair* interneta vietnes apmeklējumu ilgumu un ignorējusi tādu mārketinga ekspertu viedokli, kuri ir pierādījuši, ka mērķtiecīgas mārketinga darbības, kas ir vērstas uz sasaistīto auditoriju, bija daudz efektīvākas un rentablākas nekā nemērķtiecīgas un pasīvas darbības attiecībā uz plašu sabiedrību. Tās šajā ziņā pamatojas uz diviem ekonomikas ziņojumiem.

265 Šajā ziņā ir jāatzīmē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 342. apsvērumā ir paskaidrojusi un konstatējusi, ka Po reģiona popularizēšana *Ryanair* interneta vietnes sākumlapā izpaudās kā vienkārša saite uz PBTRK norādītu interneta vietni ļoti īsos un ierobežotos periodos attiecīgo dienu skaita ziņā, kas maz ticami varēja radīt ilgstošas sekas pēc šo popularizēšanas darbību beigām. Tā it īpaši ir paskaidrojusi, ka prasītājas nav centušās ne analizēt, ne kvantificēt saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem īstenoto mārketinga darbību radīto atvieglojumu ietekmi uz patērētāju rīcību un to ilgtermiņa ietekmi uz satiksmi Po lidostā.

266 Lai arī attiecīgo ekonomikas ziņojumu daļas vispārīgi izskaidro mērķtiecīgas reklāmas trumpjus attiecībā uz sasaistīto auditoriju, it īpaši ar *AMS* starpniecību, no tām nav iespējams izdarīt pietiekamus secinājumus par šādas reklāmas reālo ilgtermiņa ietekmi uz *Ryanair* interneta vietnes apmeklētāju iepirkšanās paradumiem un par pasažieru plūsmu maršrutos, uz kuriem attiecas konkrētie līgumi.

267 Tā rezultātā prasītājām nav izdevies pierādīt, ka Komisija, apstrīdētā lēmuma 341. un 342. apsvērumā uzskatīdama par maz ticamu, ka piekļuve *Ryanair* interneta vietnē Po kā galamērķa reklāmai būtu varējusi mudināt šīs interneta vietnes apmeklētājus iegādāties *Ryanair* biļetes uz Po arī dažas nedēļas pēc šīs reklāmas vai ka reklāma šajā interneta vietnē būtu varējusi radīt sekas, kas ir ievērojami ilgākas par pašu popularizēšanas darbību, būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

268 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka popularizēšanas darbībām *Ryanair* interneta vietnē bija tikai īstermiņa sekas, kas nebija ilgākas par attiecīgo līgumu ilgumu vai maršrutiem, uz kuriem šie līgumi neattiecās.

269 Tātad no tā izriet, ka prasītājām nav izdevies pierādīt, ka Komisija, apstrīdētā lēmuma 344. apsvērumā uzskatīdama, ka, lai arī mārketinga pakalpojumi varēja stimulēt mārketinga pakalpojumu līgumos paredzēto pasažieru plūsmu maršrutos šo pakalpojumu sniegšanas laikā, bija ļoti iespējams, ka pēc šī laikposma vai citos maršrutos šādu seku nebija vai tās bija niecīgas, būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

270 Tādu pašu iemeslu dēļ ir jānoraida prasītāju arguments, ka Komisija nepamatoti neesot izvērtējusi, vai reklāma *Ryanair* interneta vietnē ir vairojusi vispārējo Po lidostas pamanāmību attiecībā uz visiem potenciālajiem *Ryanair* pasažieriem, kā arī uzņēmumiem, kas specializējas lidostas mazumtirdzniecības jomā.

271 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ka Komisija esot kļūdaini novērtējusi *Ryanair* interneta vietnes mārketinga ietekmi.

272 Otrām kārtām, runājot par argumentu, ka, ja reiz mārketinga pakalpojumu vērtība ir vienāda ar tirgus cenu, papildu rentabilitātes analīzē tā kompensēja šo pakalpojumu pirkuma cenu kā izmaksas, ir jāuzskata, ka mārketinga pakalpojumi un lidostas pakalpojumi ir atšķirīgi un autonomi un ka mārketinga pakalpojumu vērtība tātad ir jāvērtē neatkarīgi no *Ryanair* apkalpotajiem maršrutiem, kas ir attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu priekšmets.

273 Tomēr prasītājas nav pamatoti atspēkojušas pretēju pieeju, kas ir izraudzīta apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums ir savstarpēji cieši saistīti, ciktāl mārketinga pakalpojumi galvenokārt ir paredzēti maršrutu popularizēšanai (skat. iepriekš

165.–170. punktu un tālāk 279. un 280. punktu). Izmantojot šo pieeju, Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja mārketinga pakalpojumu pirkuma cenu uzskatīt par papildu izmaksām, kas atskaitāmas no papildu ieņēmumiem par attiecīgajiem maršrutiem.

274 Turklāt prasītājas nav arī pamatoti atspēkojušas Komisijas analīzi, saskaņā ar kuru tirgus ekonomikas dalībnieks jebkurus citus ieguvumus, izņemot tos, kas izriet no pozitīvās ietekmes uz pasažieru plūsmu *Ryanair* apkalpotajos maršrutos, būtu uzskatījis par pārāk nenoteiktiem, lai tos kvantitatīvi ņemtu vērā (skat. apstrīdētā lēmuma 337.–358. apsvērumu).

275 Pirmkārt, Komisija ir konstatējusi, ka, lai gan mārketinga pakalpojumi varēja stimulēt pasažieru plūsmu attiecīgajos līgumos paredzētajos maršrutos šo līgumu darbības laikā, ļoti iespējams bija tas, ka pēc šī laikposma vai citos maršrutos šādu seku nebija vai tās bija niecīgas (apstrīdētā lēmuma 339.–342. un 344. apsvērums). Prasītājām nav izdevies šo konstatējumu apšaubīt (skat. iepriekš 260.–268. punktu).

276 Otrkārt, prasītājas nav piedāvājušas nevienu elementu, kas atspēkotu Komisijas analīzi, saskaņā ar kuru 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumos administratīvā procesa laikā abas *Ryanair* piedāvātās metodes, kā novērtēt ieguvumus no mārketinga pakalpojumu līgumiem pēc attiecīgajiem maršrutiem un šo maršrutu izmantošanas ilguma, ir sniegušas ļoti nenoteiktus un maz uzticamus rezultātus (apstrīdētā lēmuma 345.–357. apsvērums).

277 Šādos apstākļos prasītājas nav pierādījušas, ka Komisija, papildu rentabilitātes analīzi balstot uz pieņēmumu, ka tirgus ekonomikas dalībnieks mārketinga pakalpojumu līgumu būtu ņēmis vērā tikai attiecībā uz tā pozitīvo ietekmi uz *Ryanair* nodrošinātos maršrutus izmantojošo pasažieru skaitu un līdz ar to attiecībā uz papildu inkrementāliem ieņēmumiem, kas ir saistīti ar pasažieru plūsmu šajā maršrutā, vienlaikus uzskatot *AMS* maksājamo mārketinga pakalpojumu pirkuma cenu par Po lidostas papildu izmaksām, kas atskaitāmas no papildu ieņēmumiem, bet ne par tādu, kas tiek kompensēta ar mārketinga pakalpojumu vērtību, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

278 Trešām kārtām, ir jānoraida prasītāju arguments, saskaņā ar kuru Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka mārketinga pakalpojumu līguma priekšmets bija nodrošināt augstu noslodzes koeficientu *Ryanair* apkalpotajos maršrutos.

279 Šajā ziņā ir jānorāda, ka Komisija, pamatojoties uz dažādiem elementiem saistībā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem, kuri ir raksturoti apstrīdētā lēmuma 292.–304. apsvērumā, ir uzskatījusi, ka mārketinga pakalpojumi bija specifiski vērsti uz personām, kuras varētu izmantot *Ryanair* transporta pakalpojumus, un to galvenais mērķis bija reklamēt šos pakalpojumus, nevis vispārīgi un bez izšķirības veicināt tūristu un uzņēmēju plūsmu Po un tās reģionā (apstrīdētā lēmuma 305. apsvērums).

280 Ir jāapstiprina šī analīze, kura ir balstīta uz konstatējumu, ka Po lidostas apsaimniekotājiem sniegtie mārketinga pakalpojumi bija adresēti potenciālajiem *Ryanair* pasažieriem, kuri izmantotu šīs aviosabiedrības piedāvātos maršrutus uz vai no Po lidostas, lai arī ar šiem pakalpojumiem tika popularizēti tūrisma objekti un darījumu sanāksmes Po reģionā. Tādējādi šie pakalpojumi izrādījās cieši saistīti ar *Ryanair* izmantotajiem maršrutiem.

281 Turklāt *Ryanair* maršrutu popularizēšana, izmantojot no *AMS* iegādātos mārketinga pakalpojumus, neliedza *Ryanair* pašai nodrošināt augstus noslodzes koeficientus, pamatojoties uz savu reklāmu.

282 Ceturtām kārtām, replikas rakstā prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini atturējusies mārketinga pakalpojumu priekšrocības iekļaut papildu rentabilitātes analīzē, pamatojot to apstrīdētā lēmuma 379. apsvērumā tādējādi, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu atteicies noslēgt darījumu saistībā ar mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu, ja papildu izmaksas saskaņā ar šo darījumu pašreizējā vērtībā pārsniegtu papildu ieņēmumus, turklāt pat tad, ja tirgū par šiem pakalpojumiem maksājamā cena būtu bijusi mazāka vai vienāda ar tirgus cenu.

283 Kā norāda prasītājas, šādā Komisijas apgalvojumā neesot ņemta vērā ekonomiskā realitāte. Pirmkārt, privātuzņēmumi nereti ieguldot lielas summas sava zīmola izstrādes programmās, iesākumā vai darbības uzsākšanas stadijā ciešot papildu zaudējumus. Mērķis nebūt neesot gūt tūlītēju atdevi no ieguldījuma, bet gan panākt ieguvumus ilgtermiņā. Prasītājas atsaucas uz agrāko Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, saskaņā ar kuru papildu rentabilitātes analīzē esot ņemti vērā lidostu kvalitatīvie un stratēģiskie mērķi, kas sniedzas tālāk par vienkāršu izmaksu un ienākumu analīzi. Arī mārketinga ieguldījums lidostas tēlā esot ticis iekļauts šajā analīzē. Turklāt tās atsaucas uz 2014. gada pamatnostādņu 66. punktu, kurā ir noteikts, ka, Komisijai uzsākot lidostu un aviosabiedrību vienošanos vērtējumu, tā ņem vērā arī to, kādā mērā minētās vienošanās var tikt uzskatītas par atbilstošām vispārējai lidostu stratēģijai, kurai būtu jāveicina to rentabilitāte vismaz ilgtermiņā. Otrkārt, margināli zaudējumi saskaņā ar judikatūru esot saderīgi ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, ja nav labākas alternatīvas. Negatīva pārdošanas cena varētu būt saderīga ar šo kritēriju, ja vien nav citas iespējas, piemēram, bankrots, un ja vien zaudējums ir mazāks valstij, kas ir bijusi pārdevēja. Tomēr Komisija nepamatoti neesot vērtējusi zaudējumus, kādus radītu lidostas slēgšana.

284 Šajā ziņā vispirms ir jāuzsver, ka saskaņā ar judikatūru pasākuma kvalifikācija par valsts atbalstu nevar būt atkarīga no subjektīva Komisijas vērtējuma un tā ir jānosaka neatkarīgi no jebkādas agrākas šīs iestādes administratīvās prakses, pieņemot, ka tā ir iedibināta (skat. spriedumu, 2014. gada 3. jūlijs, Spānija u.c./Komisija, T-319/12 un T-321/12, nav publicēts, EU:T:2014:604, 46. punkts un tajā minētā judikatūra).

285 No tā izriet, ka nav lietderīgi pārbaudīt, vai prasītāju piesauktā agrākā Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse ir pierādīta.

286 Turpretī ir jāizvērtē prasītāju argumenti par tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, kāds tas izriet no LESD 107. panta 1. punkta.

287 Šajā lietā Komisija apstrīdētā lēmuma 379. apsvērumā ir konstatējusi, ka hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās pēc rentabilitātes iespējām, nebūtu gatavs pirkt mārketinga pakalpojumus, ja viņš prognozētu, ka, neraugoties uz šādu pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz pasažieru plūsmu attiecīgajos maršrutos, līgumu radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ieņēmumus pašreizējā vērtībā.

288 Tomēr, lai arī nav jālemj par jautājumu, vai LESD 107. panta 1. punkta kontekstā tirgus ekonomikas dalībnieks, kas apsaimnieko lidostu, varētu pirkt mārketinga pakalpojumus, ciešot papildu zaudējumus pašreizējā neto vērtībā, ir jākonstatē, ka jebkurā gadījumā prasītājas nepierāda, ka šāds tirgus ekonomikas dalībnieks, rīkojoties PBTRK vietā, konkrētajā gadījumā būtu bijis gatavs šādi rīkoties.

289 Šajā jautājumā prasītājas savā argumentācijā tikai vispārīgi apgalvo, ka privātuzņēmumi nereti iegulda lielas summas sava zīmola izstrādē, sākotnēji ciešot papildu zaudējumus un negūstot tūlītēju atdevi no ieguldījuma, bet to dara ar mērķi gūt peļņu ilgtermiņā. Tās nepierāda, ka Komisija, apstrīdētā lēmuma 345.–357. apsvērumā uzskatīdama, ka ieguvumi no mārketinga pakalpojumu līgumiem, kas pārsniedz šajos līgumos paredzētos maršrutus un šo maršrutu izmantošanas ilgumu, bija ārkārtīgi nenoteikti un tos nebija iespējams kvantificēt ar tādu ticamības pakāpi, kādu tirgus ekonomikas dalībnieks uzskatītu par pietiekamu, būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

290 Konkrētāk, prasītājas it īpaši nav iesniegušas nevienu elementu tādas Komisijas analīzes atspēkošanai, saskaņā ar kuru administratīvā procesa laikā *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumos piedāvātās abas metodes, kā novērtēt mārketinga pakalpojumu līgumu sniegtos ieguvumus, kas pārsniedz attiecīgos maršrutus un to izmantošanas ilgumu, t.i., nākotnes ieņēmumus, it īpaši no zīmola reputācijas un spēcīga zīmola tēla, pateicoties mārketinga pakalpojumiem, ir sniegušas ļoti nenoteiktus un ļoti mazticamus rezultātus (skat. apstrīdētā lēmuma 347.–350 un 353. apsvērumu).

291 No tā izriet, ka prasītājas nepierāda, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, rīkojoties Po lidostas ekspluatētāju vietā, būtu uzskatījis, ka no *AMS* iegādātie mārketinga pakalpojumi veidotu ieguldījumu, kas varētu dot peļņu ilgtermiņā.

292 Visbeidzot, attiecībā uz prasītāju argumentu, kas ir atvedināts no vismazāk apgrūtinošā risinājuma, ir jāuzsver, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija, nepieļaudama kļūdu, ir konstatējusi, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas atrastos Po lidostas apsaimniekotāja vietā, būtu sagaidījis, ka aplūkojamie līgumi nebūs rentabli. Tātad, kā to pareizi norāda Komisija, atteikšanās parakstīt attiecīgos līgumus šādam dalībniekam būtu izrādījusies labāka alternatīva, jo šiem līgumiem bija negatīva papildu rentabilitāte un to noslēgšana attiecīgi izraisītu minētās lidostas finanšu situācijas pasliktināšanos.

293 Tāpēc, pat pieņemot, ka Po lidostas slēgšana tās īpašniekam būtu radījusi lielākus zaudējumus nekā sagaidāmie papildu zaudējumi no attiecīgo līgumu kombinācijas izpildes, tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās no rentabilitātes prognozēm, rīkojoties minētās lidostas apsaimniekotāja statusā, šajā konkrētajā gadījumā drīzāk būtu atteicies noslēgt šos līgumus.

294 No tā izriet, ka prasītāju argumentācija ir jānoraida.

295 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, Komisija papildu rentabilitātes analīzē varēja ņemt vērā tikai ieņēmumus, kas gūti no izvērtētajos līgumos paredzētajiem maršrutiem šajos līgumos paredzētajā laikposmā, pat ja tā ir iekļāvusi ar mārketinga pakalpojumu līgumu saistītās izmaksas, par kurām tika uzskatīts, ka tās pilnā apmērā ir radušās minētajā laikposmā.

296 No tā izriet, ka visi prasītāju argumenti, saskaņā ar kuriem Komisija neesot piešķīrusi atbilstošu vērtību *AMS* mārketinga pakalpojumiem, ir jānoraida.

297 Visbeidzot, prasītājas replikas rakstā apgalvo, ka Komisijas apgalvojums iebildumu rakstā, saskaņā ar kuru tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu bijis gatavs veikt maksājumus savam klientam līdz pat astoņiem gadiem, cerot uz iztērētās naudas atgūšanu nākamajos gados, ir nepamatots.

298 Šajā ziņā prasītājas uzsver, pirmkārt, ka lidostas ir lieli infrastruktūras projekti ar ilgtermiņa perspektīvu, kuru ieguldījumu apvārsnis aptver vairākus gadu desmitus, un, otrkārt, saskaņā ar ekonomikas un finanšu literatūru ieguldījuma rentabilitāte nebūt nav jāierobežo tikai ar pašreizējo neto vērtību, kas diskontēta no šī ieguldījuma radītajām finanšu plūsmām nākotnē, bet tā var ietvert arī stratēģisko iespēju vērtību. Tirgus ekonomikas dalībnieks varētu īstenot īsterminā deficītu radošu ieguldījumu, pat ar nulles vai negatīvu pašreizējo neto vērtību, ja tam būtu stratēģiska vērtība un tas uzņēmumam sniegtu iespēju īstenot daudz izdevīgākus ieguldījumus ilgtermiņā, kas kompensētu sākotnējos zaudējumus. Tādējādi deficītu radoša reklāmas programma varētu būt stratēģisks ieguldījums, jo tas attīstītu zīmola vērtību un tādējādi palielinātu uzņēmuma rentabilitāti ilgtermiņā.

299 Šajā ziņā, pirmkārt, Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas ir Po lidostas apsaimniekotāja situācijā, nebūtu piekritis attiecīgo līgumu pagarināšanai un tātad nebūtu piekritis zaudējumiem šajos līgumos paredzētajā laikposmā tāpēc, ka kompensāciju tas gūtu no ienākumiem nākotnē (skat. tālāk 365.–380. punktu).

300 Otrkārt, kā norādījusi Komisija, ir jāatzīst, ka prasītājas nepierāda, ka ekonomikas un finanšu literatūra par elektroenerģijas nozari un par kapitāla ieguldījumu projektiem būtu atbilstoša, lai novērtētu Po lidostas apsaimniekotāja rīcību, tam atklājot jaunu lidojumu maršrutu. Katrā ziņā, runājot par zīmola vērtības attīstību ilgtermiņā, ieviešot mārketinga programmu, pietiek vien norādīt uz iepriekš minēto 289. un 290. punktu.

301 Līdz ar to prasītāju arguments ir jānoraida un jāatzīst, ka iebildums ir noraidāms kopumā.

b) Par tādu motīvu noraidīšanu, kas ir Po lidostas apsaimniekotāja lēmuma noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu pamatā

302 Prasītājas apgalvo, ka Komisijas apgalvojums apstrīdētā lēmuma 379. apsvērumā, saskaņā ar kuru tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš ievēro rentabilitātes perspektīvas, nebūtu gatavs noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu, ja tajā būtu paredzēts, ka attiecīgo līgumu radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ieņēmumus, neatspoguļo komerciālo realitāti. Privātie uzņēmumi bieži iegulda lielas summas zīmolu izstrādē, labi zinādami, ka sākotnēji tie cietīs papildu zaudējumus. To nolūks neesot gūt tūlītēju atdevi no ieguldījumiem, bet gan gūt peļņu ilgtermiņā.

303 Prasītājas apgalvo, ka Komisija neesot ņēmusi vērā vairākus kvalitatīvos un stratēģiskos ieguvumus, ko PBTRK varēja saprātīgi sagaidīt no mārketinga pakalpojumu līgumiem, proti, Po lidostas tēla uzlabošanos un tās tirgus vērtības palielināšanos, aviosabiedrību dažādošanu un ieceļojošo pasažieru īpatsvara pieaugumu.

304 Prasītājas atsaucas uz judikatūru, kurā ir noteikts, ka Komisijai vērtējumā par strīdīgajiem pasākumiem ir jāņem vērā visi būtiskie elementi, agrākā Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse par atbalsta pasākumiem lidostām, saskaņā ar kuru izmaksu un ieņēmumu analīzē papildus tiekot ņemti vērā kvalitatīvie un stratēģiskie mērķi, kā arī 2014. gada pamatnostādņu 66. punkts. Replikas rakstā tās piebilst, ka paredzamo ieguvumu iekļaušana analīzē nozīmētu, ka papildu izmaksas nepārsniedz papildu ieņēmumus pašreizējās vērtības izteiksmē.

305 Komisija uzskata, ka 2014. gada pamatnostādņu 63. punktā paredzētais papildu rentabilitātes nosacījums, saskaņā ar kuru nolīgums, kas ir noslēgts starp lidostu un aviosabiedrību, var tikt uzskatīts par atbilstošu tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam, ja tas no *ex ante* perspektīvas progresīvi uzlabo lidostas rentabilitāti, un šo pašu pamatnostādņu 66. punktā paredzētais nosacījums ņemt vērā, kādā mērā nolīgums ir uzskatāms par tādu, kas iekļaujas lidostas vispārīgā stratēģijā panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā, ir kumulatīvi nosacījumi. Komisija skaidro, ka, konstatējusi, ka visi konkrētie līgumi neatbilst papildu rentabilitātes nosacījumam, tā varēja secināt, ka nevienā no šiem līgumiem nav ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs, un tai nebija jāizvērtē otrais kumulatīvais nosacījums, kas ir paredzēts 2014. gada pamatnostādņu 66. punktā.

306 Šajā ziņā vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar judikatūru valsts atbalsta pasākuma kvalifikācija nevar būt atkarīga no subjektīva Komisijas vērtējuma, līdz ar to nav lietderīgi izvērtēt, vai prasītāju piesauktā agrākā Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse ir pierādīta (skat. iepriekš 284. un 285. punktu).

307 Ir jāizvērtē prasītāju iebildums, saskaņā ar kuru Komisija kļūdaini nav ņēmusi vērā motīvus, kas bija Po lidostas apsaimniekotāja lēmuma noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu pamatā, ievērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, kāds tas izriet no LESD 107. panta 1. punkta.

308 Jāatgādina, ka Komisijai, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, pasākuma vērtējumā ir jāņem vērā visi būtiskie elementi un pasākuma konteksts (skat. spriedumu, 2008. gada 17. decembris, *Ryanair* /Komisija, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. punkts un tajā minētā judikatūra).

309 Šajā lietā Komisija apstrīdētā lēmuma 379. apsvērumā ir konstatējusi, ka hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš ievēro rentabilitātes iespējas, nebūtu gatavs pirkt mārketinga pakalpojumus, ja viņš prognozētu, ka, neraugoties uz šādu pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz pasažieru plūsmu attiecīgajos maršrutos, līgumu radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ieņēmumus pašreizējā vērtībā.

310 Lai gan nav jālemj par Komisijas tēzi, saskaņā ar kuru starp lidostu un kādu aviosabiedrību noslēgts nolīgums, kas rada papildu izmaksas pašreizējā neto vērtībā, nevar tikt uzskatīts par atbilstošu privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam tāpēc, ka tas veido daļu no lidostas vispārīgās stratēģijas

panākt rentabilitāti ilgtermiņā, ir jākonstatē, ka turpmāk norādīto iemeslu dēļ prasītājas šajā konkrētajā lietā katrā ziņā nepierāda, ka Komisija, neņemdama vērā tā saucamās kvalitatīvās un stratēģiskās priekšrocības, uz kurām atsaucas prasītājas, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

311 Pirmām kārtām, prasītājas apgalvo, ka, pamatojoties it īpaši uz ekonomisko ziņojumu un noteiktiem PBTRK paziņojumiem administratīvajā procesā, Komisijai būtu bijis jāņem vērā apstāklis, ka attiecībā uz PBTRK mārketinga pakalpojumu līgumu mērķis bija iepazīstināt ar Po lidostu, it īpaši *Ryanair* nodrošināto maršrutu galamērķa valstu sabiedrībā, un vairot šīs lidostas atpazīstamību un pievilcību. Reklāma reģionālajām lidostām esot nepieciešama. PBTRK varēja saprātīgi cerēt, ka lidostas tēls un galu galā lidostas tirgus vērtība tās īpašniekiem augs.

312 Šajā ziņā vispirms ir jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija nav apstrīdējusi reģionālo lidostu mārketinga stratēģijas izstrādes lietderību vai pat nepieciešamību.

313 Turpretī Komisija apstrīdētajā lēmumā ir konstatējusi, ka *AMS* mārketinga pakalpojumi nevarēja uzlabot Po lidostas tēlu ilgtermiņā. Tomēr prasītājas nav iesniegušas nevienu pierādījumu, ka šajā ziņā Komisijas analīzē būtu pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā (skat. iepriekš 260.–268., 289. un 290. punktu).

314 Turklāt no lietas materiāliem, kā Komisija to jau paskaidrojusi, izriet, ka ekonomikas ziņojuma citātos, uz kuriem pamatojas prasītājas, nav precizēts, kāda veida *AMS* reklāma varētu izraisīt ilgstošas sekas, ne arī specifiski norādīts, vai Po lidostas apsaimniekotāja nopirktie *AMS* mārketinga pakalpojumi varēja ietekmēt klientu rīcību un ilglaicīgi uzlabot minētās lidostas tēlu pēc mārketinga pakalpojumu līgumu aptvertā laikposma vai attiecībā uz citiem lidojumu maršrutiem, neskaitot *Ryanair* apkalpotos maršrutus no Po lidostas. Turklāt, kā paskaidrojusi Komisija, attiecīgā ziņojuma daļās, pretēji apstrīdētajam lēmumam, nav ņemts vēra precīzs šo līgumu tvērums.

315 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ka Komisija esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz nodoma uzlabot tēlu un tādējādi Po lidostas tirgus vērtību mārketinga pakalpojumu līgumu dēļ ņemšanu vērā.

316 Otrām kārtām, prasītājas apgalvo, ka PBTRK varēja rēķināties, ka mārketinga pakalpojumu līgumi palīdzēs nodrošināt Po lidostas aviosabiedrību dažādošanu. Pamatojoties uz kādu ekonomikas ziņojumu, tās paskaidro, ka pierādījumi par lidostas panākumiem, kas tās popularizēšanai tiek reklamēti, var mudināt arī citas aviosabiedrības iekļaut šo lidostu savā programmā. Prasītājas uzsver, ka, lai gan *Ryanair* darbības sākumā Po lidostā lidostu galvenokārt izmantoja *Air France* un tādēļ šī lidosta lielā mērā bija atkarīga no šīs aviosabiedrības, šāda loma pakāpeniski samazinājās ātrgaitas dzelzceļa savienojumu dēļ. Po lidostai komerciālā ziņā būtu racionāli neizmantoto kapacitāti veltīt aviosabiedrībai, kas tai palīdzētu kļūt mazāk atkarīgai no *Air France* grupas.

317 Tomēr ir jākonstatē, ka prasītājas nav pierādījušas, ka *AMS* sniegtie mārketinga pakalpojumi būtu ļāvuši tirgus ekonomikas dalībniekam, kas rīkotos PBTRK vietā, Po lidostai piesaistīt citas aviosabiedrības. Komisija it īpaši apstrīdētā lēmuma 337.–358. apsvērumā ir secinājusi, ka vienīgais drošais ieguvums, ko šāds tirgus dalībnieks varētu sagaidīt no mārketinga pakalpojumu līgumiem, būtu pasažieru skaita pieaugums *Ryanair* apkalpotajos maršrutos. Turpretī tā ir uzskatījusi, ka jebkurš ieguvums, kas pārsniedz šos maršrutus, ir pārāk neskaidrs, lai tas tiktu kvantitatīvi ņemts vērā. Prasītājas nav norādījušas nevienu elementu, ar kuru varētu tikt apšaubīts Komisijas novērtējums.

318 Turklāt, kā to pamatoti norāda Komisija, lai gan vēlme piesaistīt citas aviosabiedrības, lai aizpildītu lidostas neizmantoto kapacitāti, var būt ekonomiski racionāla stratēģija, tirgus ekonomikas dalībnieks konkrētās lietas apstākļos vismaz pieprasītu, lai jaunas aviosabiedrības ienākšana neradītu papildu izmaksas, kas pārsniedz papildu ieņēmumus.

319 Atbildot uz replikas rakstā formulēto prasītāju apgalvojumu, saskaņā ar kuru plašais *Ryanair* starptautiskais tīkls kompensējot Po lidostas atpazīstamības trūkumu ārzemēs, Komisija ir ticami paskaidrojusi, ka ceļotāji no visas pasaules varot uz turieni lidot ar *Air France* caur Parīzi (Francija) un ka *Ryanair* esot aviosabiedrība, kas nodrošinot tikai tiešos lidojumus "no punkta uz punktu" un nepiedāvājot savienojumus uz citiem galamērķiem.

320 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju iebildums, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamas kļūdas vērtējumā par priekšrocību, ko Po lidostai sniedz aviosabiedrību dažādošana.

321 Trešām kārtām, prasītājas apgalvo, ka Komisija nav lēmusi par jautājumu, vai mārketinga pakalpojumu līgumu mērķis bija kopējā pasažieru skaitā, kurus *Ryanair* apņēmās atvest uz Po lidostu, palielināt pasažieru īpatsvaru no otra maršruta galamērķa Po virzienā (ielidojošie pasažieri). Šī īpatsvara palielināšana kopējā *Ryanair* pasažieru skaitā lidostā neesot saistīta ar pasažieru kopskaita palielināšanu. Pirmais palielinājums attiecas uz sadalījumu starp pasažieriem no šīs lidostas aptvēruma teritorijas (izlidojošie pasažieri) un pasažieriem no otra maršrutu galamērķa Po virzienā (ielidojošie pasažieri), bet otrais palielinājums attiecas uz absolūtiem skaitļiem. Mērķim palielināt "ielidojošo pasažieru" īpatsvaru esot svarīga nozīme pašos līgumu noteikumos. Tā rezultātā, tā kā "ielidojošie pasažieri" varēja radīt daudz lielākus ar aviopakalpojumiem nesaistītus ieņēmumus nekā "izlidojošie pasažieri", Komisijas papildu rentabilitātes analīzē, iespējams, pārāk zemu varēja tikt novērtēts ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu līmenis, ko attiecīgā lidosta varēja saprātīgi sagaidīt no šiem līgumiem.

322 Šajā ziņā Komisija ir skaidrojusi, ka esot bijis jāņem vērā nevis "ielidojošo pasažieru" īpatsvars kopējā pasažieru skaitā, bet gan absolūtais "ielidojošo pasažieru" skaits, jo šis faktors bija svarīgs gan *Ryanair*, gan PBTRK gūtajiem ieņēmumiem, pateicoties lidostas maksām, kuras daļēji bija balstītas uz pasažieru skaitu, un pateicoties ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem. Turklāt tā ir norādījusi, ka pretēji "ielidojošo pasažieru" īpatsvaram no kopējā pasažieru skaita absolūtais "ielidojošo pasažieru" skaits patiešām bija saistīts ar kopējā pasažieru skaita palielināšanos, jo šo pēdējo skaitu veidoja "ielidojošo pasažieru" un "izlidojošo pasažieru" summa. Turklāt Komisija ir paskaidrojusi, ka mārketinga pakalpojumu līgumu ietekme uz absolūto ielidojošo pasažieru skaitu kā kopējo pasažieru skaita sastāvdaļu attiecīgajos maršrutos ir bijusi pamats aplēsēm par ieņēmumu plūsmu no lidostas maksām un ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem.

323 Prasītājas atbild, ka *Ryanair* un Po lidostas apsaimniekotājiem nav vienādu interešu, jo *Ryanair* nodrošina absolūto pasažieru skaitu un gūst labumu kā no "ielidojošo pasažieru", tā no "izlidojošo pasažieru" pārvadāšanas, kamēr lidostai ir interese panākt, lai absolūtais skaits ietvertu pēc iespējas lielāku ielidojošo pasažieru skaitu. Līdz ar to Komisijas apgalvojums, ka "ielidojošo pasažieru" absolūtais skaits patiešām ir saistīts ar kopējā pasažieru skaitu palielināšanos, esot kļūdains vispārinājums.

324 Šajā ziņā, pat pieņemot, ka absolūtais pasažieru skaits un "ielidojošo pasažieru" īpatsvars ne vienmēr ir nemainīgā proporcijā, būtu jākonstatē, kā to apgalvo Komisija, ka tā apstrīdētajā lēmumā tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas nolūkā ir analizējusi mārketinga pakalpojumu līgumu ietekmi uz diskontētajiem papildu ieņēmumiem, jautājumā par ieņēmumiem, kas nav saistīti ar aviopakalpojumiem, pamatojoties uz trīs gadu vidējo slīdošo vēsturisko ieņēmumu līmeni Po lidostā, to koriģējot atbilstoši inflācijai un pieņemot katra reisa 85 % noslodzes koeficientu, kas bija labvēlīgi prasītājām (skat. apstrīdētā lēmuma 401., 414. un 415. apsvērumu).

325 Šādos apstākļos nevar pamatoti apgalvot, ka Komisija, veicot analīzi, pamatojoties uz kopējo "ielidojošo pasažieru" skaitu bez korekciju veikšanas, lai ņemtu vērā proporciju starp "ielidojošajiem pasažieriem" un "izlidojošajiem pasažieriem", jo pats Po lidostas apsaimniekotājs nebija veicis *ex ante* vērtējumu par ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem nākotnē, kas izrietētu no mārketinga pakalpojumu līgumiem, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

326 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju argumentācija par ieguvumiem saistībā ar ienākošās satiksmes palielināšanos.

327 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jānoraida prasītāju argumentācija par tādu motīvu noraidīšanu, kas ir Po lidostas lēmuma noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu pamatā.

c) Par noraidīto iespējamību, ka daļu no mārketinga pakalpojumiem esot bijis iespējams iegādāties vispārējo interešu nolūkā

328 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini noraidījusi iespējamību, ka daļa no mārketinga pakalpojumiem bijusi iegādāta vispārējo interešu nolūkā. Šajā ziņā tās kritizē Komisijas nostāju, kas pausta apstrīdētā lēmuma 324. apsvērumā un saskaņā ar kuru publiska struktūra nevar uzskatīt, ka tādu mārketinga pakalpojumu iegāde, kas paredzēti konkrēti noteiktu uzņēmumu darbības veicināšanai, ietilpst šīs publiskās struktūras uzdevumos veicināt vietējo attīstību, un tādējādi apiet LESD 107. panta 1. punktu. Šajā nostājā tiekot ignorēts fakts, ka *Ryanair* interneta vietnē saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumiem veiktā mārketinga mērķis bija popularizēt Po reģionu, nevis *Ryanair* aviotransporta pakalpojumus. Turklāt šajā Komisijas nostājā tiekot ieviests vispārējs aizliegums publisko tiesību subjektiem pirkt mārketinga pakalpojumus no uzņēmumiem, kuri vietējā līmenī sniedz citus pakalpojumus, neatkarīgi no mārketinga pakalpojumu satura un tirgus cenas piemērošanas.

329 Komisija noraida prasītāju izvirzīto argumentāciju.

330 Vispirms būtu jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 323. un 324. apsvērumā mārketinga pakalpojumus ir izvērtējusi no tāda Po lidostas ekspluatētāja viedokļa, kas rīkojas kā struktūra, kurai ir uzticēts vispārējas nozīmes uzdevums. Patiešām, Komisijai bija jānoskaidro, vai, pieņemot, ka Po lidostas ekspluatētāja rīcība būtu jānovērtē, ņemot vērā tā lomu tādas publiskas struktūras statusā, kurai ir uzticēts vispārējas nozīmes uzdevums, šajā gadījumā – Po un tās reģiona attīstība, nevis lidostas apsaimniekotāja statusā, konkrētie mārketinga pakalpojumi varēja tikt uzskatīti par tādiem, kas atbilst publiska pircēja patiesajām vajadzībām (apstrīdētā lēmuma 315., 316. un 322. apsvērums).

331 Šajā kontekstā Komisija apstrīdētā lēmuma 323. apsvērumā ir uzskatījusi, ka, lai arī nevarēja izslēgt, ka Po reģiona ekonomiskās attīstības uzdevuma ietvaros PBTRK jūt vajadzību vērsties pie komerciāliem pakalpojumu sniedzējiem, lai īstenotu teritorijas popularizēšanas darbības, *AMS* mārketinga pakalpojumi tomēr ir saistīti ar reklāmas darbību, kas ir mērķēta uz konkrēti noteiktu divu uzņēmumu, proti, *Ryanair* un Po lidostas apsaimniekotāja, komercdarbību. Tā apstrīdētā lēmuma 324. apsvērumā ir piebildusi, ka, atļaujot struktūrai, kuras uzdevums ir vietējās ekonomikas attīstība, iegādāties mārketinga pakalpojumus, kas galvenokārt ir paredzēti noteiktu uz vietas esošo uzņēmumu produktu vai pakalpojumu popularizēšanai ar pamatojumu, ka šie pakalpojumi dod labumu vietējai ekonomiskajai attīstībai, tiktu apiets LESD 107. panta 1. punkts. No tā Komisija apstrīdētā lēmuma 325. apsvērumā ir secinājusi, ka Po lidostas apsaimniekotāja iegādātie mārketinga pakalpojumi nebija uzskatāmi par atbilstošiem patiesai vajadzībai.

332 Prasītāju kritika, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumi bija paredzēti reģiona, nevis *Ryanair* aviotransporta pakalpojumu popularizēšanai, nav pieņemama. Patiesībā no 165.–170. punkta, kā arī no 279. un 280. punkta iepriekš izriet, ka Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka dažādie mārketinga pakalpojumu līgumi bija cieši saistīti ar *Ryanair* aviotransporta pakalpojumiem un ka mārketinga pakalpojumi ne tuvu nebija izstrādāti, lai vispārīgi un bez izšķirības palielinātu tūristu un uzņēmēju plūsmu Po un tās reģionā, bet gan bija specifiski mērķēti uz personām, kas varētu izmantot *Ryanair* aviotransporta pakalpojumus, un to galvenais mērķis bija popularizēt šos pēdējos pakalpojumus (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma 292.–305. apsvērumu).

333 Šo secinājumu neatspēko apstāklis, ka reģionālajām iestādēm, izlasot PBTRK pētījumu, kļuva zināmas apmeklētāju pieplūduma radītās ekonomiskās priekšrocības viņu reģionā un ka viens no to uzdevumiem bija reģiona popularizēšana. Prasītājas turklāt nav norādījušas nevienu citu elementu, ar ko varētu tikt apšaubīts Komisijas konstatējums.

334 Visbeidzot, nav pieņemams prasītāju arguments, saskaņā ar kuru apstrīdētā lēmuma 323. un 324. apsvērumā paustā Komisijas nostāja paredzot pārāk plašu aizliegumu attiecībā uz valsts iestāžu veiktajiem mārketinga pakalpojumu iepirkumiem. Minētajos apsvērumos Komisijas atklātā problēma attiecās uz faktu, ka publiskas struktūras iegādātie mārketinga pakalpojumi varēja būt noderīgs instruments, kura mērķis būtībā ir popularizēt *Ryanair* lidojumus uz Po lidostu kā galamērķi. Pretēji prasītāju apgalvotajam Komisija tādējādi nav runājusi par mārketinga pakalpojumu iegādi no uzņēmuma, kas vietējā mērogā sniedz citus pakalpojumus, neatkarīgi no mārketinga pakalpojumu satura.

335 Līdz ar to prasītāju argumentācija ir jānoraida.

d) Par ar* AMS *noslēgto līgumu novērtējumu, neņemot vērā tirgus ekonomikas dalībnieka, kurš ir lidostas īpašnieks, viedokli, kas atšķiras no tāda tirgus ekonomikas dalībnieka viedokļa, kurš izmanto lidostu

336 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nepamatoti nav izvērtējusi PBTRK un jaukto sindikātu kā tirgus ekonomikas dalībniekus, kuriem ir kaut arī cieši saistītas, tomēr atšķirīgas intereses, proti, attiecīgi kā Po lidostas apsaimniekotājam un kā īpašniekam. Mārketinga pakalpojumu līgumu analīzē Komisija it īpaši neesot iekļāvusi jaukto sindikātu, lai gan koncesijas līguma beigās, kas bija paredzētas 2015. gada 31. decembrī, PBTRK bija pienākums nodot tam atpakaļ lidostu un tās intelektuālos aktīvus, tostarp zīmola tēlu. Jauktajam sindikātam būtu bijis saprātīgi piešķirt daudz lielāku vērtību zīmola tēlam un lidostas vērtībai ilgtermiņā, kamēr PBTRK intereses drīzāk bija vērtējamas koncesijas sagaidāmās izbeigšanās gaismā, pat ja šī pēdējā centās vairot lidostas vērtību un tādējādi pierādīt savu kompetenci, lai tai tiktu piešķirta koncesija.

337 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, komercdarījums ir jāaplūko kopumā. Faktiski Komisijai, izvērtējot strīdīgos pasākumus, ir pienākums ņemt vērā visus būtiskos elementus un to kontekstu (skat. spriedumu, 2008. gada 17. decembris, *Ryanair*/Komisija, T-196/04, EU:T:2008:585, 59. punkts un tajā minētā judikatūra), ieskaitot tos, kas ir saistīti ar tādas iestādes vai iestāžu situāciju, kuras veic strīdīgos pasākumus.

338 Šajā gadījumā, pat pieņemot, ka PBTRK pienākums atdot atpakaļ lidostas īpašumus nevainojamā stāvoklī bija iekļauts Po lidostas zīmola tēlā, uzreiz ir jākonstatē, ka mārketinga pakalpojumu līgumus bija noslēgusi tikai PBTRK, kas ir lidostas apsaimniekotāja, nevis šīs lidostas īpašniece.

339 Turklāt no apstrīdētā lēmuma izriet, ka mārketinga pakalpojumu līgumi nevarēja radīt paliekošu ietekmi uz zīmola tēlu un Po lidostas atpazīstamību pēc šo līgumu termiņa (skat. apstrīdētā lēmuma 345.–353. apsvērumu) un ka neviens no šiem līgumiem nepalika spēkā pēc 2011. gada 1. aprīļa. Šādos apstākļos, kā to pareizi uzsver Komisija, šiem līgumiem nevarēja būt tiešas ietekmes uz jauktā sindikāta situāciju, kuram lidosta nebija jāpārņem atpakaļ līdz 2015. gada 31. decembrim.

340 No tā izriet, ka, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, Komisija varēja lidostas pakalpojumu līgumiem piemērot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, nelemjot par jauktā sindikāta interesi atgūt Po lidostu 2015. gada 31. decembrī, proti, vairāk nekā četrus gadus pēc mārketinga pakalpojumu līgumu termiņa beigām.

[..]

f) Par pārāk īsa Komisijas izvēlētā laika perioda piemērošanu tirgus ekonomikas dalībnieka analīzē

365 Prasītājas apgalvo, ka, aprobežojoties tikai ar katra izvērtētā līguma ilgumu, Komisija tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanā ir izmantojusi pārāk īsu laika periodu.

366 Šajā ziņā, pirmām kārtām, tās apgalvo, ka Komisijas izraudzītā pieeja nav savienojama ar komerciālo realitāti lielajās lidostās, attiecībā uz kurām aviosabiedrībām bieži vien nav nekādu saistību un kuras darbojas, pamatojoties uz vispārīgiem komerciāliem nosacījumiem, kas šīm sabiedrībām ļauj nekavējoties izbeigt savu darbību lidostā. Lidostu komercdarbības plāni tiekot izstrādāti uz vairākām desmitgadēm, un to ieņēmumu un izdevumu prognozes esot balstītas uz saprātīgu analīzi par lidostas kapacitāti bez jebkādām aviosabiedrību līgumiskām saistībām. Īstermiņa komercdarbības plāni, kas ir balstīti uz katra atsevišķā līguma ilgumu, kā to piedāvājusi Komisija, iespējams, radītu negatīvus rezultātus.

367 Otrām kārtām, prasītājas apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu nedz rēķinājies ar attiecīgo līgumu pagarināšanu pēc to termiņa beigām, nedz arī nebūtu nezinājis, ka tādas zemo cenu aviosabiedrības kā *Ryanair* ir pazīstamas ar spējām ļoti dinamiski attīstīt savu darbību. Pirmkārt, racionāli pārvaldītas lidostas censtos izveidot ilgtermiņa komerciālas attiecības ar aviosabiedrībām, krietni pārsniedzot sākotnējo nolīgumu. Tirgus ekonomikas dalībnieks būtu gatavs uzņemties riskus un noslēgt sākotnējā periodā iespējami nerentablus līgumus, cerot uz darbības attīstību un līguma pagarināšanu. *Ryanair* gadījumā apņemšanās atklāt jaunu maršrutu esot bijusi tikai pamatots risks, cerot uz ilgtermiņa komerciālām attiecībām, un to apstiprinot īpašas klauzulas lidostas pakalpojumu līgumā. Otrkārt, vairums lidostu, kuras veic pārrunas ar *Ryanair*, cerot uz to komerciālo attiecību turpināšanos pēc sākotnējā nolīguma. Tādējādi tipiskās *Ryanair* komerciālās attiecības ar lidostām apliecinot, ka šīs attiecības tiek veidotas ilgtermiņā un kopumā turpinās ilgāk par piecu gadu periodu. Turklāt, tā kā prasītājas un PBTRK bija noslēgušas virkni lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, no kuriem pirmais tika parakstīts 2003. gadā un pēdējais 2010. gadā, tirgus ekonomikas dalībnieks būtu pieņēmis, ka ilgtermiņa komerciālā sadarbība, kas pārsniedz attiecīgo līgumu sākotnējo termiņu, tika izveidota vēlākais 2005. gadā.

368 Komisija lūdz noraidīt prasītāju argumentāciju.

369 No judikatūras (skat. iepriekš 140. punktu) izriet, ka ir jāpārbauda, vai Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos PBTRK vietā, būtu izvērtējis interesi noslēgt katru konkrēto līgumu, balstoties uz laika periodu, kas ir ierobežots tikai ar attiecīgo līgumu termiņu.

370 Tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību nosaka rentabilitātes perspektīvas ilgtermiņā (spriedums, 1991. gada 21. marts, Itālija/Komisija, C-305/89, EU:C:1991:142, 20. punkts). Šāds dalībnieks, kas vēlas maksimāli palielināt savu peļņu, ir gatavs uzņemties aprēķinātus riskus, nosakot piemērotu atlīdzību, kāda sagaidāma no sava ieguldījuma.

371 Šajā gadījumā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir uzskatījusi, ka, novērtējot savu ieinteresētību slēgt lidostas pakalpojumu līgumu vai mārketinga pakalpojumu līgumu, tirgus ekonomikas dalībnieks kā novērtējuma laika periodu būtu izvēlējies attiecīgo līgumu darbības termiņu (apstrīdētā lēmuma 393. apsvērums). Vēl tā ir uzskatījusi, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu rēķinājies ar līgumu pagarināšanu pēc to termiņa beigām ar tādiem pašiem vai citiem atšķirīgiem noteikumiem, it īpaši ņemot vērā, ka zemo cenu aviosabiedrības kā *Ryanair* ir pazīstamas ar spējām ļoti dinamiski attīstīt savu darbību attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu vai reisu skaita palielināšanu vai samazināšanu. Tā ir uzskatījusi, ka jebkāda līgumu pagarināšanas iespēja tāpēc būtu bijusi pārāk tāla un pārāk nenoteikta, lai tirgus ekonomikas dalībnieks uz tās pamata varētu pieņemt saprātīgus ekonomiskus lēmumus (apstrīdētā lēmuma 393. un 394. apsvērums).

372 Turklāt nav strīda, ka lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi tika noslēgti uz noteiktu laiku. Tāpat nav strīda, kā to norāda Komisija un ko prasītājas nav apstrīdējušas, ka brīdī, kad katrs attiecīgais līgums tika noslēgts ar prasītājām, PBTRK nebija izstrādājusi nevienu komercdarbības plānu un nebija veikusi nekādu papildu rentabilitātes analīzi, kurā būtu izvērtētas Po lidostas uzņemtās saistības pret prasītājām.

373 Šādā kontekstā Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu izvērtējis šo līgumu rentabilitāti, ņemot vērā paredzamās izmaksas un ieņēmumus to piemērošanas laikā.

374 Tāpat Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka lidostas apsaimniekotājam bija ļoti grūti novērtēt iespējamību, ka kāda aviosabiedrība vēlēsies lidojumu maršrutu turpināt izmantot pēc termiņa, kādu tā nolīgusi lidostas pakalpojumu līgumā, zinot, ka aviosabiedrības, it īpaši zemo cenu aviosabiedrības, ir parādījušas, ka tās maršrutu atklāšanu un slēgšanu veic ļoti dinamiski (skat. apstrīdētā lēmuma 355. un 394. apsvērumu). Šajos apstākļos Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka parasti piesardzīgs un rūpīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, rīkojoties PBTRK vietā, nebūtu rēķinājies ar *Ryanair* vēlmi pēc līguma termiņa beigām turpināt izmantot attiecīgo maršrutu.

375 Fakts, ka 2003. gada nolīgums un 2005. gada MPL tika noslēgti ar iespēju tos pagarināt uz papildu piecu gadu periodu, pats par sevi – pretēji prasītāju apgalvotajam – neļauj uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks līgumu noslēgšanas brīdī jau būtu rēķinājies ar attiecīgo maršrutu turpināšanu. Turklāt, kā norāda Komisija un pret ko neiebilst prasītājas, ir jānorāda, ka *Ryanair* no paredzētā maršruta varēja relatīvi viegli atteikties pirms līguma termiņa beigām, samaksājot līgumsodu.

376 Protams, parasti piesardzīgs un rūpīgs tirgus ekonomikas dalībnieks varētu būt gatavs uzņemties komerciālu risku, noslēdzot nolīgumu, kas rada zaudējumus visā tā paredzētajā periodā, ja ir reālas izredzes nolīgumu pagarināt un tādējādi nākotnē gūt peļņu, sedzot šos zaudējumus. Šāda rīcība, kuras mērķis ir ilgtermiņa rentabilitāte, var būt saderīga ar ekonomisku racionalitāti. Tomēr no iepriekš minētā izriet, ka Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka šāds tirgus ekonomikas dalībnieks konkrētās lietas apstākļos nebūtu rēķinājies ar līguma pagarināšanu pēc tā termiņa beigām. Turklāt ir jāatgādina, ka prasītājas nav pierādījušas, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos PBTRK vietā, būtu uzskatījis, ka, izņemot mārketinga pakalpojumu iespējamo pozitīvo ietekmi uz to pasažieru skaitu, kas izmanto attiecīgajos līgumos paredzētos maršrutus visā to apkalpošanas laikā, pārējie iespējamie ilgtermiņa ieguvumi ir pārāk neskaidri, lai tos kvantitatīvi varētu ņemt vērā (skat. iepriekš 260.–270., 276. un 290. punktu).

377 Runājot par faktu, ka prasītājas un PBTRK laikā no 2003. līdz 2010. gadam bija noslēgušas virkni līgumu un to papildinājumus, ir jāuzsver, ka tie visi tika noslēgti uz noteiktu laiku, īpaši tad, ja tie attiecās uz jaunu maršrutu atklāšanu. Šādos apstākļos Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos PBTRK vietā, nebūtu rēķinājies ar *Ryanair* vēlmi pagarināt maršruta apkalpošanu pēc attiecīgā līguma vai tā papildinājuma termiņa beigām.

378 Visbeidzot, elementi, uz kuriem *Ryanair* ir norādījusi, lai pierādītu, ka vidējais tās komerciālo attiecību ilgums ar lidostām, kurās tā darbojās, pārsniedzot piecus gadus, nevar pierādīt maršrutu ilgumu no vai uz Po lidostu. Kā pamatoti norāda Komisija, *Ryanair* komerciālo attiecību kopējais ilgums ar šādām lidostām negarantē citu atsevišķo maršrutu ilgtspēju. Turklāt tirgus ekonomikas dalībnieka rīcība ir jāvērtē, nostādot to situācijā, kas ir vistuvākā iespējamā Po lidostas apsaimniekotāja situācijai. Kā pamatoti norāda Komisija, *Ryanair* darbības turpināšana lidostā ir atkarīga no konkrētās lidostas specifiskās situācijas un īpašiem nosacījumiem, kas tajā tiek piedāvāti.

379 Tāpat *Ryanair* iesniegtie elementi par tās komerciālo attiecību vidējo ilgumu ar lidostām, kurās tā darbojas, neapgāž Komisijas konstatējumu, ka zemo cenu aviosabiedrības ir pazīstamas ar dinamisku savas darbības attīstību gan maršrutu atklāšanas un slēgšanas ziņā, gan arī lidojumu biežuma palielināšanas un samazināšanas ziņā. Šie elementi labākajā gadījumā ļauj konstatēt noteiktu individuālu maršrutu ilgtspēju.

380 Līdz ar to ir jānoraida prasītāju arguments, ar kuru Komisijai tiek pārmests, ka papildu rentabilitātes analīzē tā aplūkojamo laika periodu ir ierobežojusi ar līgumu darbības ilgumu.

g) Par faktu, ka Komisija esot kļūdaini balstījusi savu vērtējumu uz maršrutiem, par kuriem noslēgti konkrētie līgumi

381 Prasītājas apgalvo, ka Komisija savu vērtējumu esot kļūdaini balstījusi tikai uz maršrutiem, par kuriem noslēgti konkrētie līgumi.

382 Šajā ziņā tās apgalvo, ka *Ryanair* faktiski ir palielinājusi maršrutu skaitu 2003. gadā līdz trim maršrutiem 2008. gadā atbilstoši saprātīgām cerībām, kādas iepriekšējos gados varētu būt bijušas tirgus ekonomikas dalībniekam. Šāda perspektīva esot arī atspoguļota 2003. gada nolīgumā un 2005. gada MPL pielīgtajās *Ryanair* saistībās attīstīt papildu maršrutus un lidojumu biežumu. Turklāt darbības izvēršana Po atbilstot vispārējai *Ryanair* darbības paplašināšanai citās Francijas lidostās. Tātad tirgus ekonomikas dalībnieks būtu uzskatījis, ka ir ļoti iespējams, ka *Ryanair* maršrutu un lidojumu biežumu skaits līdz pirmo piecu gadu termiņa beigām palielināsies.

383 Komisija lūdz noraidīt prasītāju argumentus.

384 No judikatūras (skat. iepriekš 140. punktu) izriet, ka ir jāpārbauda, vai Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja papildu rentabilitātes analīzes ietvaros uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos Po lidostas apsaimniekotāja vietā, būtu izvērtējis interesi noslēgt katru attiecīgo līgumu, ņemot vērā tikai šajos līgumos paredzētos maršrutus.

385 Vispirms ir jākonstatē, ka nav strīda, ka Komisija savu papildu rentabilitātes analīzi ir balstījusi uz maršrutiem, kas ir paredzēti attiecīgajos līgumos un to papildinājumos.

386 Šajā ziņā ir jāatzīmē, ka, prasītājām neiebilstot, Komisija ir norādījusi, ka, lai gan dažos līgumos papildus attiecīgajos līgumos paredzētajiem maršrutiem ir pieminēti vēl citi maršruti, šie noteikumi vienmēr ir iekļauti maksimālās piepūles klauzulā.

387 Turklāt Komisija, prasītājām neiebilstot, ir paskaidrojusi, ka jaunu maršrutu atklāšana vienmēr bija saistīta ar jaunu līgumu noslēgšanu, kas PBTRK nozīmēja jaunus un lielākus maksājumus par mārketinga pakalpojumiem, tāpēc tā nebija saistāma ar tirgus ekonomikas dalībnieka cerībām, ka Po lidostas rentabilitāte tādējādi tiks uzlabota.

388 Turklāt jāatgādina, ka *Ryanair* piedāvātie elementi, lai pierādītu, ka tās lielais Francijā izmantoto lidostu skaits ir ļāvis nodrošināt vairākas aviolīnijas, nevar būt izšķiroši, jo tirgus ekonomikas dalībnieka rīcība ir jāvērtē, iedomājoties šo dalībnieku situācijā, kas ir vistuvākā iespējamā Po lidostas apsaimniekotāja situācijai.

389 Runājot par prasītāju argumentu, ka Komisija neesot ņēmusi vērā no pasažieru skaita pieauguma izrietošās apjomradīto ietaupījumu labvēlīgās sekas uz papildu izmaksām un ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem Po lidostas ieņēmumiem, jānorāda uz faktu – pret ko prasītājas nav iebildušas –, ka Komisija ir norādījusi, ka Francijas iestādes nav nedz minējušas apjomradītos ietaupījumus, nedz mēģinājušas tos kvantificēt, ka pirms līgumu noslēgšanas Po lidosta nebija izstrādājusi nekādu uzņēmējdarbības plānu un ka minētās lidostas panāktie apjomradītie ietaupījumi galvenokārt tika gūti

no *Air France* darbības. Prasītāju sniegtie pierādījumi par apjomradīto ietaupījumu palielināšanos atkarībā no pasažieru skaita pieauguma un lidostu lieluma neliek apšaubīt Komisijas sniegtos paskaidrojumus. Turklāt, kā pamatoti norāda Komisija, ar to vien, ka līguma noslēgšana var palielināt pasažieru skaitu lidostā, pašu par sevi nav pietiekami, lai tirgus ekonomikas dalībnieks piekristu šādai līguma noslēgšanai, lai kādi būtu ar to saistītie nosacījumi.

390 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija, nepieļaudama acīmredzamu kļūdu vērtējumā, varēja uzskatīt, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks PBTRK situācijā nebūtu savu rentabilitātes vērtējumu balstījis uz iespējama papildu maršruta izveidošanas izredzēm.

***h) Par faktu, ka Komisija esot kļūdījusies, neņemdama vērā lielākus ieguvumus, ko Po lidosta gūst no attiecībām ar* Ryanair**

391 Prasītājas uzskata, ka Komisija savā papildu rentabilitātes analīzē kļūdaini neesot ņēmusi vērā tīkla pozitīvās sekas, kādas tirgus ekonomikas dalībnieks esot varējis sagaidīt no *Ryanair* darbības Po lidostā, ne arī ilgtermiņa sekas, kas izriet no *AMS* mārketinga pakalpojumiem. Lielāks skaits Po lidostas lietotāju, kas izriet no *Ryanair* klātbūtnes, palielinot minētās lidostas pievilcību un radot iespējas jaunu maršrutu atklāšanai, kā arī citu aviosabiedrību un veikalu ienākšanai.

392 Šajā ziņā – līdzīgi Komisijas teiktajam – ir jānorāda, ka tāds tīkla ārējās ietekmes jēdziens, uz kādu ir atsaukušās prasītājas, ir saistīts ar lielāka pasažieru skaita perspektīvu.

393 No iepriekš minētā izriet, ka Komisija, nepieļaudama kļūdu, varēja uzskatīt, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, rīkodamies PBTRK vietā, nebūtu paļāvies uz faktu, ka komerciālās attiecības ar *Ryanair* turpināsies pēc attiecīgajos līgumos paredzēto maršrutu apkalpošanas. Līdz ar to ir jāatzīst, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš darbojas kā normāli piesardzīgs un rūpīgs lidostas apsaimniekotājs, savus ieņēmumu un izdevumu aprēķinus nebūtu veicis, pamatojoties uz lielāku pasažieru skaitu sakarā ar biežākiem lidojumiem esošajos maršrutos vai *Ryanair* veiktu papildu maršrutu ieviešanu.

394 Tāpat racionāls tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu rēķinājies ar citu aviosabiedrību vai veikalu ienākšanu attiecīgajā lidostā pēc termiņa, uz kādu ar *Ryanair* noslēgti šie līgumi un to papildinājumi, beigām.

395 Šādos apstākļos Komisija, ņemdama vērā pārāk nenoteiktu tīkla ietekmi, nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

396 Līdz ar to trešais pamats ir noraidāms.

D. Par ceturto pamatu, kas ir atvedināts no LESD 107. panta 1. punkta pārkāpuma tādēļ, ka Komisija neesot pierādījusi selektivitātes nosacījuma izpildi

397 Prasītājas, atsaukdamās uz 2014. gada 9. septembra spriedumu *Hansestadt Lübeck*/Komisija (T-461/12, EU:T:2014:758), apgalvo, ka Komisija nav pierādījusi, ka tās būtu saņēmušas selektīvu priekšrocību, jo ne visi līgumiskie pasākumi obligāti ir selektīvi. It īpaši Komisija neesot pārbaudījusi, vai tādas pašas priekšrocības tika piedāvātas citiem Po lidostas esošajiem vai potenciālajiem lietotājiem.

398 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka LESD 107. panta 1. punktā ir aizliegts atbalsts, kas "dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai", proti, selektīvs atbalsts (spriedums, 2015. gada 14. janvāris, *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 54. punkts).

399 Jāatgādina arī, ka valsts atbalsta jomā no LESD 107. panta 1. punkta izrietošā selektivitātes prasība ir skaidri jānošķir no ekonomiskās priekšrocības konstatēšanas, jo pēc tam, kad Komisija ir konstatējusi tādas priekšrocības esamību plašā nozīmē, kas tieši vai netieši izriet no attiecīgā pasākuma, tai vēl ir

jāpierāda, ka šī priekšrocība konkrēti sniedz labumu vienam vai vairākiem uzņēmumiem. Lai to izdarītu, tai it īpaši ir jāpierāda, ka ar attiecīgo pasākumu tiek ieviesta to uzņēmumu diferenciācija, kuri attiecībā uz sasniedzamo mērķi ir salīdzināmā situācijā. Līdz ar to ir jābūt tā, ka priekšrocība tiek piešķirta selektīvi un ka tās dēļ daži uzņēmumi var nonākt labvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar citiem (spriedumi, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/*MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 59. punkts, un 2016. gada 30. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 48. punkts).

400 Tomēr ir jānorāda, ka selektivitātes prasība atšķiras atkarībā no tā, vai attiecīgais pasākums ir paredzēts kā vispārīga atbalsta shēma vai kā individuāls atbalsts. Pēdējā minētajā gadījumā ekonomiskās priekšrocības noteikšana principā ļauj prezumēt, ka tai ir selektīvs raksturs. Savukārt, izvērtējot vispārīgu atbalsta shēmu, ir jāidentificē, vai attiecīgais pasākums – neraugoties uz konstatējumu, ka tas sniedz vispārīgu priekšrocību, – ir labvēlīgs tikai noteikta veida uzņēmumiem vai darbības nozarēm (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/*MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 60. punkts, un 2016. gada 30. jūnijs, Beļģija/Komisija, C-270/15 P, EU:C:2016:489, 49. punkts).

401 Šajā gadījumā attiecīgie līgumi, kas analizēti apstrīdētajā lēmumā, ir jāuzskata par tādiem, kas ietver individuālu atbalstu.

402 Komisija apstrīdētā lēmuma 432. apsvērumā ir konstatējusi, ka prasītājām piešķirtā priekšrocība bija selektīva, jo tā esot izrietējusi no līgumu noteikumiem, kas specifiski attiecas uz *Ryanair* vai *AMS*.

403 Šis konstatējums ir jāapstiprina. Lidostas pakalpojumu līgumi un tiem atbilstošie mārketinga pakalpojumu līgumi, kuri ir jāpārbauda kā viens vienots pasākums (skat. iepriekš 165.–174. punktu, it īpaši 172. punktu), ietver individuāli starp līgumslēdzējiem atrunātus noteikumus. Tajos ir precizēti, pirmkārt, maršruti, kuri bija jānodrošina *Ryanair*, un lidostas pakalpojumi, kuri PBTRK bija jāsniedz *Ryanair*, un, otrkārt, mārketinga pakalpojumi, kurus *AMS* apņēmās sniegt Po lidostai. Tajos ir detalizēti noteiktas lidostas maksas un atlīdzība par mārketinga pakalpojumiem, kurus maksās prasītājas un PBTRK. Konkrētāk, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka atlīdzība par mārketinga pakalpojumiem, kādu ir nolīgušas PBTRK un prasītājas, veidoja ievērojamu daļu no papildu izmaksām un tādējādi ir svarīgs elements, kas veido prognozējamās papildu plūsmas negatīvo daļu (ieņēmumi mīnus izdevumi) un kas atspoguļo prasītāju priekšrocību (skat. apstrīdētā lēmuma 416. un 417. apsvērumu, kā arī 7.–11. tabulu). Reglamentētās lidostas nodevas principā ir piemērojamas visām aviosabiedrībām, kas izmanto Po lidostu, savukārt atlīdzība par mārketinga pakalpojumiem bija specifiski raksturīga PBTRK un prasītāju attiecībām.

404 Šajos apstākļos attiecīgie līgumi, kas ietver specifiskus nosacījumus, par kuriem vienojušās Po lidosta un prasītājas, un kas rada priekšrocību šīm pēdējām, šī iemesla dēļ ir selektīvi.

405 Tādēļ nav jāizvērtē, vai attiecīgie līgumi sniedz priekšrocības prasītājām salīdzinājumā ar citiem operatoriem, kas ir salīdzināmā faktiskā un juridiskā situācijā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 26. februāris, *Orange*/Komisija, T-385/12, nav publicēts, EU:T:2015:117, 52. punkts).

406 Kritērija par atbalsta saņēmēja salīdzināšanu ar citiem operatoriem, kas ir salīdzināmā faktiskā un juridiskā situācijā attiecībā uz ar pasākumu izvirzīto mērķi, izcelsme un pamatojums ir rodams potenciāli vispārējas piemērojamības pasākumu selektīvā rakstura novērtējuma ietvaros. Tātad tāds kritērijs nav būtisks tad, ja, kā šajā lietā, ir jāizvērtē tāda *ad hoc* pasākuma selektīvums, kurš attiecas tikai uz vienu vienīgu uzņēmumu un ar kuru ir domāts mainīt kādus šim uzņēmumam specifiski piemītošus, tā konkurētspēju ierobežojošus aspektus (spriedumi, 2016. gada 26. oktobris, *Orange* /Komisija, C-211/15 P, EU:C:2016:798, 53. un 54. punkts, un 2015. gada 26. februāris, *Orange* /Komisija, T-385/12, nav publicēts, EU:T:2015:117, 53. punkts).

407 Runājot par 2014. gada 9. septembra spriedumu *Hansestadt Lübeck*/Komisija (T-461/12, EU:T:2014:758), ir jānorāda, ka šajā lietā tam nav nozīmes, jo tas attiecās uz pasākumu, kas bija piemērojams virknei saimnieciskās darbības subjektu un kura selektīvuma pārbaude bija jāveic

noteikta juridiskā regulējuma ietvarā, lai novērtētu, vai šajā ietvarā minētais pasākums veidoja priekšrocību noteiktiem uzņēmumiem salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri saistībā ar šī regulējuma mērķi bija salīdzināmā faktiskā un juridiskā situācijā (spriedums, 2016. gada 21. decembris, Komisija/*Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 53. un 54. punkts), bet šajā lietā, ņemot vērā it īpaši atlīdzību par mārketinga pakalpojumiem, par kuru Po lidosta un prasītājas specifiski vienojušās, pamatojoties uz *AMS* tarifu skalu, tas tā nav.

408 No tā izriet, ka ceturtais pamats, kā arī visa prasība kopumā ir jānoraida.

409 Līdz ar to prasība ir jānoraida kopumā un nav jālemj par prasītāju pieteikumu par procesa organizatoriskajiem pasākumiem, ciktāl tas attiecas uz citiem pasākumiem, kuri vēl nav veikti.

IV. Par tiesāšanās izdevumiem

410 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram nolēmums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram nolēmums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājām spriedums ir nelabvēlīgs, tām ir jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus saskaņā ar tās prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta paplašinātā sastāvā)

nosprież:

1) Prasību noraidīt.

2) *Ryanair DAC* un *Airport Marketing Services Ltd* sedz pašas savus, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas tiesāšanās izdevumus.

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2018. gada 13. decembrī.

[Paraksti]

[..]