KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1226

(2014. gada 23. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin, Ryanair* un *Airport Marketing Services*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5080)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ([1]);

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu;

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem ([2]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Aviosabiedrība *Air France* 2010. gada 26. janvāra vēstulē iesniedza sūdzību par priekšrocībām, ko aviosabiedrība *Ryanair* saņemot Francijas reģionālajās un vietējās lidostās. Šajā sūdzībā attiecībā uz lidostu *Angoulême Brie Champniers* (turpmāk – Angulēmas lidosta) tika norādīts arī, ka šīs lidostas pārvaldītājs Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (turpmāk – Angulēmas TRK) saņemot finansiālu atbalstu.

(2) Komisija 2010. gada 16. marta vēstulē Francijas iestādēm nosūtīja sūdzības nekonfidenciālo redakciju un lūdza Francijas iestādes sniegt paskaidrojumus par norādītajiem pasākumiem. Francijas iestādes sniedza atbildes 2010. gada 31. maija un 7. jūnija vēstulēs.

(3) Uzņēmums *Air France* 2011. gada 2. novembra vēstulē nosūtīja papildu informāciju savas sūdzības pamatošanai. Komisija ar 2011. gada 5. decembra vēstuli nosūtīja šo informāciju Francijai un lūdza sniegt papildu informāciju. Francijas iestādes 2011. gada 22. decembrī lūdza papildu termiņu atbildes sniegšanai; Komisija piekrita termiņa pagarinājumam 2012. gada 4. janvāra vēstulē. Francijas iestādes iesniedza savas piezīmes un atbildes 2012. gada 20. janvāra vēstulē.

(4) Komisija 2012. gada 21. marta vēstulē paziņoja Francijai par savu lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru, kas paredzēta LESD 108. panta 2. punktā, attiecībā uz iespējamo atbalstu Angulēmas lidostai un aviosabiedrībai *Ryanair*. Komisijas lēmums (turpmāk – lēmums par procedūras sākšanu) ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([3]) 2012. gada 25. maijā.

(5) Francijas iestādes savas piezīmes un atbildes uz jautājumiem, kas uzdoti lēmumā par procedūras sākšanu, un Komisijas turpmākajiem jautājumiem iesniedza attiecīgi 2012. gada 22. maija un 2012. gada 21. septembra vēstulēs.

(6) Uzņēmumi *Air France, Ryanair* un *Airport Marketing Services* (turpmāk – *AMS*) iesniedza piezīmes laikposmā, kas šim nolūkam paredzēts lēmumā par procedūras sākšanu. Komisija 2012. gada 20. augusta un 2013. gada 3. maija vēstulēs nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija 2012. gada 12. septembra un 2013. gada 7. jūnija vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav papildu piezīmju šajā jautājumā.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pantu. Abos gadījumos noteikumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu attiecīgā gadījumā ir uzskatāmas par atsaucēm uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD arī ieviesa vairākas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopienu" ar "Savienību", "kopējo tirgu" ar "iekšējo tirgu" un "Pirmās instances tiesu" ar "Vispārējo tiesu". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 301, 5.10.2012., 1. lpp.

([3]) OV C 149, 25.5.2012., 29. lpp.

(7) Komisija saņēma papildu piezīmes no *Ryanair* 2012. gada 13. aprīlī, 2013. gada 10. aprīlī, 2013. gada 20. decembrī, 2014. gada 17. janvārī un 2014. gada 31. janvārī. Šīs papildu piezīmes tika nosūtītas Francijai attiecīgi 2012. gada 13. jūlija, 2013. gada 3. maija, 2014. gada 9. janvāra, 2014. gada 23. janvāra un 2014. gada 4. februāra vēstulēs. Francija 2012. gada 17. jūlija, 2013. gada 4. jūnija, 2014. gada 29. janvāra, 2014. gada 3. februāra un 2014. gada 21. maija vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav papildu piezīmju šajā jautājumā.

(8) 2014. gada 24. februārī, 13. martā un 19. martā pēc Savienības Pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (turpmāk – jaunās pamatnostādnes) ([4]) pieņemšanas Komisija lūdza Franciju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par jauno pamatnostādņu piemērošanu, jo īpaši šajā lietā. Francijas iestādes 2014. gada 19. martā iesniedza piezīmes par šo jautājumu.

(9) Turklāt 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([5]) tika publicēts paziņojums, aicinot dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes, tostarp par šo lietu, ņemot vērā to, ka ir stājušās spēkā jaunās pamatnostādnes. Sabiedrības *Air France* un *Transport and Environnement* iesniedza piezīmes šim nolūkam paredzētajā laikposmā. Komisija 2014. gada 28. maija vēstulē nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija 2014. gada 21. maija vēstulē informēja Komisiju, ka tai nav piezīmju šajā jautājumā.

2. **FAKTU IZKLĀSTS**

2.1. **Lidostu infrastruktūras ekspluatanti un īpašnieki**

(10) Angulēmas lidostas apsaimniekošanu līdz 2011. gadam nodrošināja Angulēmas TRK. Ar ministra 2002. gada 20. septembra rīkojumu valsts, kas tolaik bija lidostas īpašniece, nodeva Angulēmas lidostu koncesijā uz pieciem gadiem Angulēmas TRK. Līgums ([6]), kuru Angulēmas TRK noslēdza ar valsti, paredzēja, ka Angulēmas TRK būs atbildīga par lidostas ēku būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju. Šim nolūkam Angulēmas TRK kā Angulēmas lidostas ekspluatants un apsaimniekotājs (turpmāk – TRK-lidosta) ieguva tiesības veidot atsevišķu grāmatvedību, kas nodalīta no Angulēmas TRK vispārējās darbības ([7]). Pēc tam ar prefektūras 2006. gada 22. decembra rīkojumu Angulēmas lidostas īpašums tika nodots Šarantas lidostu jauktajai apvienībai (turpmāk – *SMAC*). Tādējādi 2007. gada 1. janvārī *SMAC* aizstāja valsti kā koncesijas līgumslēdzēja iestāde. No minētā datuma visi ieguldījumi lidostā un tās finansēšana nonāca *SMAC* atbildībā.

(11) *SMAC* kompetencē ir Angulēmas lidostas labiekārtošana, aprīkošana, uzturēšana, pārvaldība un ekspluatācija, un tajā ietilpst Šarantas departaments (turpmāk – *CG16*), Lielās Angulēmas aglomerācijas kopiena (turpmāk – *COMAGA*), Brakonšarantas komūnu kopiena (turpmāk – *CCBC*), Angulēmas TRK, Konjakas komūnu kopiena (turpmāk – *CCC*) un Konjakas Tirdzniecības un rūpniecības kamera. Kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu ([8]), *SMAC* statūti paredz, ka Angulēmas lidostas izdevumi tiek sadalīti starp šiem dalībniekiem.

(12) Pēc Angulēmas TRK koncesijas pagarināšanas līdz 2008. gada 31. decembrim *SMAC* 2009. gada 22. janvārī noslēdza pārvaldības apakšlīgumu ar Angulēmas TRK (turpmāk – 2009. gada apakšlīgums). No 2009. gada 1. janvāra ieguldījumi, kas veikti saistībā ar lidostas ekspluatāciju, uz trim gadiem nonāca *SMAC* kompetencē, un par to vairs nebija atbildīga TRK-lidosta.

(13) Visbeidzot, kad noslēdzās konkursa procedūra, no 2012. gada 1. janvāra lidostas pārvaldība un ekspluatācija nonāca privātas sabiedrības *SNC-Lavalin* pārziņā ([9]).

2.2. **Lidostas raksturojums un noslogojums**

(14) Kā atgādināts lēmumā par procedūras sākšanu, Angulēmas lidosta atrodas Šarantas departamentā un ir atvērta iekšzemes un starptautiskajai komerciālajai satiksmei. Tā atrodas 75 km attālumā no Perigē un Limožas lidostām, 80 km attālumā no Nioras lidostas un aptuveni 120 km attālumā no Larošelas un Bordo lidostas.

([4]) OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.
([5]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.
([6]) 2002. gada 22. aprīļa koncesijas līgums, turpmāk – koncesijas līgums.
([7]) Koncesijas līguma specifikācijas 37. punkts.
([8]) Skatīt iepriekš minētā lēmuma par procedūras sākšanu 13. apsvēruma 2. tabulu.
([9]) Kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 23. apsvērumā, *SMAC* izvēlējās valsts iepirkuma procedūru.

1. tabula

Angulēmas lidostai tuvākās lidostas ([1])

	Niora	Perigē	Limoža	Larošela	Bordo
Ilgums minūtēs	93	106	79	119	102
Attālums kilometros	108	110	97	156	127

([1]) Brauciena ilgums un attālums, kas minēts šajā tabulā, ir noteikts, izmantojot Mišelina kalkulatoru, un tam par pamatu ir pieņemts visātrākais brauciens.

(15) Regulārā satiksme ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS) starp Angulēmu un Lionu, ko apkalpoja *Twin Jet*, tika pārtraukta 2007. gada aprīlī. 2008. un 2009. gadā no aprīļa līdz oktobrim *Ryanair* apkalpoja satiksmes līniju ar galamērķi Londonas Stanstedas lidostā, nodrošinot trīs turp un atpakaļ reisus nedēļā. No 2004. līdz 2011. gadam citi komerciālie reisi Angulēmas lidostā lielākoties bija saistīti ar aeroklubu vai helikopteru klubu lidojumiem un darījumu aviāciju.

(16) Pasažieru satiksme no Angulēmas lidostas, kas turpmāk apkopota 2. tabulā, atbilst D kategorijai saskaņā ar 2005. gada Kopienas vadlīniju par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([10]) (turpmāk – 2005. gada pamatnostādnes), 15. punktu.

2. tabula

Satiksme un lidojumi no Angulēmas lidostas ([1])

	Pasažieri	no tiem Ryanair	Regulārie reisi (%)	Lidojumi
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Satiksmes un lidojumu dati saskaņā ar Francijas iestāžu 2012. gada 20. janvāra vēstuli.
([2]) Dati par laiku no 2011. gada janvāra līdz novembrim.

(17) Angulēmas lidostas finanšu situācijas analīze liecina, ka attiecīgajos laikposmos platformas pārvaldība bijusi ļoti nepilnīga. Kopumā maksājumi, ko saņēma lidostas pārvaldītājs, ekspluatējot lidostu 2004.–2011. gadā, sasniedza EUR 10 232 310 ([11]). Nevalstiskie ieguldījumi, kurus lidostas apsaimniekotājs veica laikposmā no 2004. līdz 2011. gadam, sasniedza EUR 1 277 000. To finansēšanu nodrošināja ieinteresētās vietējās varas iestādes, pēc tam *SMAC* un TRK-lidosta ([12]).

([10]) OV C 312, 9.12.2005.
([11]) Skatīt šā lēmuma 28. apsvērumu.
([12]) Skatīt šā lēmuma 21. apsvērumu.

3. PASĀKUMU SĪKS APRAKSTS

3.1. Finansiālā atbalsta pasākumi lidostai

3.1.1. *Lidostas saņemto subsīdiju līgumiskā sistēma*

(18) Ieguldījumus Angulēmas lidostā un tās ekspluatācijas radīto deficītu daļēji uzņēmās segt *CG16*, *COMAGA* un *CCBC*, noslēdzot partnerības nolīgumu ([13]) (turpmāk – 2002. gada nolīgums) ar Angulēmas TRK. Šā nolīguma rezultātā valsts pēc tam piešķīra koncesijai vietējā sabiedriskā objekta statusu. Tādējādi līdz 2006. gada 31. decembrim *CG16*, *COMAGA* un *CCBC* sniedza finansiālu palīdzību Angulēmas TRK lidostas ekspluatācijas vajadzībām ([14]). *SMAC* no 2007. gada 1. janvāra pārņēma saistības, kas paredzētas 2002. gada nolīgumā.

(19) Saskaņā ar 2009. gada apakšlīgumu *SMAC* sedza TRK-lidostas veiktās ekspluatācijas radīto deficītu par 2009.–2011. gadu. Iemaksu sadalījuma princips starp *SMAC* dalībniekiem attiecībā uz Angulēmas lidostas izdevumiem šajā laikposmā bija tāds pats kā 2002. gada nolīgumā paredzētais princips.

(20) Visbeidzot, kā tika konstatēts iepriekš. uzņēmums *SNC-Lavalin* nodrošina Angulēmas lidostas apsaimniekošanu no 2012. gada 1. janvāra saskaņā ar valsts iepirkumu, ko *SMAC* piešķīra 6 gadu ilgai ekspluatācijai ([15]). Katram konkursa ([16]) pretendentam bija jāiesniedz stratēģisks rīcības plāns, atsevišķi nodalot "pamata scenāriju" ([17]) un "brīvprātīgo scenāriju" ([18]). Deleģējošā iestāde izvēlējās otro scenāriju.

3.1.2. *Ieguldījumi infrastruktūrā*

(21) Informācija par iemaksām, kuras TRK-lidosta faktiski saņēma no dažādām valsts iestādēm, lai varētu finansēt ieguldījumus lidostas infrastruktūrā, ir iekļauta lēmumā par procedūras sākšanu ([19]). Komisija atgādina, ka nevalstiskie ieguldījumi, kurus TRK-lidosta veica laikposmā no 2004. līdz 2011. gadam, sasniedza EUR 1 277 000. To finansēšanu nodrošināja ieinteresētās vietējās varas iestādes (*CG16*, *COMAGA*, *CCBC*), pēc tam *SMAC* un TRK-lidosta.

(22) Šie ieguldījumi bija paredzēti skrejceļa pagarināšanai par 50 metriem, lai Angulēmas lidosta atbilstu tehniskajām prasībām, kas jāizpilda, uzņemot aviosabiedrības, kas varēja sekmēt gaisa satiksmes attīstību. Francijas iestādes arī apgalvo, ka termināla ēkas un modulāro iekārtu attīstības darbu mērķis jo īpaši bija tiesību aktu prasību izpilde attiecībā uz sabiedriskajām ēkām.

(23) Izņemot valsts prerogatīvas, *SMAC* no 2012. gada 1. janvāra uzņēmās atbildību un projektu vadību tādās jomās kā ieguldījumi aprīkojumā un lidostas iekārtās. Ja nebūs izstrādāta galīgā programma, šie ieguldījumi 2012.–2017. gadā tiek lēsti EUR 1 200 000 apmērā ([20]).

([13]) 2002. gada 23. maija nolīgums par *Angoulême Brie Champniers* lidostas ekspluatācijas un attīstības finansēšanas kārtību.
([14]) Minēto iemaksu sadalījuma princips ir precizēts lēmuma par procedūras sākšanu 2. tabulā.
([15]) *SNC-Lavalin* 2011. gada 19. jūlija saistību dokuments, kuru *SMAC* apstiprināja 2011. gada 8. augustā saskaņā ar 2011. gada 23. jūnija lēmumu.
([16]) Informācija par valsts iepirkumu publicēta 2011. gada 9. martā izdevumā *BOAMP* Nr. 48-B, paziņojuma Nr. 222.
([17]) Pamata scenārijā tiek izklāstīti mērķi un rezultāti, kurus ekspluatants uzskata par pārbaudāmiem un pieņemamiem viņam piešķirtā iepirkuma termiņā un izpildes apstākļos, ņemot vērā ekonomisko situāciju, tirgus īpatnības un gaisa transporta konjunktūru, kā arī platformas stāvokli un konkrēto vidi.
([18]) Brīvprātīgā scenārija mērķis ir nodrošināt regulāro komerciālo reisu attīstību. Tas izvērtē ietekmi uz lidostas finanšu stāvokli un vajadzības gadījumā – ekspluatanta atlīdzību, kā arī apvienības noteikto finanšu likmi papildu finansiālajām iemaksām ārpus tirgus.
([19]) Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 30. apsvēruma 3. tabulu.
([20]) *SMAC* 2011. gada 23. jūnija lēmums.

3.1.3. *Ar valsts funkcijām saistīto izmaksu finansēšana*

(24) 2002. gada nolīgums nepārprotami izslēdza no piemērošanas jomas ieguldījumus, kas tieši saistīti ar valsts funkcijām. Kā apgalvo Francijas iestādes, šīs izmaksas ([21]) attiecas uz darbības izdevumiem un drošības ([22]) un drošuma ([23]) aprīkojuma izdevumiem. Minētie izdevumi rodas turpmāk minētajā veidā.

3. tabula

Drošuma un drošības izdevumi

(EUR)

Gads	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Drošība	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Drošums	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Pieskaitāmās izmaksas	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Kopā	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Šie izdevumi tika segti līdz ar amortizācijas dotācijām no lidostas nodokļa un papildu subsīdijām, ko piešķīra Intervences fonds lidostām un gaisa transportam (*FIATA*), bet no 2008. gada tās aizstāja lidostu nodokļa likmes palielinājums. Saskaņā ar Vispārējā nodokļu kodeksa 1609-4. pantu lidostu nodokļus ekspluatanti iekasē lidostās, kurās ielidošanas vai izlidošanas satiksme pēdējā zināmā kalendārā gada laikā pārsniedz 5 000 pasažieru. Ministra rīkojumā ir iekļauts attiecīgo lidostu saraksts un katrai lidostai piemērojamā nodokļa likme ([24]).

(26) Kā apgalvo Francijas iestādes, tādējādi iegūtie līdzekļi ir sadalāmi šādi.

4. tabula

Līdzekļu ieņēmumi, kurus ietekmē valsts funkciju finansējums

(EUR)

Gads	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nodokļa ieņēmumi	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Palielinājums	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Kopā	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Darbības subsīdijas*

(27) Līdz 2008. gadam *CG16*, *COMAGA* un *CCBC* nodrošināja ekspluatācijas radītā deficīta un gada maksas par aizņēmumu segšanu saskaņā ar 2002. gada nolīgumu, bet Angulēmas TRK nodrošināja iespējamā deficīta atlikumu, veicot iemaksu no saviem vispārējiem līdzekļiem ([25]). Maksimālā robeža, līdz kurai gada deficītu sedz 2002. gada nolīguma līgumslēdzējas puses un kura sākotnēji bija noteikta EUR 350 000 apmērā, no 2004. gada tika palielināta. Visbeidzot, *SMAC* samaksāja visu TRK-lidostas saistībā ar ekspluatāciju radīto deficītu, sākot no 2008. gada un pēc 2009. gada 1. janvāra, kad *SMAC* to pārņēma saskaņā ar 2009. gada apakšlīgumu.

([21]) Papildus finanšu plūsmām, kas saistītas ar šā lēmuma 24. apsvērumā minētajiem valsts ieguldījumiem, lēmuma par procedūras sākšanu 43. apsvēruma 4. tabula raksturo finanšu plūsmas, kas saistītas ar ekspluatāciju.
([22]) Ugunsdzēsības transportlīdzekļi, savvaļas dzīvnieku un putnu radītā apdraudējuma novēršanas transportlīdzeklis, nožogojums.
([23]) Iekārtas, kas paredzētas pasažieru kontrolei un bagāžas kontrolei kravas nodalījumā.
([24]) Skatīt šā lēmuma 8.1.1.2. punktu.
([25]) Skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 36. apsvērumu.

(28) Kopumā maksājumi, ko saņēma TRK-lidosta, ekspluatējot Angulēmas lidostu 2004.–2011. gadā, ir šādi:

5. tabula

Ekspluatācijas subsīdiju summa, ko saņēma TRK–lidosta

(tūkstošos euro)

Gads	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Subsīdijas	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) No 2012. gada *SNC-Lavalin* pārņēma ekspluatācijas pienākumus, kas izriet no valsts iepirkuma. Iepriekš minētais pamata scenārijs un brīvprātīgais scenārijs (skatīt 17. un 18. zemsvītras piezīmi), atkarībā no ekspluatācijas ieņēmumu paredzamajām izmaksām, raksturo bilances iemaksas maksimālo summu, ko finansē *SMAC*, un fiksētās atlīdzības līmeni, kas attiecināms uz deleģējuma saņēmēju. *SNC-Lavalin* iesniegtie piedāvājumi bija šādi.

6. tabula

Ekspluatācijas subsīdiju maksimālā robeža un atlīdzība, kas piešķirta *SNC-Lavalin* (visi nodokļi iekļauti) – pamata scenārijs

(EUR)

Gads	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bilances iemaksa	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Atlīdzība	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kopā	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

7. tabula

Ekspluatācijas subsīdiju maksimālā robeža un atlīdzība, kas piešķirta *SNC-Lavalin* (visi nodokļi iekļauti) – brīvprātīgais scenārijs

(EUR)

Gads	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bilances iemaksa	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Atlīdzība	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Kopā	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Angulēmas lidostas tarifu sistēma**

(30) Angulēmas TRK vienu pēc otra pieņēma četrus lēmumus par tarifiem, un divus pēdējos no tiem apstiprināja *SMAC*.

8. tabula

Angulēmas lidostas aeronavigācijas maksas

(EUR)

	Tarifi 2003. gada 15. jūnijā	Tarifi 2005. gada 1. decembrī	Tarifi 2009. gada 1. janvārī	Tarifi 2010. gada 1. jūnijā
Nolaišanās	Vairākas daļas	Vairākas daļas	Vairākas daļas	Vairākas daļas

(EUR)

	Tarifi 2003. gada 15. jūnijā	Tarifi 2005. gada 1. decembrī	Tarifi 2009. gada 1. janvārī	Tarifi 2010. gada 1. jūnijā
B737-800 nolaišanās	284,56	296,77	296,81	305,94
Skrejceļa apgaismojums	26,25	27,35	27,35	35
Stāvvieta (par stundu un par tonnu, pārsniedzot 2 h)	0,25	0,26	0,26	0,27
Savienības pasažieri	3,61	3,76	2,76	2,85
PHMER maksa ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Maksa par pasažieriem ar invaliditāti un kustību traucējumiem.

(31) Ar sabiedrībām, kuras plāno regulārus reisus, var noslēgt īpašu vienošanos atkarībā no pakalpojumu pieprasījuma. Par to var piešķirt maksas atvieglojumus ([26]).

3.3. **Attiecības ar Ryanair**

3.3.1. *Līgumi, kas noslēgti ar Ryanair un Airport Marketing Services*

(32) Kad tika publicēts uzaicinājums iesniegt priekšlikumus Eiropas projektam ([27]), 2008. gada 8. februārī tika noslēgti divi līgumi starp *SMAC* un, no vienas puses, aviosabiedrību *Ryanair*, un, no otras puses, uzņēmumu *Airport Marketing Services*, 100 % *Ryanair* filiāli (turpmāk – *AMS*). Šie abi līgumi (turpmāk abi kopā – 2008. gada līgumi) paredzēja izveidot regulāru gaisa satiksmi starp Angulēmas lidostu un Stanstedas lidostu Londonā.

(33) Ar *Ryanair* noslēgtais līgums attiecās uz lidostas pakalpojumiem (turpmāk – lidostas pakalpojumu līgums). Ar *AMS* noslēgtais līgums (turpmāk – mārketinga pakalpojumu līgums) bija saistīts ar šīs aviolīnijas veicināšanas un mārketinga pakalpojumiem.

(34) 2008. gada līgumi tika noslēgti uz pieciem gadiem, sākot no līnijas atvēršanas ([28]). Ja neviens līdzīgs līgums netiek noslēgts ar citu aviosabiedrību, 2009. gada 1. marta lēmumā par tarifiem tiek iekļauti visi minētie tarifu pasākumi. Šajā lēmumā ir paredzēts "ieguldījums līnijas attīstības izmaksu segšanā" EUR 15, EUR 12 un EUR 9 apmērā par katru pasažieri attiecīgi pirmajos trijos līnijas darbības gados, un maksimālā summa ir attiecīgi EUR 400 000, EUR 300 000 un EUR 225 000. Pēdējais minētais pasākums nav paredzēts 2010. gada lēmumā par tarifiem.

3.3.2. *Lidostas pakalpojumu līgums*

(35) Saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu *Ryanair* vasaras periodā apņēmās nodrošināt trīs turp un atpakaļ reisus nedēļā ([29]). Turklāt, kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu ([30]), *SMAC* piešķīra *Ryanair* vairākas atlaides, salīdzinot ar spēkā esošajiem standarta tarifiem.

9. tabula

Ryanair piemērotās lidostas maksas

(EUR)

Gads	2008	2009	2010	2011	2012
Maksa par vienu pasažieri	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Skatīt šā lēmuma 35. apsvēruma 9. tabulu attiecībā uz *Ryanair*.
([27]) OV S 144-179348, 2007. gada 28. jūlijs.
([28]) Abu minēto līgumu 2.1. pants.
([29]) Lidostas pakalpojumu līguma 4.1. pants.
([30]) Skatīt uzsākšanas lēmuma 55. un turpmākos apsvērumus.

(EUR)

Gads	2008	2009	2010	2011	2012
Maksa par nolaišanos katram turp un atpakaļ reisam	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Maksa par apkalpošanu uz zemes katram turp un atpakaļ reisam	195	245	245	245	245

(36) *SMAC* apņēmās saglabāt šo lidostas maksu līmeni visā līguma darbības laikā un ne tieši, ne netieši nenoteikt citas maksas ([31]). Visbeidzot, lidostas pakalpojumu līgums paredzēja, ka *Ryanair* ir jāmaksā naudassods par līguma laušanu pēc savas iniciatīvas ([32]). Tādējādi, ja *Ryanair* lauž līgumu pirms šā līguma trešā darbības gada beigām, minētais punkts paredz, ka *Ryanair* ir jāsamaksā EUR 17 000 par ceturto gadu un EUR 8 500 par piekto gadu.

3.3.3. *Mārketinga pakalpojumu līgums*

(37) Mārketinga pakalpojumu līgums tiešā veidā ir balstīts uz lidostas pakalpojumu līgumā paredzētajām *Ryanair* saistībām ekspluatēt Angulēmas un Londonas Stanstedas līniju ([33]). Ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt mārketinga pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē pirmajos trijos līguma darbības gados, saņemot par to samaksu no *SMAC* ([34]).

(38) Turklāt, lai gan mārketinga pakalpojumu līgumu paraksta *AMS*, tas ([35]) paredz, ka gadījumā, ja *Ryanair* lauž līgumu pirms šā līguma trešā darbības gada beigām, *Ryanair* ir jāsamaksā *SMAC* naudassods EUR 50 000 apmērā par ceturto gadu un EUR 25 000 apmērā par piekto gadu.

3.3.4. *Līguma izpilde, ko īstenoja SMAC, Angulēmas TRK un Ryanair/AMS*

(39) *Ryanair* veiktā komercdarbība 2008. un 2009. gadā veidoja no 95 līdz 97 % Angulēmas lidostas satiksmes. Šī darbība aizņēma no 25 līdz 28 % no lidostas kopējās teorētiskās jaudas, kuru Francijas iestādes lēsa kā 100 000 pasažieru gadā.

(40) Finanšu plūsmas starp lidostas pārvaldītāju, *SMAC*, *Ryanair* un *AMS* laikā no 2008. līdz 2010. gadam bija turpmāk minētās:

10. tabula

Finanšu plūsmas laikā no 2008. līdz 2010. gadam

(EUR)

	2008	2009	2010	Kopā
Lidostas maksas	54 086	70 294	0	124 380
Mārketinga atbalsts ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Neto pārskaitījumi ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Maksājumus saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu *SMAC* tiešā veidā pārskaitīja *AMS*.
([2]) Šajos neto pārskaitījumos netiek ņemti vērā citi ar *Ryanair* darbību saistītie ieņēmumi vai izdevumi.

(41) 2008. gada līgumi netika īstenoti laikposmā pēc 2009. gada. Vispirms izvirzot par nosacījumu pakalpojuma turpināšanai 2010. gadā atteikšanos no mārketinga pakalpojumu līgumā paredzētajiem maksājumiem EUR 225 000 apmērā par trešo gadu un EUR 400 000 apmērā par ceturto gadu un pēc tam pieprasot saglabāt mārketinga pakalpojumu līgumā paredzētās atlaižu summas, bet ierobežot pakalpojumu ar diviem vasaras mēnešiem, nevis vairs astoņiem mēnešiem, kā paredzēts līgumā, *Ryanair* iesniedza iepriekšēju paziņojumu par šīs gaisa līnijas slēgšanu.

([31]) Lidostas pakalpojumu līguma 6. pants.
([32]) Lidostas pakalpojumu līguma 10.3. pants.
([33]) Mārketinga pakalpojumu līguma 1. pants.
([34]) Skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 60. apsvērumu.
([35]) Mārketinga pakalpojumu līguma 7. pants.

(42) *SMAC* 2010. gada 28. jūnijā vērsās Puatjē Administratīvajā tiesā, pieprasot atlīdzināt kaitējumu, ko radīja minētās darbības pārtraukšana. *Ryanair* vērsās Londonas Starptautiskajā šķīrējtiesā, kuras kompetenci *SMAC* pēc tam apstrīdēja Valsts padomē. Šis pēdējais iesniegums pašlaik tiek izskatīts.

4. FORMĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS IEROSINĀŠANAS PAMATOJUMS

(43) Pieņemot lēmumu uzsākt formālu izmeklēšanas procedūru, Komisija, no vienas puses, apšaubīja finansiālo atbalstu lidostas ekspluatantiem ([36]).

(44) Pirmkārt, Komisija apšaubīja to, ka šī darbības joma nav ekonomiska rakstura un tādēļ par to var uzņemties atbildību valsts iestāde. Tādējādi Komisija uzsvēra, ka, iekļaujot visas Angulēmas lidostas darbības pakalpojumu jomā ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (*SIEG*), varēja tikt pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā attiecībā uz pirmo nosacījumu, kas minēts spriedumā *Altmark* lietā ([37]).

(45) Otrkārt, Komisija apšaubīja to, vai ir ievērots otrais nosacījums spriedumā *Altmark* lietā, saskaņā ar kuru ir iepriekš jāparedz veids, kā tiks noteikta iekasējamā kompensācijas summa par darbību.

(46) Treškārt, Komisija apšaubīja *SNC-Lavalin* saņemto izmaksu kompensāciju līmeni, kas aprēķināts, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu pienākumu veikšanu (trešais nosacījums, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā). Visbeidzot, ceturtkārt, Komisija nopietni apšaubīja pakalpojumu sniedzēju atlases procedūru (ceturtais nosacījums spriedumā *Altmark* lietā), tostarp attiecībā uz *SNC-Lavalin* nodrošinātās ekspluatācijas periodu, apstākļos, kad nebija informācijas par konkurējošiem piedāvājumiem.

(47) No otras puses, Komisija izteica šaubas par *Ryanair* piešķirtajiem pasākumiem. Tādējādi, kad bija noteikta iespējamā saistība starp lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, Komisija atzina, ka *Ryanair* nebija maksājusi tirgus cenu par lidostas pakalpojumu izmantošanu ([38]).

5. FRANCIJAS PIEZĪMES

5.1. Par finansiālo atbalstu lidostai

5.1.1. *Par atbalsta klasifikāciju*

5.1.1.1. Par saimnieciskās darbības jēdzienu

a) Struktūras, kas veica lidostas ekspluatācijas darbību

(48) Francijas iestādes vispirms atzina, ka *SMAC* saglabāja atbildību par ieguldījumiem un komerciālo politiku. Tā bija vienīgā līgumu ar *Ryanair* parakstītāja. Francijas iestādes uzskata, ka šādu iejaukšanos lidostas ekspluatācijā pamato sabiedriskās nozīmes pienākumi, kas ir valsts iestāžu atbildībā.

b) Juridiskais pamats infrastruktūras publiskā finansējuma novērtējumam

(49) Francijas iestādes uzskata, ka lidostas infrastruktūras finansējuma novērtējums jāveic, pamatojoties uz 1994. gada pamatnostādnēm ([39]). Tādēļ Francijas iestādes uzskata, ka šo pamatnostādņu 12. punkts izslēdz jebkādu kontroli pār minēto finansējumu attiecībā uz valsts atbalsta tiesībām. Tās arī piebilst, ka pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā darbību un lidostas infrastruktūras klasifikācija bija juridiski nenoteikta. Ar Eiropas Savienības Vispārējo tiesu nostāju nebūtu pietiekami, lai skaidri noteiktu lidostas apsaimniekošanas un ekspluatācijas darbību ekonomisko raksturu.

([36]) Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 175. apsvērumu.
([37]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00 *Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, *Recueil*, 7747. lpp.
([38]) Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 240. apsvērumu.
([39]) Komisijas pamatnostādnes par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

c) Valsts varas prerogatīvas

(50) Francijas iestādes uzsver, ka lēmumā par Leipcigas lidostu ([40]) Komisija atzina, ka noteiktas lidostas infrastruktūras, kas paredzētas ar sabiedrības drošību saistīto prerogatīvu izmantošanai, ugunsdzēsībai un ekspluatācijas drošībai, nav klasificējamas kā saimnieciskā darbība. Kā apgalvo Francijas iestādes, šie drošuma un drošības pienākumi ([41]) tiek finansēti no iekasētā lidostas nodokļa ([42]). Minēto nodokli nosaka katru gadu atkarībā no sedzamajām izmaksām un gūtās peļņas, iekasējot to no valsts struktūrām vai privātpersonām, kuras ekspluatē lidostu, tiklīdz to darbība pārsniedz 5 000 satiksmes vienību ([43]). Šo sistēmu pamato konkrēti ierobežojumi drošuma un drošības jomā, kas pārsniedz parastās ekspluatācijas vajadzības.

(51) Francijas iestādes precizē, ka vairākas izdevumu pozīcijas netiek šādi segtas pilnībā ([44]). Turklāt dati, kurus deklarē lidostu ekspluatanti, tiek pārbaudīti gan kārtējā gadā, gan divos turpmākajos gados.

(52) Francijas iestādes apgalvo, ka šī sistēma nekādi nerada pārmērīgu kompensēšanu. No vienas puses, lidostas nodoklis tiek novirzīts izdevumu atlīdzināšanai tikai pēc deklarēto datu pārbaudes. No otras puses, ieguldījumi tiek kompensēti, kad tiek saņemtas ieguldījumu subsīdijas. Arī pozitīvā bilance tiks atlikta uz nākamajiem gadiem un ietekmēs finanšu izmaksas, ko segs ekspluatants. Tādējādi Francijas iestādes norāda uz kopējo finansējuma nepietiekamību no lidostas nodokļa, ko izraisa drošuma un drošības izmaksu pieaugums ([45]).

(53) Turklāt Francijas iestādes apgalvo, ka Angulēmas TRK sedz citas izmaksas, kas saistītas ar valsts varas prerogatīvām, saskaņā ar nolīgumu un koncesijas specifikāciju. Piemēram, ekspluatants nodrošināja lidojumu informācijas pakalpojumu ([46]), kamēr valsts nenodrošināja kontroles dienestu. Turklāt, kad valsts pārņēma šo darbību, ekspluatants apmaksāja valstij daļu no šā dienesta izmaksām ([47]). Saskaņā ar apakšlīgumu, kas parakstīts starp TRK un *SMAC*, Angulēmas TRK turpināja sniegt *AFIS* pakalpojumu ārpus laika, kad valsts īstenoja kontroles pasākumus. Francijas iestādes uzskata, ka šo pienākumu izpildes izmaksas, kuras sedza Angulēmas TRK, bija turpmāk minētās:

(Tūkstošos EUR)

Gads	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Kontrole lidostā	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Kopā	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Visbeidzot, Francijas iestādes norāda, ka Angulēmas TRK, vietējās varas iestādes un *SMAC* finansēja gaisa satiksmes vadības torņa atjaunošanas darbus 2004. un 2005. gadā EUR 84 800 apmērā, kā arī skrejceļa apgaismojuma un zonu nepārtrauktās barošanas darbus 2008. gadā EUR 89 300 apmērā.

5.1.1.2. Par selektīvas priekšrocības esamību

(55) Turklāt attiecībā uz infrastruktūras finansēšanu un ekspluatāciju ārpus valsts darbības robežām Francijas iestādes uzsver, ka valsts iestādes, kas piedalījās Angulēmas lidostas finansēšanā, nebalstījās vienīgi uz rentabilitātes apsvērumiem. Tās ņēma vērā arī ekonomisko un sociālo ietekmi uz reģionu. Tādējādi privāta uzņēmēja tirgus ekonomikā tests nav pietiekams šīs finansēšanas pamatošanai. Tomēr Francijas iestādes minēja *SMAC* vēlmi

([40]) Komisijas 2008. gada 23. jūlija Lēmums 2008/948/EK par Vācijas Federatīvās Republikas pasākumiem par labu *DHL* un Leipcigas/Halles lidostai C48/06 (ex N 227/06) (OV L 346, 23.12.2008., 1. lpp.).
([41]) Francijas iestādes uzskata, ka šīs darbības ietver pasākumus pret savvaļas dzīvnieku radīto apdraudējumu.
([42]) Lidostas nodokļa sistēma ir paredzēta Vispārējā nodokļu kodeksa 1609-4. pantā un ministra 2009. gada 30. decembra rīkojumā par lidostu ekspluatantu deklarāciju iesniegšanas kārtību, lai noteiktu lidostas nodokļa pasažieru tarifu.
([43]) Viena satiksmes vienība atbilst vienam pārvadātajam pasažierim vai 100 kg pasta vai kravas.
([44]) Tādējādi nožogojumi tiek atbalstīti tikai līdz 50 % izmaksu.
([45]) Drošuma un drošības izdevumi laikā no 1999. līdz 2010. gadam palielinājās 6,4 reizes.
([46]) Lidojumu informācijas pakalpojums *Air Flight Information Service* (*AFIS*).
([47]) Francijas iestādes precizē, ka minētā izmaksu daļa tika apmaksāta 2008. finanšu gadā.

optimizēt lidostas ekspluatāciju, lai ierobežotu maksājamās summas. Francijas iestādes kā savas nostājas pamatojumu minēja līgumā paredzētās garantētās maksimālās deficīta robežas, kas noteiktas līdz ar konkursa uzaicinājumu, kā arī paredzamās ieguldījumu likmes racionalizāciju nolīguma darbības laikā.

5.1.1.3. Par ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību

(56) Francijas iestādes apgalvo, ka valsts finansiālais atbalsts, kas sniegts Angulēmas lidostai, neietekmē konkurenci. Ņemot vērā to, ka Perigē, Limožas, Nioras, Larošelas un Bordo lidostas atrodas vairāk nekā 60 minūšu brauciena ar automobili attālumā ([48]) no Angulēmas lidostas, tās vērtē, ka šīs lidostas nevar integrēt Angulēmas lidostas apkalpošanas zonā.

(57) Nioras lidosta arī nav pielāgota komerciālo reisu pieņemšanai. Satiksme tajā praktiski nenotiek. Perigē lidosta var uzņemt tikai lidmašīnas ar diviem turbopropelleriem, kuru ietilpība nepārsniedz 60 vietas, un tās neatbilst Eiropas vidējā gaisa kuģa īpašībām, ko izmanto lielākā daļa zemo izmaksu aviosabiedrību. Novērtējot pasažieru satiksmi ar Londonu no Bordo, Limožas un Larošelas, netika konstatētas būtiskas izmaiņas satiksmē, ko izraisītu Angulēmas–Londonas Stanstedas līnijas atklāšana vai slēgšana.

Pasažieru skaits uz/no Londonas	Angulēma	Limoža	Larošela	Bordo
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Šāds straujš satiksmes pieaugums bija saistīts ar Biljī zemo izmaksu satiksmes termināla nodošanu ekspluatācijā 2010. gada jūnijā.

(58) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka dzelzceļa savienojumi ar Angulēmu nekonkurē ar gaisa satiksmi uz Londonu. Šie tirgi bija nodalīti, jo atšķīrās ātrvilciena un *Eurostar* brauciena cena un ilgums. Arī intermodālie pārvadājumi ar ātrvilcienu un lidmašīnu no Bordo lidostas praktiski nenotika, jo maršruts Tūra–Angulēma–Bordo nebija ātrgaitas maršruts.

(59) Kopumā Francijas iestādes atsaucas uz 2005. gada gaisa satiksmes pamatnostādnēm, saskaņā ar kurām ".. finansējumi, kas piešķirti mazajām reģionālajām lidostām (D kategorijas lidostām), visdrīzāk, neierobežo konkurenci, un to ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā ar kopējām interesēm". Neatkarīgi no iepriekš izklāstītajām piezīmēm Francijas iestādes uzskata, ka vienīgi Bordo, Limožas un Larošelas lidostas ar savu satiksmi un tehniskajām īpašībām šajā apkalpošanas zonā varēja sacensties ar Angulēmas lidostu.

(60) Tomēr apstāklis, ka *Ryanair* bija atklājis savienojumu ar Londonas Stanstedas lidostu no Larošelas un Limožas lidostām, liecina, ka aviosabiedrības tos uzskata par atsevišķiem tirgiem. Tāpat arī brauciena laiks no Angulēmas pilsētas līdz Bordo, Limožas un Larošelas lidostām, kas līdzīgs lidojuma laikam starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedas lidostu, bija atturošs apstāklis Angulēmas iedzīvotājiem.

(61) Tādējādi Francijas iestādes uzskata, ka konkurences ietekmēšanas kritērijs nav izpildīts un Komisijas pārmetumi par valsts finansējumu Angulēmas lidostai nav pamatoti, jo šajā gadījumā netiek izpildīts neviens no būtiskajiem nosacījumiem, lai piemērotu LESD 107. panta 1. punktu.

([48]) Francijas iestādes pamato šādu robežvērtību ar 2006. gada 16. maija Komisijas lēmumu NN21/06 Apvienotā Karaliste – Derijas pilsētas lidosta (OV C 272, 9.11.2006., 13. lpp.). Turklāt tās novērtē brauciena laiku, izmantojot Mišelina kalkulatoru un kā pamatu izvēloties visātrāko ceļu.

5.1.2. *Par saderību ar iekšējo tirgu*

5.1.2.1. Saderība saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu

(62) Francijas iestādes uzskata, ka finansējumu, kas piešķirts Angulēmas lidostas pārvaldītājiem, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un atbrīvot no paziņošanas pienākuma, arī gadījumā, ja nebūtu ievēroti visi nosacījumi, kas minēti spriedumā *Altmark* lietā. Tās uzskata, ka šī lidosta kopumā ir uzskatāma par *SIEG*, kas paredzēta reģiona ekonomikas attīstības sekmēšanai. Kā apgalvo Francijas iestādes, šo saderību tiešā veidā pamato LESD 106. panta 2. punkts un Komisijas Lēmums 2005/842/EK ([49]) (turpmāk – 2005. gada *SIEG* lēmums) attiecībā uz laikposmu pirms 2012. gada 30. janvāra. Turklāt to pamato arī Komisijas Lēmums 2012/21/ES ([50]) (turpmāk – 2011. gada *SIEG* lēmums).

a) Laikposms, kad apsaimniekotājs bija Angulēmas TRK vai Angulēmas TRK sadarbībā ar *SMAC*

i) Pilnvarojuma esamība

(63) Francijas iestādes uzskata, ka pilnvarojums, kas pamato Angulēmas TRK sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, izriet no Tirdzniecības kodeksa 170-1. panta. Saskaņā ar minēto noteikumu šī struktūra sekmē "teritorijas ekonomisko attīstību, pievilcību un plānošanu, kā arī sniedz atbalstu uzņēmumiem un to apvienībām, pildot (..) jebkurus sabiedrisko pakalpojumu pienākumus un jebkurus vispārīgas nozīmes uzdevumus, kas nepieciešami šo pienākumu izpildei". Tādējādi "ikviena struktūra (..) var nodrošināt (..) iekārtu izveides un pārvaldības pienākumus, jo īpaši (..) lidostās".

(64) Francijas iestādes piebilst, ka minētā juridiskā sistēma papildina tiesību aktus, kuri uztic Angulēmas TRK atbildību par lidostas pārvaldību un ekspluatāciju. To varētu uzskatīt par pilnvarojumu, kas izdots Angulēmas TRK lidostas infrastruktūras izbūvei un pārvaldībai. Tāpat interpretējami arī lēmumi, ar kuriem Angulēmas TRK un iesaistītās vietējās varas iestādes izlēma par savu līdzdalību lidostas finansēšanā.

ii) Kompensācijas līmenis

(65) Francijas iestādes apgalvo, ka budžeta un grāmatvedības sistēma, ko izmantoja Angulēmas TRK ([51]), bija tāda, ka nekāda pārmērīga kompensācija nebija iespējama.

(66) Kopumā, lidostas darbības grāmatošanai bija paredzēta īpaša budžeta pozīcija. Turklāt šīs kontroles pamatā bija lidostas budžeta pieņemšana, ko pēc Angulēmas TRK Biroja ([52]) apstiprinājuma veica Angulēmas TRK vēlētie locekļi. Tādējādi Francijas iestādes apgalvo, ka izstrādātā budžeta pamatā ir dokumenti par darbības operāciju stāvokli, pašfinansēšanas spējas stāvokli, kapitāla operāciju stāvokli, tabula, kas raksturo pakalpojumus un dalību citu dienestu sniegtajos pakalpojumos, kā arī štatu saraksts un algu saraksts.

(67) Tāpat Francijas iestādes arī apgalvo, ka *SMAC* statūti paredz pienākumus, kas pilnībā veltīti sabiedriskajiem pakalpojumiem lidostā. Lidostas darbība tiek grāmatota atsevišķā budžeta sadaļā. Francijas iestādes piebilst, ka šo budžetu apstiprina arodbiedrības komiteja. Turklāt jebkurš jauns pasākums, kā arī iepriekšējā budžeta pārsniegums par 5 %, ir jāapstiprina ar kvalificētu balsu vairākumu.

(68) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka regulāri organizēta ziņošana ļauj pārbaudīt, vai pieņemtais budžets tiek pareizi pildīts, izslēdzot jebkādu pārmērīgu kompensāciju. Pilnsapulce vēlreiz balso n+1. gadā, lai apstiprinātu budžeta izpildi. Pēdējais kontroles līmenis tiek nodrošināts, nosūtot Angulēmas TRK rēķinus prefektūrai, kas pārbauda to pareizību. Līdz 2006. gada 31. decembrim Civilās aviācijas pārvalde sniedza atzinumu par minēto pēdējo kontroli. *SMAC* kā līgumslēdzēja iestāde apstiprina sākotnējo budžetu, budžeta labojumus un tā izpildi.

([49]) Komisijas Lēmums 2005. gada 28. novembris 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

([50]) Komisijas Lēmums 2011. gada 20. decembris 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

([51]) 1992. gada 30. marta Apkārtraksts Nr. 111, ar ko nosaka Angulēmas TRK piemērojamos budžeta un grāmatvedības noteikumus.

([52]) Angulēmas TRK Biroja sastāvā ir vēlēti locekļi, kuri var veikt labojumus budžeta projektā un pēc tam to pieņem.

b) Laikposms, kad apsaimniekotājs bija sabiedrība *SNC-Lavalin* un *SMAC*

i) Pilnvarojuma esamība

(69) Francijas iestādes apgalvo, ka definīcija, kas ir pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kuri uzticēti sabiedrībai *SNC-Lavalin*, ir iekļauta specifikācijā un tehniskajos noteikumos ([53]). Iestādes apstiprina, ka lidostas platformas attīstīšana ir to neatņemama sastāvdaļa.

ii) Kompensācijas līmenis

(70) Francijas iestādes apgalvo, ka TRK-lidostas peļņas vai zaudējumu aprēķins ļauj konstatēt, ka nekāda pārmērīga kompensēšana nav notikusi.

(71) Papildus atsevišķai grāmatvedības uzskaitei, ko nodrošina, izveidojot sabiedrības *SNC-Lavalin* filiāli ([54]), pārmērīgu kompensēšanu novērš veicot *SMAC* kontroli ([55]), kas paredzēta pārmērīgas kompensācijas nepieļaušanai attiecībā uz maksājumiem izmaksu segšanai saistībā ar pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.

(72) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka atlīdzība sabiedrībai *SNC-Lavalin* nebija nepamatoti liela. No vienas puses, pretendentam bija jānosaka maksimālā garantija, ko pieprasīja *SMAC*, lai līdzsvarotu ekspluatāciju, pamata scenārijā (ekspluatācija bez komerciālās satiksmes) un brīvprātīgajā scenārijā (ekspluatācija ar komerciālo satiksmi). Francijas iestādes uzsver, ka, izvēloties brīvprātīgo scenāriju, sabiedrības *SNC-Lavalin* piedāvājums finansiālā aspektā bija viszemākais solītais. No otras puses, iestādes apgalvo, ka izdevumi, kurus *SMAC* sedza 2012. finanšu gadā, neskaitot komerciālo satiksmi, sasniedza EUR 644 000 salīdzinājumā ar 2010. gada EUR 810 000.

(73) Visbeidzot, Francijas iestādes precizē, ka nekustamā īpašuma nodoklis bija jāiekasē no *SMAC*, kas kā īpašniece varēja izvēlēties neiekasēt to no ekspluatanta.

(74) Tādējādi Francijas iestādes uzskata, ka finansējumu, kas piešķirts Angulēmas lidostas pārvaldītājiem, varēja atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un *SIEG* 2005. gada lēmumu attiecībā uz laikposmu līdz 2012. gada 30. janvārim, kā arī *SIEG* 2011. gada lēmumu attiecībā uz turpmāko laikposmu.

5.1.2.2. Saderība saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu

a) Par ieguldījumiem infrastruktūrā

(75) Francijas iestādes uzskata, ka gadījumā, ja Komisija atzītu valsts subsīdiju ieguldījumiem infrastruktūrā par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tā būtu jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar 2005. gada pamatnostādņu noteikumiem.

i) Sabiedriskas nozīmes mērķis ir skaidri definēts (1. kritērijs)

(76) Francijas iestādes uzskata, ka Šarantas departamenta ekonomikas un tūrisma attīstība atbilst skaidri definētajam vispārējas nozīmes mērķim. Iestādes uzskata, ka Komisijas prakse ([56]) ļauj valsts pārvaldes iestādēm pieņemt, ka reģionālo lidostu attīstība atbilst minētajam mērķim.

ii) Ieguldījumu nepieciešamība un proporcionalitāte noteiktajam mērķim (2. kritērijs)

(77) Šie ieguldījumi būs atbilstoši nepieciešamības un proporcionalitātes kritērijiem. Saistībā ar to Francijas iestādes norāda uz pētījumu ([57]), kas pamato atsevišķas struktūras izveidi, apvienojot pašvaldības, valsts iestādes un tūrisma speciālistus, kuri apliecina lielāku interesi par Angulēmas lidostas attīstīšanu nekā par citām infrastruktūrām, un novērtē šim nolūkam nepieciešamos minimālos ieguldījumus.

([53]) Saskaņā ar specifikācijas un tehnisko noteikumu 8. punktu sabiedrībai *SNC-Lavalin* bija jānodrošina valsts funkciju izpilde, *AFIS* pakalpojuma īstenošana, to uzdevumu izpilde, kas nodrošina lidostas drošu izmantošanu, lidostas teritorijas un tīklu apsaimniekošana, kā arī regulārās komerciālās satiksmes uzņemšanas spējas uzturēšana.
([54]) Tā ir Angulēmas lidostas ekspluatācijas sabiedrība *Cognac*.
([55]) Francijas iestādes uzskata, ka šī kontrole ir paredzēta uzaicinājuma iesniegt pieteikumus specifikācijā.
([56]) Komisijas 2007. gada 27. janvāra Lēmums Nr. 491/06, Itālija – *Tortoli-Arbatax* (OV C 133, 15.6.2007., 3. lpp.).
([57]) Minēto pētījumu veica Lidostu dienestu vietējās ekonomikas padomju alianse. Tas tika publicēts 2006. gada 14. jūnijā.

iii) Pietiekamas perspektīvas izmantošanai vidējā termiņā (3. kritērijs)

(78) Francijas iestādes apgalvo, ka tajā pašā pētījumā ir sniegtas arī prognozes par satiksmi vidējā termiņā, paredzot vairāk nekā 100 000 pasažieru gadā, un tas atbilst pietiekamai perspektīvai attiecībā uz izmantošanu vidējā termiņā. Kā apgalvo iestādes, minēto prognožu pamatā ir pieņēmums, ka palielināsies reisu biežums pirmajā savienojumā ar Londonu un tiks atklāta otrā līnija.

iv) Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai (4. kritērijs)

(79) Francijas iestādes uzsver, ka piekļuve infrastruktūrai bija nediskriminējoša. Vienīgais ierobežojums Angulēmas lidostas infrastruktūras izmantošanai bija saistīts ar robežām, ko noteica gaisa satiksmes un termināla uzņemšanas jauda. Stimulējošie pasākumi bija pieejami visām sabiedrībām, kas atvēra jaunu līniju, bet faktiski to izmantoja vienīgi sabiedrība *Ryanair*.

v) Sabiedrības interesēm neatbilstošas ietekmes uz tirdzniecību neesamība pasākuma ietvaros (5. kritērijs)

(80) Francijas iestādes apstiprināja, ka pietiek tikai ar to apstākli vien, ka Angulēmas lidosta piederēja D kategorijai saskaņā ar 2005. gada pamatnostādņu lidostu klasifikāciju, lai pamatotu, ka šim pasākumam nebija nekādas ietekmes uz konkurenci, kas būtu pretēja sabiedrības interesēm.

vi) Atbalsta nepieciešamība un proporcionalitāte (6. kritērijs)

(81) Francijas iestādes uzskata, ka valsts finansējums ieguldījumiem līdz pat 100 % apmērā bija nepieciešams, lai saglabātu lidostas potenciālu un nodrošinātu tās attīstību. Kā apgalvo Francijas iestādes, šī prasība bija nepieciešama finanšu ieguldījumu sadalīšanai starp *SMAC* un ekspluatantu, noslēdzot 2009. gada 22. janvāra apakšlīgumu. Šī situācija bija atšķirīga no tās, kas lika *SMAC* no 2012. gada konkursa kārtībā katru gadu izmaksāt atlīdzību EUR 179 400 apmērā par pakalpojumu sniegšanu. Francijas iestādes precizē, ka šāda juridiskā sistēma neparedzēja tiešus *SMAC* ieguldījumus, bet nodrošināja to ieguldījumu apsaimniekošanu, kurus piedāvāja pakalpojumu sniedzējs vai par ko lēmumu pieņēma *SMAC*.

b) Par ekspluatācijas finansēšanu

(82) Turklāt Francijas iestādes apstiprina, ka Angulēmas TRK piešķīra lidostai avansa maksājumus laikā no 1984. līdz 2001. gadam. Tās uzskata, ka šis laikposms ir jāizslēdz no Komisijas pārbaudes. Cits atbalsts, kas izmaksāts pēc minētā laikposma, būtu jāuzskata par darbības atbalstu.

(83) Visbeidzot, papildus ieguldījumu finansēšanai, Francijas iestādes apgalvo, ka deficīts, ko sedza vietējās pašvaldības, 2002. un 2003. finanšu gadā nepārsniedza EUR 350 000 ([58]). Tās piebilst, ka attiecībā uz 2004.–2006. finanšu gadu lidostas padomes lēmumi netika iekļauti ziņojumā par šo tematu. Angulēmas TRK vispārējais dienests būtu sedzis summu, kas nepieciešama budžeta izpildes līdzsvarošanai.

(84) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka minētais ekspluatācijas finansējums neietekmēja konkurenci to iemeslu dēļ, kuri minēti šā lēmuma 56.–61. apsvērumā. Līdz ar to Francijas iestādes uzskata, ka kritērijs par ietekmi uz konkurenci nav izpildīts un valsts finansējums Angulēmas lidostas ekspluatācijai nav atzīstams par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(85) Francijas iestādes arī apgalvo, ka pat gadījumā, ja attiecīgo finansējumu atzītu par atbalstu, tas būtu jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu un jāatbrīvo no paziņošanas pienākuma. Francijas iestādes šajā jautājumā atsaucas uz 2005. gada pamatnostādnēm un 2005. gada *SIEG* lēmumu.

5.2. **Par attiecībām ar Ryanair**

5.2.1. *Par atbalsta klasifikāciju*

(86) Francijas iestādes turklāt uzskata, ka lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums ir jāvērtē kopā. Tās arī uzskata, ka nav pamata atzīt *SMAC* par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos to iemeslu dēļ, kuri minēti šā lēmuma 55. apsvērumā. Kā apgalvo Francijas iestādes, tikai tādēļ, ka konkursā par plāniem atklāt starptautisku gaisa satiksmi nebija pietiekamas atsaucības, Angulēmas TRK bija spiesta saskaņā ar *SMAC* piešķiroto pilnvarojumu uzsākt sarunas ar *Ryanair* par savienojuma Londonas Stansteda–Angulēma atklāšanu.

([58]) Šī robežvērtība bija noteikta 2002. gada 23. maija partnerības līgumā.

(87) Tās arī uzsver, ka labiekārtošanas darbiem ([59]), kas tika uzsākti 2006. gadā, mērķis nebija apmierināt kādas konkrētas aviosabiedrības vajadzības, bet gan nodrošināt aviosabiedrību uzņemšanu. Tomēr Francijas iestādes norāda, ka citas aviosabiedrības neveidoja regulārus reisus no šīs lidostas, tādēļ minētos ieguldījumus gandrīz pilnībā izmantoja *Ryanair*.

(88) Attiecībā uz izmaksām, ko radīja komerciālās attiecības ar *Ryanair*, Francijas iestādes norāda, ka lidostas ekspluatantam bija pienākums segt papildu personāla izmaksas. Tās atzīmē, ka aprēķinātās izmaksas atšķīrās no reālajām izmaksām.

Drošība	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Darbinieku skaits	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Pilnslodzes ekvivalenti	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Personāla izmaksas (tūkstošos EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Drošums	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Darbinieku skaits	10	—	—	—	—	—
Pilnslodzes ekvivalenti	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Personāla izmaksas (tūkstošos EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Palīdzība un uzņemšana	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Darbinieku skaits	1	—		—		—
Pilnslodzes ekvivalenti	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Personāla izmaksas (tūkstošos EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Līdzīga situācija kā ar personāla izmaksām veidojās arī ar citām papildu izmaksām, kas saistītas ar *Ryanair* komerciālo darbību.

Drošība	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Pakalpojumi (tūkstošos EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Skrejceļa pagarināšana par 50 metriem un termināla paplašināšana, pārbūve un aprīkošana, lai varētu uzņemt gaisa kuģi ar 200 pasažieriem. Šā ieguldījuma summa tiek vērtēta EUR 977 000 apmērā.

Drošība	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./ 2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Citi	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***tostarp līzinga transportlīdzekļi* (tūkstošos EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Drošums	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./ 2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Pakalpojumi (tūkstošos EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Citi (tūkstošos EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	– 4,5	+ 15,2

Palīdzība un uzņemšana	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./ 2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Pakalpojumi (tūkstošos EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Citi (tūkstošos EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Par saderību ar iekšējo tirgu*

(90) Francijas iestādes uzskata, ka nav ievēroti vairāki 2005. gada pamatnostādņu kritēriji.

(91) Turklāt Francijas iestādes apstiprina, ka *Ryanair* neiesniedza uzņēmējdarbības plānu. Tās arī uzskata, ka pakāpeniski samazinātais atbalsts, kas lika parakstīt 2008. gada līgumus, būtībā ļāva aviosabiedrībai sasniegt apmierinošu peļņas normu.

(92) Tā kā nebija uzņēmējdarbības plāna, Francijas iestādes uzsver, ka nav iespējams pārbaudīt, vai ir ievērots intensitātes kritērijs. Toties no informācijas, kas ir pieejama attiecībā uz līniju izveidi ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, izriet, ka Angulēmas TRK un *SMAC* varēja uzskatīt šo kritēriju par izpildītu.

(93) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka 2008. un 2009. gadā novērotā tendence pasažieru skaitam katru gadu palielināties par […] (*) %, nepalielinot turp un atpakaļ reisu skaitu, varēja turpināties arī 2010. gadā.

(94) Visbeidzot, kā izklāstīts šā lēmuma 56.–60. apsvērumā, Francijas iestādes uzskata, ka veiktie pasākumi neietekmēja tirdzniecību tādā mērā, lai kaitētu sabiedrības interesēm.

5.3. **Par jaunajām pamatnostādnēm**

(95) Francija sagatavoja piezīmes par jauno pamatnostādņu interpretāciju pēc formas un būtības un deva piekrišanu tās piemērot dokumentācijām, kas attiecas uz pirms pamatnostādņu publicēšanas veiktajiem pasākumiem.

(*) Konfidenciāla informācija

(96) Tā atzīmē, ka jaunās pamatnostādnes ir daudz iecietīgākas pret darbības atbalstu nekā iepriekšējās. Tādēļ to retrospektīva piemērošana visiem atbalsta pasākumiem, kā uzskata Francija, ļautu izturēties mazāk nosodoši pret pagātnes situācijām vairākās lidostās.

6. IEINTERESĒTO TREŠO PERSONU PIEZĪMES

6.1. Air France piezīmes

(97) *Air France* uzskata, ka pasākumi, kas piešķirti par labu *Ryanair* un tās filiālei *AMS*, jo īpaši labi raksturo *Ryanair* komerciālo praksi.

(98) *Air France* arī iesniedza savas piezīmes Komisijai par jauno pamatnostādņu piemērošanu šajā gadījumā. *Air France* apstrīd jauno pamatnostādņu piemērošanu darījumiem, kas attiecas uz atbalstu lidostu ekspluatācijai, pat ja šis atbalsts ir izmaksāts pirms pamatnostādņu publicēšanas.

(99) No vienas puses, *Air France* uzskata, ka tas attiecas uz jauno pamatnostādņu atpakaļejošu piemērošanu, atbalstot negodprātīgus dalībniekus un leģitimējot darbības, kas neatbilda noteikumiem, kuri bija spēkā šo darbību īstenošanas laikā. Savukārt šāda pieeja varētu sodīt dalībniekus, kuri izpildīja iepriekšējo pamatnostādņu prasības, atturoties pieņemt valsts līdzekļus.

(100) No otras puses, *Air France* uzsver, ka jauno pamatnostādņu atpakaļejoša piemērošana ekspluatācijas atbalstam, kas piešķirts lidostām, ir pretrunā vispārējiem tiesību principiem un Eiropas Tiesas judikatūrai.

6.2. Ryanair piezīmes

(101) Sabiedrība *Ryanair* (turpmāk – *Ryanair*) apstrīd, ka lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar Angulēmas lidostu, varētu būt valsts atbalsts.

(102) Tā apgalvo, ka lēmums atklāt līniju Londonas Stansteda–Angulēma tika pieņemts, lai īstenotu nodomu nodrošināt zemo cenu lidojumu bāzi, kurā darbības vide atbilstu Angulēmas lidostas iezīmēm. Turklāt šī sabiedrība norāda, ka Angulēmas lidostas īpatnības bija tādas, ka bija iespējams piedāvāt konkurētspējīgu lidostas nodevas līmeni. Neraugoties uz neskaidrībām, kas saistījās ar līnijas atklāšanu ([60]) un tādēļ arī ar uzņemto risku, *Ryanair* uzskata, ka šī lidosta pamatoti varēja cerēt gūt labumu no noslēgtā līguma, jo citās līnijās darbība noritēja sekmīgi.

(103) Turklāt *Ryanair* norāda, ka lēmums slēgt savienojumu Londonas Stansteda–Angulēma ir pieņemts komerciālu apsvērumu dēļ. Saskaņā ar *Ryanair* datiem 2009. gadā ieņēmumi samazinājās par […] % salīdzinājumā ar 2008. gada rezultātiem ([61]). Sabiedrība uzsver, ka ir godprātīgi veikusi pārrunas saskaņā ar lidostas pakalpojumu līguma 9. pantu, lai panāktu ekonomiski dzīvotspējīgu vienošanos ar Angulēmas lidostu. Tā apstiprina, ka 2009. gada septembrī ir lūgusi samazināt maksājumus lidostai. Pēc *SMAC* atteikuma, kas *Ryanair* paziņots 2010. gada 3. februārī, tā piedāvājusi saglabāt šo līniju tikai jūlijā un augustā, un minētais priekšlikums sekoja līguma laušanai sakarā ar to, ka *SMAC* šī prasība nebija pieņemama.

6.2.1. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

6.2.1.1. Valsts līdzekļu iesaiste

(104) *Ryanair* uzsver, ka nodokļu ieņēmumi nav vienīgie TRK līdzekļi. Tā uzskata, ka Civilās aviācijas kodeksa R. 224-6. pants paredz lidostām, kuras apsaimnieko TRK, pienākumu finansēt izdevumus no ieņēmumiem, kas iegūti lidostas ekspluatācijā. *Ryanair* vērtē, ka Angulēmas TRK nodrošināja lielāko daļu lidostas finansējuma. Pretēji tam *SMAC* nebija nekādas pieredzes lidostu ekspluatācijā ([62]).

([60]) *Ryanair* precizē, ka neviens regulārais komerciālais pārvadātājs nav veicis lidojumus uz Angulēmu ar tādiem gaisa kuģiem, kādus izmanto *Ryanair*, un nav nekāda standarta, ko izmantot, lai novērtētu šīs līnijas rentabilitāti.

([61]) *Ryanair* saista ieņēmumu samazināšanos ar maksas, ko iekasē no pasažieriem, palielināšanu Apvienotajā Karalistē, naftas cenu kāpumu un vispārējo ekonomikas krīzi kopumā.

([62]) *Ryanair* uzsver, ka tieši Angulēmas TRK bija minēto sarunu vadītāja.

6.2.1.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

(105) *Ryanair* uzskata – ar to vien, ka Angulēmas TRK atrodas valsts kontrolē un tās līdzekļi tiek iegūti no nodokļiem, nepietiek, lai uzskatītu, ka ir izpildīts kritērijs par attiecināmību uz valsti.

(106) Tā apgalvo, ka organiskais kritērijs, proti, struktūras publiskais raksturs, pats par sevi neļauj noteikt, ka kāds pasākums ir attiecināms uz valsti ([63]). Šajā gadījumā ir atsevišķi jānodala TRK un citas valsts struktūras ([64]). Līdz ar to *Ryanair* uzsver, ka Tirdzniecības kodeksa L. 711-1. pants, kas bija spēkā 2005. gada jūnijā, klasificē TRK kā valsts saimnieciskas struktūras, bet parlamenta ziņojumā tās ir apzīmētas kā "institucionāli duālas", kā arī ir apšaubīta to klasifikācija ([65]). Turklāt *Ryanair* norāda, ka valsts nepiedalās lēmumu pieņemšanas procesā, un tās vienīgā atbildība ir uzraudzības pienākumi ([66]).

6.2.2. *Selektīva priekšrocība*

6.2.2.1. Kopīgs novērtējums par ekonomiskajām priekšrocībām, kas radītas *Ryanair* un *AMS*

(107) *Ryanair* uzskata, ka sabiedrības *Ryanair* un *AMS* nebūtu jāuzskata par attiecīgo pasākumu vienīgajām labuma saņēmējām.

(108) No vienas puses, labuma guvējs no mārketinga pakalpojumu līguma bija lidosta, un tā mērķis nebija palielināt aizpildījuma līmeni vai ieguvumu no līnijas, ko ekspluatēja *Ryanair*. No otras puses, ne sabiedrības *AMS* akcionāru struktūra, ne tās darbības mērķis neļauj noliegt, ka attiecīgajiem līgumiem bija dažādi priekšmeti. Turklāt *Ryanair* uzsver, ka abus šos līgumus parakstīja dažādas personas ([67]), neraugoties uz to, ka vadība bija viena un tā pati, kā uzsver Komisija.

(109) *Ryanair* arī precizē, ka mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana nebija priekšnoteikums līnijas atklāšanai. Tomēr šāda prakse attiecībā uz reģionālajām lidostām ir plaši izplatīta ([68]).

6.2.2.2. Kopīgs novērtējums par lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu

(110) *Ryanair* apstrīd kopīgo novērtējumu par lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu. Tā uzsver, ka mārketinga pakalpojumu līgumi attiecas uz *AMS*, kas ir *Ryanair* filiāle. Šie līgumi tiek apspriesti un noslēgti atsevišķi no *Ryanair* līgumiem ar lidostām.

(111) Tomēr *Ryanair* atzīst, ka pati īsteno publicitātes pasākumus galamērķiem, kurus apkalpo. Tā arī atzīst, ka ir veikusi publicitātes pasākumus savā tīmekļa vietnē, kas adresēti trešajām personām, neiesaistot sabiedrību *AMS*. Visbeidzot, tā uzskata, ka Komisija lēmumā par Bratislavas lidostu ([69]) ir atzinusi pievienoto vērtību publicitātes pasākumiem, kas veikti *Ryanair* tīmekļa vietnē.

6.2.2.3. Princips par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos

a) Uzņēmējdarbības plāns

(112) *Ryanair* atzīst, ka pirms lēmumiem par ieguldījumiem netika sistemātiski izstrādāts uzņēmējdarbības plāns. Ar faktu, ka *Ryanair* pati, citi uzņēmumi vai kādas konkurentu struktūras ([70]) sistemātiski neuzskata šos plānus par lietderīgiem, pietiek, lai konstatētu, ka nav reāli tos atzīt par elementu, kas raksturo ieguldītāja rīcību tirgus ekonomikas apstākļos.

([63]) *Ryanair* atsaucas uz Tiesas 2002. gada 16. maija spriedumu lietā C-482/99 Francija/Komisija, Recueil, I-4397. lpp.

([64]) *Ryanair* kā atsauci izmantoja Valsts padomes 1992. gada 16. jūnija atzinumu Nr. 351 654.

([65]) Referentes *Catherine Vautrin* ziņojums Ekonomikas komisijas vārdā, Nr. 2388, attiecībā uz likumprojektu par konsulārajiem tīkliem.

([66]) *Ryanair* apgalvo, ka minētās uzraudzības īstenošana nenozīmē, ka valsts pieņem lēmumus par tādiem līgumiem kā šajā gadījumā.

([67]) Lidostas pakalpojumu līgumu parakstīja *Michel Cawley, Ryanair* priekšsēdētāja vietnieks, bet mārketinga pakalpojumu līgumu parakstīja *Eddie Wilson, AMS* direktors.

([68]) *Ryanair* norāda uz nepieciešamību lidostai veidot sava zīmola tēlu un palielināt to pasažieru īpatsvaru, kuri tajā uzsāk braucienu, starp visiem pasažieriem, kuri caur šo lidostu dodas tranzītā.

([69]) Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmums 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.).

([70]) *Ryanair* atsaucas uz Lielbritānijas Konkurences apelācijas tiesas 2010. gada 21. maija nostāju lietā Nr. 1145/4/8/09, *Stagecoach Group PLC/Konkurences komisija*, 75. punkts.

b) Piezīmes par apstākļiem, kādos piemēro principu par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos (*PIEM*)

(113) *Ryanair* uzskata, ka Komisija nevar selektīvi piemērot principu par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Atsaucoties uz Vispārējās tiesas nostāju ([71]), tā uzsver, ka Komisijai būtu jāvērtē komerciāls darījums kopumā un jāņem vērā visa attiecīgā informācija, kā arī konteksts ([72]).

(114) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka Komisijai būtu jāsalīdzina līgumi, kas noslēgti starp *Ryanair* un valsts lidostām, ar līgumiem, kas noslēgti ar lidostām, kuras daļēji vai pilnīgi pieder privātiem ieguldītājiem. *Ryanair* minētās analīzes nolūkiem atsaucas uz īpašu pētījumu ([73]). Atgādinot Tiesas judikatūru ([74]), tā apgalvo, ka vienīgi gadījumā, ja nebūtu pieejama neviena atsauce uz privātu ieguldītāju, Komisijai būtu jāapstiprina metode, kuras pamatā ir izmaksas.

(115) *Ryanair* apgalvo, ka kļūdaina ir Komisijas metode, kas paredz salīdzinājumam izmantot tikai tās lidostas, kuras atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kurā atrodas vērtējamā lidosta ([75]).

(116) *Ryanair* uzskata, ka, nosakot tirgus standarta cenu, kas iegūta salīdzināmās lidostās, netiek ņemts vērā valsts atbalsts, kas piešķirts blakus esošajām lidostām. Tādējādi ir iespējams droši noteikt tirgus standarta vērtību, veicot testus attiecībā uz *PIEM*.

(117) Tas notiek tāpēc, ka:

— salīdzinošā analīze parasti tiek izmantota testos attiecībā uz *PIEM*, kas veikti citās jomās, nevis valsts atbalsta jomā,

— uzņēmumi rada savstarpēju ietekmi cits uz cita lēmumiem tikai tiktāl, cik to produkcija ir savstarpēji aizstājama vai papildināma,

— lidostas, kas atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, ne obligāti konkurē ar cita ar citu, un salīdzināmās lidostas, kas apskatītas iesniegtajos ziņojumos, saskaras ar ierobežotu valsts lidostu konkurenci savā apkalpošanas zonā. Tādējādi mazāk nekā trešdaļa komerciālo lidostu, kas atrodas salīdzināmo lidostu apkalpošanas zonā, pilnībā pieder valstij, un nevienai lidostai, kas atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kur atrodas salīdzināmās lidostas, nebija ierosināta procedūra par valsts atbalstu (2013. gada aprīlī),

— pat tad, ja šīs lidostas saskaras ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā apkalpošanas zonā, ir pamats uzskatīt, ka to rīcība atbilst *PIEM* principam (piemēram, kad privātajam sektoram pieder būtiska daļa vai kad lidostu apsaimnieko privātuzņēmums),

— lidostas, kas ievēro *PIEM* principu, nenosaka cenas zemāk par robežizmaksām.

(118) *Ryanair* apgalvo, ka attiecībā uz principu par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos ir jāņem vērā reģionālo lidostu zemā ekonomiskā vērtība pirms to darbības straujas attīstīšanas. Attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar to slēgšanu vai uzturēšanu kārtībā, *Ryanair*, atsaucoties uz Pirmās instances tiesas judikatūru ([76]), uzskata, ka jebkurš lētāks alternatīvais piedāvājums ir jāatzīst par atbilstīgu principam par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos.

(119) Tādējādi *Ryanair* uzskata, ka izmaksas, kuras ņem vērā Komisija, nedrīkst būt vidējās izmaksas, un tām ir jābūt robežizmaksām. Tādēļ Angulēmas lidostai bija ekonomiski pamatota ieinteresētība noteikt cenas robežizmaksu līmenī, pat zemāk par šīm robežizmaksām.

([71]) Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra lieta T-196/04 Ryanair/Komisija, Krājums, II-03643. lpp.
([72]) *Ryanair* saistībā ar to atgādina par ieņēmumiem, kas nav gūti no aeronavigācijas, un par tīkla ārējiem apstākļiem.
([73]) 2012. gada 25. jūnija pētījums, ko veicis *Oxera* birojs.
([74]) *Ryanair* atsaucas uz Tiesas 2003. gada 3. jūlija spriedumu lietā *Chronopost SA*, C-83/01P, C-93/01P un C-94/01P, *Recueil*, I-06993. lpp. Tā norāda arī uz Eiropas Savienības 2011. gada regulējumu, ko piemēro valsts atbalstam, izmaksājot kompensācijas par sabiedriskiem pakalpojumiem.
([75]) Tirgus standarta vērtības definēšana salīdzinošajā analīzē, ņemot vērā *PIEM* testus. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, piezīme, kuru *Oxera* sagatavojusi *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.
([76]) Pirmās instances tiesas 2002. gada 17. oktobra spriedums lietā T-98/00 Linde/Komisija, Recueil, II-03961. lpp., 43.–54. punkts.

(120) Vispirms, jo lielāks bija konkurences pieaugums, ar ko saskārās lidosta, jo vairāk bija stimulu samazināt cenas, kas praksē bija robežizmaksu līmenī.

(121) Tāpat Komisijai, kā uzskata *Ryanair*, ir jāņem vērā katras lidostas īpatnības ([77]). Tādēļ tā vērtē, ka spēcīgās konkurences situācija starp reģionālajām lidostām lika tām sacensties, lai varētu noslēgt līgumus ar *Ryanair*. To darot, šīs lidostas rīkotos tādā pašā veidā, kā privātie ieguldītāji.

(122) Arī lidostas vēlme uzlabot savu tēlu lika tai pievērsties reklāmas pasākumiem. Šo ietekmi vēl vairāk pastiprina apstāklis, ka reģionālo lidostu spēja konkurēt tirgū ir ierobežota un tās ir ieinteresētas piesaistīt aviosabiedrības, kas spēj attīstīt satiksmi.

(123) *Ryanair* arī apgalvo, ka uzņēmējdarbības plānā, kas būtu piemērojams šādām lidostām, ir jāparedz, ka pastāvīgās izmaksas un infrastruktūras izmaksas daļēji ir atzīstamas par neatgūstamām izmaksām. Turklāt uzņēmējdarbības plāna termiņš būtu jāparedz vismaz 15 gadu garumā, nevis 5 gadu standarta ilgums.

(124) *Ryanair* uzsver, ka šajā gadījumā būtu jāizmanto tāda metode kā "vienota kase". Pamatojoties uz Komisijas nostāju, kas pausta lēmumā par Bratislavas lidostu ([78]), tā uzskata, ka ieņēmumi, ko neiegūst no aeronavigācijas un kas veido aptuveni 50 % visu lidostas ieņēmumu, ir īpaši svarīgi reģionālajām lidostām, bet netiek pietiekami izmantoti. Vēlme palielināt šos ieņēmumus, lai iespēju robežās varētu segt arī pastāvīgās izmaksas, ir iemesls, kas izskaidro naudassodus, kuri paredzēti ar *Ryanair* noslēgtajos līgumos gadījumam, ja aviosabiedrība nepilda saistības. *Ryanair* darbība paaugstināja lidostas ekonomisko vērtību, nodrošinot brīvu iespēju to izmantot citu aviosabiedrību piesaistīšanai.

(125) Kā apgalvo *Ryanair*, reģionālo lidostu ieinteresētību slēgt līgumus ar tādu aviosabiedrību kā *Ryanair* būtībā palielina ar līnijas atklāšanu saistītie tīkla efekti ([79]). *Ryanair* uzskata, ka Angulēmas lidostas vēlme noslēgt ar to līgumu bija vēl izteiktāka tādēļ, ka vienīgais alternatīvais modelis paredzēja atklāt līnijas ar sabiedrisko pakalpojumu pienākumiem, kurās darbotos aviosabiedrības, kas izmanto nelielas lidmašīnas, piemēram, *Twin Jet*. Tomēr *Ryanair* uzsver, ka šī otrā izvēles iespēja radītu lidostai izmaksas saistībā ar pašu minēto iespēju, bet lielās aviosabiedrības ļauj samazināt viena pasažiera izmaksas.

(126) *Ryanair* arī uzskata, ka Komisijai ir jāņem vērā tīkla ārējā ietekme, ko izraisīja *Ryanair* darbība. Ar *Ryanair* noslēgtais līgums darbojās kā "magnēts" attiecībā uz citām aviosabiedrībām, kuras meklēja iespēju izmantot jau esošu popularitāti un labākās kvalitātes infrastruktūru. Šādi tīkla efekti rada pozitīvu ietekmi uz aeronavigācijas un citiem ieņēmumiem ([80]). *Ryanair* uzskata, ka arī Komisija pauda līdzīgu nostāju lēmumā par Bratislavas lidostu ([81]). Tādējādi lidostas ir ieinteresētas slēgt līgumus ar aviosabiedrībām, kas uzņemas nodrošināt satiksmi.

(127) *Ryanair* precizē, ka tās noslēgtie līgumi nebija ekskluzīvi. Jebkura cita aviosabiedrība, kas piedāvā tādus pašus pakalpojumus kā *Ryanair*, arī varēja vienoties par līdzīgiem darbības nosacījumiem.

(128) Attiecībā uz rentabilitātes analīzi *Ryanair* apgalvo, ka principi, ko ievēro saprātīgs ieguldītājs privātajā sektorā, ir šādi ([82]):

— novērtējums tiek veikts vairākos posmos,

— uzņēmējdarbības *ex ante* plāns nav obligāti nepieciešams,

— ja lidosta nav noslogota, "vienotās kases" pieeja ir piemērota cenu noteikšanas metode,

— vērā tiek ņemti tikai ieņēmumi, kas saistīti ar darbojošās lidostas saimniecisko darbību,

---

([77]) *Ryanair* atsaucas uz Komisijas nostāju Lēmumā 2011/60/ES, kas iepriekš minēts 69. zemsvītras piezīmē, 111. apsvērumā.

([78]) Skatīt iepriekš minēto lēmumu 69. zemsvītras piezīmē.

([79]) *Ryanair* norāda uz šādiem ārējiem apstākļiem: 1) faktu, ka līnijas atklāšana ļauj reģionālai lidostai apliecināt savu vērtību citām aviosabiedrībām un uzsvērt rentabilitātes perspektīvas; šajā gadījumā *Ryanair* apgalvo, ka sabiedrība *Cityline* gatavojās noslēgt līgumu ar Angulēmas lidostu par regulāriem reisiem vairākas nedēļas pirms tam, kad *Ryanair* slēdza savu savienojumu; 2) apstākli, ka lielas aviosabiedrības klātbūtne ļauj izveidot ar aeronavigāciju nesaistītus pakalpojumus, kuri savukārt sekmē intensīvāku satiksmi.

([80]) Ieņēmumus, kas nebija saistīti ar aeronavigāciju, jo īpaši palielināja ilgais laiks, ko pasažieri pavadīja lidostā arī bez apkalpošanas uz zemes. Šī īpatnība varēja piesaistīt tirdzniecības ķēdes, kas darbojas lidostās.

([81]) Skatīt iepriekš minēto lēmumu 69. zemsvītras piezīmē.

([82]) Principi, kas ir pamatā rentabilitātes analīzei, veicot testus attiecībā uz principu par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, piezīme, kuru *Oxera* sagatavojusi *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.

— vērā tiek ņemts līguma kopējais ilgums, tostarp tā iespējamie pagarinājumi,

— nākotnē gaidāmās finanšu plūsmas ir jāprecizē, lai varētu novērtēt līgumu rentabilitāti.

(129) Papildu rentabilitāte saistībā ar līgumiem, ko *Ryanair* noslēgusi ar lidostām, tiek vērtēta, pamatojoties uz aplēsēm par iekšējās rentabilitātes līmeni vai pasākumiem, kas balstīti uz faktisko neto vērtību.

c) Principa par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

(130) Kopumā *Ryanair* uzskata – fakts, ka Angulēmas TRK savu statūtu dēļ darbojās kā īsts privātais ieguldītājs neatkarīgi no valsts, pats par sevi apliecina, ka ir ievērots princips par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos. Fakts, ka ieguldījumu finansēšanu lidostā nodrošināja *SMAC* dalībnieki, bija papildu pierādījums tam, ka lidostas īpašnieki bija ieinteresēti palielināt tās vērtību.

(131) *Ryanair* vispirms uzsver, ka novērtējums par lidostas maksām, kuras tā iekasē, ir jāveic kontekstā ar samazinātām vajadzībām. Salīdzinot ar citām aviosabiedrībām, šī sabiedrība apgalvo, ka tās ekonomiskais modelis prasa mazāk reģistrācijas vietu, iekārtu un pakalpojumu, ka tā neveic savienotos reisus, samazina ilgumu un intensitāti palīdzībai uz zemes, ko saņem lidmašīnas, vai arī palielina apkalpes locekļu darba slodzi, lai mazāk izmantotu lidostas pakalpojumus.

(132) Tā arī uzskata, ka, lai piemērotu principu par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, Angulēmas lidostu varēja aizstāt vairākas citas Eiropas lidostas, kas bija tai līdzīgas ([83]). Šajā jautājumā *Ryanair* veica salīdzinošu izpēti, secinot, ka maksa, ko piemēro […], […], […] un […] lidostas, kas ir līdzīgas Angulēmas lidostai, vidēji bija zemāka par maksu, ko iekasēja Angulēmas lidosta ([84]).

11. tabula

Lidostas, kas salīdzināmas ar Angulēmas lidostu

Salīdzinātās lidostu īpašības	Angulēma	[…]	[…]	[…]	[…]
Iedzīvotāju skaits piesaistes pilsētā	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Attālums līdz pilsētai (kilometros)	14	12	45	46	11,5
Nozīmīgākā pilsēta 150 km rādiusā (iedzīvotāju skaits)	Bordo (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Tuvākā lielākā lidosta (pasažieru skaits 2009. gadā)	Bordo (3,3 miljoni)	[…] (1,8 miljoni)	[…] (7,7 miljoni)	[…] (2,8 miljoni)	[…] (19 miljoni)

(133) *Ryanair* arī apgalvo, ka Angulēmas lidostas veiktā izvēle pēc tam, kad bija pārtraukts savienojums ar Londonas Stanstedu, bija pietiekama, lai konstatētu, ka lidosta uzskatīja – regulāra komerciālā satiksme, ko zemo izmaksu sabiedrība īsteno, veidojot savienojumu ar Apvienoto Karalisti, bija drošs risinājums. Šajā jautājumā tā atsaucas uz līgumu, kas noslēgts ar sabiedrību *SNC-Lavalin*, pilnvarojot to īstenot agresīvas attīstības scenāriju.

(134) *Ryanair* arī apgalvo, ka garantēto pasažieru skaits, ko tā bija apņēmusies nodrošināt, samazināja lidostas ekonomisko risku. Rezultātā šī garantija nodrošināja rentabilitātes līmeni, kas bija zemāks par to, kas būtu vajadzīgs privātam ieguldītājam, kurš nesaņem minēto priekšrocību.

([83]) Minētā līdzība bija saistīta ar lidostu īpašībām (atrašanās vismaz 150 kilometrus no lielām pilsētām un saskare ar konkurējošām lidostām) un ieņēmumu līmeni reģionos, kuros šīs lidostas atradās.

([84]) Izpētes periodā vidējās lidostas maksas Angulēmas lidostā bija par […] % lielākas uz vienu turp un atpakaļ reisu un par […] % lielākas uz vienu pasažieri. Līdz ar to *Oxera* uzsver, ka *Ryanair* nebija jāmaksā lidostas nodoklis 2009. gadā.

(135) *Ryanair* arī konstatē, ka pieeja, ko dēvē par "vienoto kasi" ([85]), būtu izskaidrojama tā, ka lidosta meklē iespēju maksimāli palielināt ieņēmumus, samazinot lidostas maksas līmeni. Tādēļ *Ryanair* apstrīd vērtējumu, ka negatīva cena nevar būt tirgus cena. Tā uzskata, ka negatīvs lidostas maksas līmenis var atbilst principam par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, ja paredzamais ne-aeronavigācijas ieņēmumu līmenis ir pietiekami augsts. Šajā gadījumā *Ryanair* uzskata, ka privāts ieguldītājs varētu pamatoti pieņemt, ka ne-aeronavigācijas ieņēmumi, kas bija nulles līmenī, palielināsies radītās satiksmes rezultātā ([86]).

(136) Tā apgalvo, ka šādu iespēju pastiprina Angulēmas lidostas konkrētā situācija. Tā secina, ka ieguldītājam tirgus ekonomikas apstākļos būtu jāatzīst infrastruktūras izmaksas un ekspluatācijas pastāvīgās izmaksas par neatgūstamām izmaksām. Šajā gadījumā to vēl pastiprināja apstāklis, ka Angulēmas lidosta varēja ciest no ātrgaitas vilciena radītās konkurences ([87]). Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka gadījumā, ja lidostas slēgšana tiktu izskatīta kā cita iespēja, šādas slēgšanas radīto izmaksu neto aktīvu tirgus vērtība nebūtu liela. Tādēļ, kā uzskata *Ryanair*, šīs neatgūstamās izmaksas būtu jāignorē.

(137) Turklāt, ņemot vērā to, ka *Ryanair* apņēmās nodrošināt minimālo satiksmes līmeni, pretējā gadījumā piemērojot soda sankcijas, tā uzskata, ka jebkuram komerciālam piedāvājumam lidostas stāvokļa uzlabošanai būtu tādas pašas prasības kā Angulēmas gadījumā. Vienīgais nosacījums būtu, lai ieņēmumu robeža būtu augstāka par robežizmaksām, un šis apstāklis atšķir Angulēmas lidostas situāciju no situācijas, kuru Tiesa analizēja spriedumā *Chronopost* lietā ([88]). Tādējādi *Ryanair* apgalvo, ka šajā gadījumā privātais ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos nebūtu obligāti tiecies pēc ienākuma no ieguldījuma attiecībā uz jau iepriekš esošo infrastruktūru. Kā uzskata *Ryanair*, minētais ieguldītājs prasītu tikai, lai līgumslēdzēja aviosabiedrība piedalās to darbības izmaksu segšanā, kas radušās pirms līguma noslēgšanas.

(138) Visbeidzot, *Ryanair* apgalvo, ka Angulēmas lidostas pieņemtie lēmumi nebija paredzēti īpaši *Ryanair*.

(139) Galvenokārt šie lēmumi paredzēja Angulēmas lidostas pielāgošanu. Tādējādi ieguldījumi lielākoties tika veikti pirms *Ryanair* ierašanās. Tāpat tā uzsver, ka daudzos gadījumos personāla darba līgumi tika noslēgti vai pagarināti jau pēc *Ryanair* aiziešanas. Tādēļ šie lēmumi atbilst plašākai iecerei – pozicionēt Angulēmas lidostu zemo izmaksu aviosabiedrību tirgū ([89]). Par to liecina lēmumi, kurus jau pēc *Ryanair* aiziešanas pieņēma *SMAC*, piemēram, izvēloties scenāriju, ko piedāvāja sabiedrība *SNC-Lavalin*.

(140) Visbeidzot, *Ryanair* uzsver, ka lidostas pakalpojumu līguma 3. punkts paredzēja – tai piešķirtos ekspluatācijas nosacījumus var piedāvāt arī jebkurai citai sabiedrībai. Tā apgalvo, ka lidostas maksas līmeni jebkurā gadījumā ir publiskojusi Angulēmas lidosta.

d) Piezīmes par maksājumiem *AMS*

(141) *Ryanair* apstrīd Komisijas sākotnējo vērtējumu, saskaņā ar kuru maksājumi *AMS* tika atzīti par lidostas izmaksām, ņemot vērā to, ka šī pieeja neietver lidostai sniegto *AMS* pakalpojumu vērtību. Turklāt tā uzskata, ka, analizējot uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, ir jānodala mārketinga pakalpojumu pirkšana par tirgus cenu no līguma, kas noslēgts starp lidostu un aviosabiedrību.

(142) Pamatojot šo argumentu, *Ryanair* sniedz analīzi, salīdzinot *AMS* prasīto cenu ar cenām, kuras citas ceļojumu vietnes piedāvā par līdzīgiem pakalpojumiem ([90]). Minētās analīzes secinājums bija, ka *AMS* prasītā cena bija vai nu zemāka par vidējo, vai ietilpa vidējā cenu diapazonā salīdzinājumā ar citām tīmekļa vietnēm.

(143) Kā apgalvo *Ryanair*, tas pierāda, ka *AMS* cena atbilst tirgus cenai un valsts lidostas lēmums iegādāties *AMS* pakalpojumus atbilst kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. *Ryanair* arī iesniedz cenzētu informāciju, kas apliecina lidostām atbilstīgi līgumiem ar *AMS* sniegto pakalpojumu esamību, lai pierādītu, cik vērtīgi šie pakalpojumi bija lidostām.

([85]) Skatīt šā lēmuma 124. apsvērumu.

([86]) *Ryanair* norāda uz iespēju, ka minētais ieguldītājs kā piemēru var izmantot Larošelas lidostu, kas uzskatāma par līdzīgu.

([87]) Lēmums par Angulēmas–Bordo līnijas būvniecību tika pieņemts 2006. gada jūlijā, bet par līnijas Tūra–Angulēma būvniecību – 2009. gada jūnijā.

([88]) Tiesas 2003. gada 3. jūlija spriedums lietā *Chronopost*, C-83/01P P, C-93/01 P un C-94/01 P, *Recueil*, 069993. lpp. Tomēr *Ryanair* atzina, ka no šādas pieejas būtu jāatsakās, ja pastāvīgās izmaksas būtiski pieaugtu, sasniedzot noteiktu darbības pakāpi. Tā vērtē, ka šādā gadījumā būtu pareizāk ņemt vērā faktisko neto vērtību ilgākā laikposmā.

([89]) *Ryanair* uzskata, ka šie ieguldījumi tiktu veikti arī bez tās klātbūtnes un tādā mērā, kādā ieguldījumus infrastruktūrā varētu veikt apstākļos, kad pasažieru skaits ir ļoti mazs.

([90]) *Oxera*, "*Are prices set by AMS in line with the market rate?*" (Vai *AMS* noteiktās cenas atbilst tirgus cenai?), sagatavots *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 20. decembrī.

(144) Kā apgalvo *Ryanair*, ja, neraugoties uz tās iebildumiem pret minēto pieeju, Komisija uzstās, ka uz līgumiem ar *AMS* un līgumiem par lidostas pakalpojumiem *Ryanair* ir jāattiecina viens un tas pats kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, nedrīkst nenovērtēt *AMS* lidostām sniegto pakalpojumu vērtību.

(145) *Ryanair* arī atsaucas uz dažādu ziņojumu secinājumiem, kas apstiprina, ka tai pieder spēcīga Eiropas līmeņa preču zīme, kas spēj radīt pievienotu vērtību reklāmas pakalpojumiem.

(146) *Ryanair* arī iesniedza ziņojumu, ko sagatavojis tās ekonomikas konsultants *Oxera* attiecībā uz principiem, kas jāpiemēro kritērijam par uzņēmēja rentabilitāti tirgus ekonomikas apstākļos, un kas šajā gadījumā attiecās uz gaisa satiksmes pakalpojumu līgumiem starp *Ryanair* un lidostām un mārketinga līgumiem, kas noslēgti starp *AMS* un tām pašām lidostām ([91]). *Ryanair* uzsver, ka tas nekādi neliek apšaubīt nostāju, saskaņā ar kuru līgumi ar *AMS* un līgumi par gaisa satiksmes pakalpojumiem ir jāvērtē pēc dažādiem kritērijiem, lai varētu novērtēt kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

(147) Šis ziņojums norāda, ka *AMS* gūtie ieņēmumi ir jāiekļauj ieņēmumos, kad veic kopēju rentabilitātes analīzi, bet *AMS* izdevumi ir jāpieskaita izmaksām. Šim nolūkam ziņojums piedāvā metodi, kuras pamatā ir naudas plūsma, paredzot atzīt *AMS* izdevumus par papildu darbības izdevumiem.

(148) Ziņojumā atzīts, ka mārketinga pasākumi sekmē preču zīmes vērtības radīšanu un paaugstināšanu, kas var izraisīt darbības paplašināšanu un ieņēmumu pieaugumu ne tikai mārketinga līguma laikā, bet arī pēc tā izbeigšanās. Tā notika, kad pēc līguma noslēgšanas ar *Ryanair* lidostā sāka darbu arī citas aviosabiedrības, piesaistot saviem reisiem komerciālos ekspluatantus un palielinot arī lidostas ieņēmumus, kas nav saistīti ar aeronavigāciju. Kā apgalvo *Ryanair*, ja Komisija veiks kopēju rentabilitātes analīzi, šie ieņēmumi ir jāņem vērā, pieskaitot *AMS* izdevumus papildu darbības izdevumiem, bet papildu ieņēmumus aprēķinot pēc *AMS* maksājumu atskaitīšanas.

(149) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka galīgo vērtību var iekļaut papildu ieņēmumos, kas līguma darbības laikā paredzēti no gaisa satiksmes pakalpojumiem, lai ņemtu vērā vērtību, kas iegūta pēc līguma izbeigšanās. Galīgo vērtību var koriģēt, pamatojoties uz piesardzīgu pieņēmumu par iespēju pagarināt līgumu ar *Ryanair* vai piedāvājot līdzīgus nosacījumus citām sabiedrībām. *Ryanair* uzskata, ka būtu arī iespējams aplēst apakšējo robežu ieņēmumiem, kas kopīgi iegūti saskaņā ar *AMS* līgumu un līgumu par gaisa satiksmes pakalpojumiem, ņemot vērā to, ka nav skaidri zināmi papildu ieņēmumi pēc gaisa satiksmes pakalpojumu līguma izbeigšanās.

(150) Pamatojot šo pieeju, minētais ziņojums sniedz izpētes rezultātu kopsavilkumu par reklāmas ietekmi uz preču zīmes vērtību. Pētījumi atzīst, ka reklāma var paaugstināt preču zīmes vērtību un stiprināt klientu lojalitāti. Ziņojumā norādīts, ka reklāma vietnē ryanair.com jo īpaši veicināja preču zīmes atpazīstamību saistībā ar lidostu. Ziņojumā tiek piebilsts, ka mazās reģionālās lidostas, kas vēlas paplašināt satiksmi, jo īpaši var paaugstināt savas preču zīmes vērtību, noslēdzot reklāmas līgumus ar *AMS*.

(151) Ziņojumā norādīts, ka pieeja, kuras pamatā ir naudas plūsma, ir labāka par kapitalizācijas pieeju, kurā *AMS* izdevumus pieskaita kapitāla izdevumiem nemateriālajos aktīvos (proti, lidostas preču zīmes vērtībai). Mārketinga izdevumi tiek iekļauti nemateriālajos aktīvos un pēc tam amortizēti šo aktīvu izmantošanas laikā, paredzot atlikušo vērtību pēc līguma izbeigšanās, kā noteikts lidostas pakalpojumu līgumā. Tomēr šāda pieeja neņem vērā papildu ieņēmumus, ko lidostai rada gaisa satiksmes pakalpojumu līguma parakstīšana ar *Ryanair*, un nav viegli arī aplēst nemateriālo aktīvu vērtību, jo izmaksas rodas arī preču zīmei un šo aktīvu izmantošanas ilgums ir ievērojams.

6.3. **AMS piezīmes**

(152) *AMS* apstrīd, ka mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar Angulēmas lidostu, varētu būt valsts atbalsts. Tādēļ šis līgums *AMS* nevarēja radīt nekādu selektīvu priekšrocību.

6.3.1. *Kopīgs novērtējums par ekonomiskajām priekšrocībām, kas radītas Ryanair un AMS*

(153) *AMS* uzsver, ka saņēma patiesi sabiedriski nozīmīgu uzdevumu – sniegt mārketinga pakalpojumus tīmeklī. Tā apgalvo, ka lielākā daļa darbības bija saistīta ar reklāmas telpas izstrādi *Ryanair* tīmekļa vietnē.

([91]) *Oxera, "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?"* (Kā jāvērtē līgumi ar *AMS*, veicot rentabilitātes analīzi testā par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos?), sagatavots *Ryanair* vajadzībām, 2014. gada 17. janvārī.

(154) Turklāt tā atzīmē, ka *Ryanair* ir izvēlējusies sadarboties ar citām starpnieku struktūrām, lai veiktu komercdarbību citās reklāmas telpās.

(155) No tā izriet, ka nav pamata uzskatīt, ka ir jāveic kopīgs novērtējums par iespējamām ekonomiskām priekšrocībām par labu *Ryanair* un *AMS*.

6.3.2. *Kopīgs novērtējums par lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu*

(156) *AMS* uzskata, ka pasažieru skaita palielināšanās, kuri izmantoja *Ryanair* pakalpojumus, nebija vienīgā priekšrocība, ko ieguva Angulēmas lidosta, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu. No vienas puses, tā apgalvo, ka līgums, kuru lidosta noslēdza ar *AMS*, atšķiras no līguma, kas noslēgts ar *Ryanair*. No otras puses, tā uzsver, ka *Ryanair* veicināja šos pakalpojumus, veicot pati savus pasākumus. Tādējādi Angulēmas lidosta nesekmēja *Ryanair* pakalpojumu popularizēšanu, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu ar *AMS*.

(157) Ilustrācijai *AMS* norāda, ka *Ryanair* reisu aizpildījums palika nemainīgs – vidēji […] %, neatkarīgi no mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšanas ar *AMS*. Turklāt *AMS* apgalvo, ka *Ryanair* gūtie ieņēmumi bija vienādi no visiem pasažieriem, gan tiem, kas ielidoja, gan tiem, kas izlidoja no attiecīgās lidostas.

(158) Kopumā *AMS* konstatē, ka darbības reklāmas jomā dod labumu pašiem reklāmas telpas nodrošinātājiem ([92]). Šajā gadījumā minētais ārējais faktors izpaužas kā pieaugoša *Ryanair* tīmekļa vietnes popularitāte, neatkarīgi no tā, vai persona, kas sagatavo reklāmas darbību, ir publiska vai privāta. Privāts ieguldītājs neatturēsies no ieguldīšanas tādēļ, ka no tās gūs labumu arī trešās personas, un *AMS* uzskata, ka Angulēmas lidostai nebūtu jāraizējas par to, ka *Ryanair* gūst labumu arī no tās ieguldījumiem reklāmā.

(159) *AMS* uzskata, ka šajā gadījumā *Ryanair* darbojās vadošā pozīcijā, bet lielākā daļa citu aviosabiedrību pašlaik komerciāli izmanto telpu, kas pieejama viņu tīmekļa vietnē. Tomēr *AMS* uzskata, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes īpatnība ir tās ārkārtīgi augstā vērtība ([93]). Tādējādi tā nav salīdzināma ar citu aviosabiedrību vietnēm.

6.3.3. *Kritērijs par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos*

6.3.3.1. Par priekšrocības esamību, ko izmanto *AMS*

(160) *AMS* uzskata, ka negūst nekādu ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Tā arī apgalvo, ka tās pakalpojumi ir pieejami tiklab privātiem uzņēmumiem, kā arī valsts struktūrām. Tādējādi *AMS* varētu gūt tādu pašu labumu arī no privāta uzņēmuma. *AMS* piebilst, ka tā neierobežo lidostu iespējas iegādāties mārketinga pakalpojumus ([94]) un tās tirgotā reklāmas telpa ir ierobežots resurss ar paaugstinātu pieprasījumu.

6.3.3.2. Par *AMS* pakalpojumu saistību ar pircēju vajadzībām

(161) *AMS* uzskata, ka reģionālajām lidostām ir nepieciešami reklāmas pasākumi. To mērķis ir paplašināt piedāvāto pakalpojumu atpazīstamību. *AMS* piebilst, ka lielie lidostu centri pašlaik vēlas paši rīkot savas reklāmas kampaņas. Tādējādi iegūtie tēla uzlabojumi dod labumu attiecīgajām lidostām ([95]). *AMS* arī apgalvo, ka šādi izdevumi ir stratēģisks ieguldījums, salīdzinot ar ieguldījumiem, ko veic tādi uzņēmumi kā *Coca-Cola, McDonald's* vai *Nike*.

(162) Šādi ieguldījumi ir vēl būtiskāki tādēļ, ka lidostas dažkārt gandrīz pusi no saviem ieņēmumiem iegūst no neaeronavigācijas darbībām. Šajā gadījumā Angulēmas lidosta bija ieinteresēta veidot satiksmi ar starptautiskiem klientiem vēl jo vairāk tādēļ, ka tajā gandrīz nemaz nebija regulāras pasažieru satiksmes. Pretēji tam *AMS* uzskata, ka *Ryanair* nebija nekādas intereses atbalstīt šādus ieguldījumus reklāmā, jo tā neguva nekādus papildu ieņēmumus no ielidojošajiem vai izlidojošajiem pasažieriem.

([92]) *AMS* min kā piemēru reklāmas kampaņu laikrakstā, kas apstiprina *AMS* atbalsta nozīmi, veicot šādas mārketinga darbības, lai pēc tam varētu paaugstināt tarifus vai pārdot vairāk reklāmas telpas vai arī gāzēta dzēriena preču zīmi, kura reklāmas kampaņas uzlaboja izplatītāja pārdošanas apjomus.

([93]) *AMS* pamato šādu vērtējumu ar ziņojumu, ko 2011. gada maijā sniedza sabiedrība *Zénobie Conseil*. Turklāt tā atzīmē, ka *Ryanair* tīmekļa vietnē gada laikā tiek apskatīti 4,5 miljardi lappušu, 80 % apmeklētāju izmanto tiešo piekļuvi, atdeves likme ir 17 %, vidējais apmeklējuma ilgums ir 9 minūtes un 36 sekundes uz vienu apmeklētāju, bet jauda ir palielināta, lai aptvertu iespējamos klientus.

([94]) Sabiedrība *AMS* precizē, ka daudzas lidostas izvēlas nereklamēties *Ryanair* vietnē.

([95]) Palielinās satiksme, izmantojot aviosabiedrību, kuras vietnē ir veiktas reklāmas darbības, vai jebkuru citu aviosabiedrību; palielinās ieņēmumi, kas nav saistīti ar aeronavigāciju, piesaistot tirdzniecības uzņēmumus.

(163) *AMS* arī apgalvo, ka lidostu "preču zīmes" veicināšana un jo īpaši attiecībā uz reģionālajām lidostām ir kļuvusi par izplatītu praksi. Tā šajā jomā atsaucas uz vēlmi paaugstināt lidostas vērtību un atpazīstamību, lai ceļotāji izvēlētos to kā galamērķi, uz faktu, ka šādi ieguldījumi ir ekonomiski pamatoti gan publiskajiem, gan privātajiem ieguldītājiem, uz faktu, ka šādus ieguldījumus veic arī lielie centri, uz faktu, ka lidostas ir ieinteresētas palielināt ielidojošo pasažieru skaitu, un uz faktu, ka reģionālās lidostas atšķiras no lielajiem centriem ar to, ka tām nav līdzvērtīgas atpazīstamības starptautiskā mērogā. Šāda stratēģija nav atkarīga no aviosabiedrības, kuru izvēlējies pasažieris, un lidostas veido mārketingu saviem ieguldījumiem atkarībā no reklāmas telpu spējas piesaistīt potenciālos klientus.

6.3.3.3. Par *AMS* sniegto pakalpojumu cenu

(164) *AMS* apgalvo, ka tās tarifi Angulēmas lidostai bija noteikti atbilstoši tirgus cenai. Veicot salīdzinājumu ar līgumiem, kas noslēgti ar […] un […] lidostām, tā apgalvo, ka nenotiek nekāda diskriminācija starp lidostu un ne-lidostu klientiem. Turklāt tā uzskata, ka *Ryanair* tīmekļa vietnē pieejamās telpas novērtējums ([96]) arī ļauj konstatēt, ka Angulēmas lidostai sniegtā pakalpojuma cena atbilst tirgus cenai.

(165) *AMS* atzīmē, ka Komisija lēmumā par Bratislavas lidostu, kas minēts šā lēmuma 111. apsvērumā, ir atzinusi, ka nevar izslēgt – noteiktu vērtību varēja radīt arī pati lidostas nosaukuma atrašanās *Ryanair* tīmekļa vietnē, jo šī lidosta ir norādīta kā galamērķis.

(166) Turklāt *AMS* konstatē, ka tās tarifu sistēma ir objektīva un pieejama *AMS* tīmekļa vietnē ([97]). Cena, ko piemēro līgumam ar Angulēmas lidostu, iekļaujas šajā sistēmā. Tā tiek noteikta, pamatojoties uz attiecīgās lapas veidu ([98]), atkarībā no izvēlētā izvietojuma ([99]), apmeklētāju skaita dienā un maršrutu skaita, kuri beidzas vai sākas konkrētā lidostā.

(167) Visbeidzot, *AMS* apgalvo, ka tās sniegtie pakalpojumi ir efektīvāki, jo ir mērķtiecīgāki salīdzinājumā ar tiem, ko nodrošina citi tradicionālie reklāmas mediji, piemēram, laikraksti. To vēl vairāk pastiprina apstāklis, ka reklāma, ko *AMS* nodrošina *Ryanair* tīmekļa vietnē, ir "pastāvīga", bet citas tīmekļa vietnes praktizē rotāciju, un ka cena, kas paredzēta mārketinga pakalpojumu līgumā ar Angulēmas lidostu, tika noteikta, pamatojoties uz 2007. gada tarifiem, lai gan *Ryanair* tīmekļa vietnes trafiks Lielbritānijā laikā no 2008. līdz 2012. gadam ir palielinājies par 55 %.

6.4. **Transport & Environment piezīmes**

(168) Minētās nevalstiskās organizācijas apsvērumi saistībā ar šo procedūru aprobežojās ar jauno gaisa satiksmes pamatnostādņu, kā arī gaisa satiksmes jomā pieņemto Komisijas lēmumu pamatotības apšaubīšanu, ņemot vērā to ietekmi uz vidi.

7. **FRANCIJAS APSVĒRUMI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM**

(169) Francijas iestādes norāda, ka tām nav papildu piezīmju, ko iesniegt par ieinteresēto personu komentāriem.

8. **NOVĒRTĒJUMS PAR ATBALSTA PASĀKUMIEM TURPMĀKAJIEM LIDOSTAS PĀRVALDĪTĀJIEM**

8.1. **Atbalsta esamība LESD 107. Panta 1. Punkta nozīmē**

(170) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

([96]) Sabiedrība *AMS* atsaucas uz ziņojumu, ko 2004. gada jūnijā sniegusi *Mindshare Ireland*.
([97]) www.airportmarketingservices.com.
([98]) Sākumlapa vai lapa, kurā minēti galamērķi.
([99]) Interneta saite, reklāmjoslas, teksts sadalījumā pa punktiem un reklāmas apjoms.

(171) Tādējādi valsts veiktu pasākumu var klasificēt kā valsts atbalstu, ja tiek izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi, proti: 1) saņēmējs vai saņēmēji ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, 2) attiecīgais pasākums ir piešķirts no valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti, 3) pasākums rada selektīvas priekšrocības saņēmējam vai saņēmējiem, un 4) attiecīgais pasākums rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

8.1.1. *Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni*

(172) Lai noteiktu, vai iepriekš minētās subsīdijas ir valsts atbalsts, jānosaka, vai saņēmēji ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(173) Komisija atgādina šajā jautājumā, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru jēdziens "uzņēmums" aptver jebkuru struktūrvienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta ([100]). Turklāt saimnieciska darbība ir jebkura darbība, ar ko tiek piedāvātas preces vai pakalpojumi konkrētajā tirgū ([101]).

(174) Spriedumā lietā *Leipcigas-Halles lidosta* Tiesa apstiprina, ka lidostas ekspluatācija komerciālos nolūkos un lidostas infrastruktūras būve ir saimnieciska darbība ([102]). Tiklīdz lidostas operators iesaistās saimnieciskajā darbībā, neatkarīgi no tā juridiskā statusa un finansēšanas veida, tas ir uzskatāms par uzņēmumu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tādēļ viņam piemēro Līguma noteikumus par valsts atbalstu ([103]).

(175) Šajā gadījumā Komisija konstatē, ka infrastruktūru, kurā tika veikti ieguldījumi valsts subsīdiju veidā, kas jo īpaši attiecās uz skrejceļa pagarināšanu un darbiem terminālā, lidostas turpmākie ekspluatanti izmantoja komerciāliem mērķiem. Piemēram, šie ekspluatanti iekasēja maksu par minētās infrastruktūras izmantošanu.

(176) Tādējādi lidostas infrastruktūras finansējums, kā arī potenciālie darbības atbalsta pasākumi, lielākoties tika novirzīti saimnieciskās darbības finansējuma papildināšanai, turpmākajiem ekspluatantiem komerciāli izmantojot lidostu. No tā izriet, ka struktūras, kas ekspluatē minēto infrastruktūru, ir uzskatāmas par uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.1.1.1. Struktūras, kas veica lidostas ekspluatācijas saimniecisko darbību

(177) Vispirms Komisija atgādina, ka TRK-lidosta nodrošināja Angulēmas lidostas pārvaldību un tādējādi arī komerciālo izmantošanu tikai no 2002. līdz 2006. gadam.

(178) Attiecībā uz laikposmiem pēc 2006. gada Komisija atgādina, ka var uzskatīt – divas nodalītas juridiskās personas var kopīgi veikt saimniecisko darbību saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu, ja tās faktiski kopīgi piedāvā preces vai pakalpojumus konkrētos tirgos. Savukārt struktūra, kas pati nepiegādā preces vai pakalpojumus tirgū, nav uzskatāma par uzņēmumu tikai tādēļ vien, ka tā ir daļu turētāja un tai pieder kontrole, ja šāda daļu turēšana tikai nodrošina to tiesību izmantošanu, kas izriet no akcionāra vai partnera statusa ([104]). Attiecībā uz laikposmu no 2007. līdz 2011. gadam Komisija uzskata, ka tajā *SMAC* un TRK-lidosta kopīgi veica Angulēmas lidostas komerciālo ekspluatāciju. Tādējādi komerciālos ieņēmumus no lidostas pakalpojumu sniegšanas darbības noteica un saņēma TRK-lidosta, kas nodrošināja arī platformas darbības pārvaldību. Tajā laikā *SMAC* bija atbildīga par lidostas iesaistīšanu komerciālajā plānā sadarbībai ar trešām personām. *SMAC* bija atbildīga arī par operacionālo un finansiālo darbību saistībā ar plānotajiem komerciālajiem ieguldījumiem lidostas teritorijā. *SMAC* tiešā veidā

([100]) Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā C-35/96 Komisija/Itālija, Recueil, I-3851. lpp., 36. punkts; 1991. gada 23. aprīļa spriedums lietā C-41/90 Höfner un Elser, Recueil, I-1979. lpp., 21. punkts; 1995. gada 16. novembra spriedums lietā C-244/94 *Francijas Apdrošināšanas sabiedrību federācija/Lauksaimniecības un zivsaimniecības ministrija*, *Recueil*, I-4013. lpp., 14. punkts; un 1997. gada 11. decembra spriedums lietā C-55/96 Job Centre, Recueil, I-7119. lpp., 21. punkts.

([101]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā 118/85 Komisija/Itālija, Recueil, 2599. lpp., 7. punkts; Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā C-35/96 Komisija/Itālija, Recueil, I-3851. lpp., 36. punkts; un 2000. gada 12. septembra spriedums apvienotajās lietās no C-180/98 līdz C-184/98 Pavlov e.a., Recueil, I-06451. lpp., 75. punkts.

([102]) 2011. gada 24. marta spriedumi lietā T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* un *Mitteldeutsche Flughafen AG*/Komisija un T-443/08 (Leipcigas-Halles lidostas lieta) *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*/Komisija, Krājums, II-01311. lpp., kurus Tiesa apstiprināja 2012. gada 19. decembra spriedumā lietā C-288/11P *Mitteldeutsche Flughafen* un *Flughafen Leipzig-Halle*/Komisija, kas vēl nav publicēts Krājumā, 42. un 43. punkts; skatīt arī Pirmās instances tiesas 2000. gada 12. decembra spriedumu lietā T-128/98 Parīzes lidostas/Komisija, Recueil, II-3929. lpp., kuru Tiesa apstiprināja 2002. gada 24. oktobra spriedumā lietā C-82/01P *Parīzes lidostas*/Komisija, *Recueil*, I-9297. lpp., un Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra spriedumā lietā T-196/04 Ryanair/Komisija, Krājums, II-3643. lpp., 88. punkts.

([103]) Skatīt Tiesas 1993. gada 17. februāra spriedumus lietā *Poucet/AGV* un *Pistre/Cancave*, C-159/91 un C-160/91, *Recueil*, 637. lpp.

([104]) Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedums lietā C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, *Recueil*, I-289. lpp., 107.–118. un 125. punkts.

piedalījās lidostas pakalpojumu sniegšanā, jo īpaši atbalstot lidostas komerciālo pārvaldību minētajā periodā, piemēram, noslēdzot 2008. gada līgumus.

(179) Tāpat Komisija konstatē, ka Angulēmas lidostas pārvaldības nodošana *SNC-Lavalin* no 2012. gada 1. janvāra neizraisīja *SMAC* saistību izbeigšanos. Tādējādi saskaņā ar līgumisko sistēmu, kas izveidota ar 2011. gada 6. jūlija valsts līgumu, vairāki pienākumi saglabājās arī laikposmā, kas bija *SMAC* atbildībā.

(180) Vispirms, *SMAC* vienīgā ir atbildīga par lēmumiem attiecībā uz ieguldījumiem. Tā finansē izrietošos izdevumus ([105]), pat ja tie ir neatdalāmi no lidostas ekspluatācijas darbības ([106]). Vēl *SMAC* sedz būtisku ekspluatācijas riska daļu tādā mērā, kādā tā nodrošina lidostas uzskaites bilanci, līdz pat maksimālajai gada robežai ([107]). Visbeidzot, *SMAC* pauda nodomu tiešā veidā finansēt atbalstu aviosabiedrībām, lai varētu īstenot lidostas komerciālo politiku, kas vērsta uz gaisa satiksmes līniju izveidi starp Angulēmas lidostu un Lielbritānijas salām.

(181) Tādējādi Komisija uzskata, ka laikposmā, kas sākās 2012. gada 1. janvārī, *SMAC* saglabāja lidostas līdzekspluatanta statusu.

(182) Tādējādi Komisija apgalvo, ka Angulēmas lidostas komerciālās ekspluatācijas saimniecisko darbību pēc kārtas nodrošināja šādas trīs struktūru grupas:

— TRK-lidosta laikposmā no 2002. līdz 2006. gadam,

— kopīgi *SMAC* un TRK-lidosta laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam, un

— kopīgi *SMAC* un *SNC-Lavalin* no 2012. gada 1. janvāra.

8.1.1.2. Valsts varas īstenošana

(183) Komisija atgādina, ka ne visas lidostas pārvaldības darbības obligāti ir saimnieciska rakstura. Parasti par saimnieciskām neuzskata darbības, kas saistītas ar valsts varas pienākumu izpildi.

a) Valsts varas funkciju finansēšanas nacionālā sistēma Francijas lidostās

(184) Par dažādajām funkcijām, kuras laikā no 2002. līdz 2012. gadam Angulēmas lidostas pārvaldītāji pēc kārtas pildīja attiecībā uz gaisa satiksmes drošību, drošumu vai vides aizsardzību, finansiālu atbildību uzņēmās valsts varas iestādes. Minētais finansējums ietilpst šīs formālas izmeklēšanas procedūras jomā.

(185) Francija attiecībā uz to atsaucās uz vispārējo kārtību, kā tiek finansētas valsts varas funkcijas Francijas lidostās, kas paredzēta valsts tiesību aktos un izklāstīta turpmāk.

(186) Minētās kārtības pamatā ir nodokļu maksājumi, lidostas nodoklis, kā arī papildu maksas. Šo maksu iekasēšanas vēsture un kārtība, kā arī funkcijas, kuras no tām finansē, ir izklāstītas turpmāk.

(187) Valsts padome 1998. gadā nolēma, izdodot rīkojumu *SCARA* ([108]), ka drošuma un drošības funkcijas lidostās ir uzskatāmas par valsts atbildībā esošām valsts varas funkcijām un tādēļ tās nevar uzdot par maksu pildīt lidostas lietotājiem. Pēc šā rīkojuma izdošanas 1998. gada 18. decembra Likums Nr. 98-1171 par noteiktu gaisa pārvadājumu pakalpojumu organizāciju un 1998. gada 30. decembra Likuma Nr. 98-1266 (1999. gada budžeta likuma) 136. pants ([109]) ieviesa lidostu nodokli no 1999. gada 1. jūlija. Attiecībā uz minēto nodokli tika noteikts, ka tā ieņēmumus var izmantot tikai noteiktu izdevumu finansēšanai, kad rodas izmaksas par funkcijām, kuras Francija lidostās uzskata par valsts varas funkcijām. Minētie noteikumi ieviesa arī papildu maksu šo funkciju finansēšanai. Turpmāk pēc kārtas ir raksturoti funkciju veidi, ko finansē no lidostas nodokļa un finansiālās papildu maksas, lidostas nodokļa iekasēšanas kārtība un papildu maksas iekasēšanas kārtība.

([105]) Specifikācijas un tehnisko noteikumu 11. punkts.
([106]) Spriedums lietā par Leipcigas Halles lidostu, kas iepriekš minēts 102. zemsvītras piezīmē, 107. punkts.
([107]) Specifikācijas un tehnisko noteikumu 15. punkts.
([108]) Valsts padomes 1998. gada 20. maija rīkojums "*Neatkarīgo aviosabiedrību apvienība*" (*SCARA*).
([109]) Pašlaik kodificēts Vispārējā nodokļu kodeksa 1609-4. pantā.

(188) Francijas tiesību akti, ko papildina noteikumi, precīzi definē funkcijas, kuras var finansēt no lidostu nodokļa. Tie ir glābšanas un ugunsdzēsības pasākumi gaisa kuģos, savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma novēršana ([110]), reģistrētās bagāžas drošības pārbaude, pasažieru un rokas bagāžas drošības pārbaude, piekļuves kontrole ierobežotas piekļuves zonās ([111]), vides aizsardzības kontroles pasākumi ([112]), kā arī robežu automatizētā kontrole pēc biometrijas datiem. Atsauce uz robežu automatizēto kontroli pēc biometrijas datiem tiesību sistēmā tika ieviesta 2008. gadā. Attiecībā uz pārējo funkciju loks, kas piemērots finansēšanai no lidostu nodokļa, pēc šīs maksas ieviešanas palika nemainīgs un atbilst funkcijām, kuras paredzētas *SCARA* rīkojumā. Dažādi tiesību akti valsts un Eiropas līmenī precizē lidostu ekspluatantu pienākumus saistībā ar šo funkciju izpildi. Piemēram, attiecībā uz glābšanu un ugunsdzēsību gaisa kuģos šie akti precīzi nosaka nepieciešamos cilvēkresursus un iekārtas atkarībā no lidostas īpašībām.

(189) Konkrētās lidostas gadījumā lidostu nodoklis ir jāmaksā visām aviosabiedrībām, kuras izmanto lidostu. To aprēķina pēc pasažieru skaita un kravas un pasta apjoma, kuru sabiedrība iekrauj gaisa kuģī. Lidostu nodokļa likmi par vienu pasažieri vai kravas vai pasta tonnu nosaka reizi gadā katrā lidostā atsevišķi atkarībā no šo funkciju izpildes radīto izmaksu prognozēm, ja tās sedz no minētās maksas.

(190) Lidostu ekspluatanti katru gadu iesniedz gada deklarāciju par izmaksām un satiksmi. Šajā deklarācijā par iepriekšējo gadu norāda satiksmes intensitāti un konstatētās drošības un drošuma funkciju izmaksas ([113]), kā arī summas, kas šo funkciju finansēšanai saņemtas no lidostu nodokļa un papildu maksas. Turklāt tajā iekļauj arī prognozes par satiksmi, izmaksām un ieņēmumiem saistībā ar drošības un drošuma funkcijām par kārtējo gadu un diviem turpmākajiem gadiem. Minētās deklarācijas pārbauda administratīvās iestādes, kuras jo īpaši var veikt kontroles pasākumus uz vietām. Nodokļa likmi pēc tam nosaka ar starpministriju rīkojumu, pamatojoties uz šo informāciju.

(191) Tā kā nodokļa likmes aprēķināšanai izmanto provizoriskus datus par izmaksām un satiksmi, ir izveidots *a posteriori* korekcijas mehānisms, lai varētu nodrošināt, ka ieņēmumi no lidostu nodokļa, kurus vajadzības gadījumā papildina ar finansējumu, kas piešķirts no turpmāk raksturotās papildu maksas, nepārsniedz reālās izmaksas, kuras sedz atbilstīgi attiecīgajām funkcijām. Šīs izmaksas sastāv no darbības un personāla izmaksām, kas rodas minēto funkciju izpildes gaitā, amortizācijas dotācijām, kas atbilst šo funkciju izpildē veiktajiem ieguldījumiem, kā arī daļēji no pieskaitāmajām izmaksām, kas saistītas ar šīm funkcijām ([114]). Ekspluatantiem daudzgadu posmā ir jāņem vērā ieņēmumi, kurus gūst no lidostu nodokļa un papildu maksas, kā arī attiecīgo funkciju radītās izmaksas. Konstatējot pozitīvu atlikumu, to iekļauj iepriekšējo gadu apvienotajos pārskatos, kuros tas var izpausties kā pozitīva vai negatīva bilance. Šo atlikumu ņem vērā, nosakot nodokļa likmi nākamajam gadam. Turklāt uz visiem pozitīvajiem atlikumiem attiecas finanšu izmaksas, kuras sedz ekspluatants.

(192) Pēc tam, kad tika izveidota finansēšanas sistēma, kuras pamatā ir lidostu nodoklis, tā bija jāpapildina ar papildu maksu. Būtībā drošuma un drošības izmaksas nav proporcionālas gaisa satiksmei pretēji ieņēmumiem no lidostu nodokļa. Tādējādi izrādījās, ka lidostās ar nelielu satiksmes intensitāti lidostu nodokļa likme bija jānosaka paaugstinātā līmenī, un tā tika atzīta par lietotājiem grūti sedzamu, lai varētu līdzsvarot drošuma un drošības izmaksas. Tādēļ attiecībā uz šīm lidostām tika paredzēta iespēja noteikt lidostu nodokli zemāku par to līmeni, kas nepieciešams izmaksu segšanai, un ieviest papildu finansēšanas sistēmu, lai vajadzības gadījumā varētu finansēt funkcijas, kas piemērotas finansēšanai no lidostu nodokļa.

(193) Tādējādi cita pēc citas tika izmēģinātas dažādas papildu sistēmas. Sākotnēji Francijas iestādes izmantoja īpašu trasta fondu jeb intervences fondu lidostām un gaisa pārvadājumiem (*FIATA*), kas tika izveidots paralēli lidostu nodoklim un tādā pašā veidā – ar iepriekš minēto 1998. gada 30. decembra Likumu Nr. 98-1266. Šo fondu, kurā ieskaitīja noteiktu daļu no civilās aviācijas nodokļa, nomainīja gaisa pārvadājumu finanšu izlīdzināšanas fonds (*FPTA*), kas sākotnēji bija paredzēts to gaisa satiksmes savienojumu finansēšanai, kuri sekmē reģionālo attīstību un teritoriālo plānošanu. *FIATA* finansējums tika piešķirts tām pašām funkcijām, kuras finansēja *FPTA*, un tika attiecināts arī uz funkcijām, kuras finansēja lidostu nodoklis, lai papildinātu šā nodokļa ieņēmumus mazajās lidostās. Konkrēti, *FIATA* pienākumi būtībā tika sadalīti divās dažādās "nozarēs" – viena no tām bija "lidostas", lai papildus apmaksātu drošuma

([110]) Savvaļas dzīvnieku radītais apdraudējums jo īpaši attiecas uz putniem, kuri izraisa sadursmes ar gaisa kuģiem, tādējādi apdraudot gaisa kuģos esošo cilvēku un preču drošību.

([111]) Minētās funkcijas izpilde var būt saistīta, piemēram, ar nožogojuma uzstādīšanu un uzturēšanu starp publiski pieejamām un ierobežotas pieejamības zonām vai arī ar videonovērošanas sistēmas uzstādīšanu gar ierobežotas pieejamības zonas malām.

([112]) Jo īpaši šī funkcija attiecas uz trokšņa samazināšanas pasākumiem, kurus vajadzības gadījumā pielāgo gaisa kuģu trajektorijām, kā arī uz gaisa un ūdens kvalitātes kontroles pasākumiem lidostu apkārtnē.

([113]) Šī likme attiecas uz iepriekš minētajām funkcijām, kas atzītas par piemērotām finansēšanai no lidostu nodokļa.

([114]) Pieskaitāmās izmaksas galvenokārt ir saistītas ar atbalsta funkcijām, piemēram, ar cilvēkresursu pārvaldību, finanšu jautājumiem, ieguldījumu finanšu kontroli, iepirkumiem, vispārējām datorsistēmām, juridisko dienestu, administratīvajiem pakalpojumiem, vispārējo vadību, grāmatvedību un vadības kontroli.

un drošības funkcijas mazajās lidostās, un otra bija "gaisa pārvadājumi", lai subsidētu gaisa satiksmes savienojumus, kuri sekmē reģionālo attīstību un teritoriālo plānošanu. Lēmumi izmaksāt *FIATA* subsīdijas, lai papildus finansētu drošuma un drošības funkcijas, tika pieņemti saskaņā ar *FIATA* "lidostu" nozares vadības komitejas atzinumu.

(194) 2005. gadā *FIATA* fonds tika likvidēts, un divus gadus attiecīgais finansējums tika piešķirts tieši no valsts budžeta saskaņā ar tiem pašiem darbības principiem, jo īpaši paredzot arī vadības komitejas atzinumu. No 2008. gada valsts aizstāja šo sistēmu ar lidostu nodokļa paaugstinājumu, kura rezultātā šis nodoklis tika palielināts tiktāl, cik bija nepieciešams drošuma un drošības funkciju izmaksu segšanai noteiktās lidostās. Šādi iegūtais pārpalikums tika sadalīts vismazākajām lidostām, lai papildinātu tajās iekasētā lidostu nodokļa ieņēmumus.

(195) Kā norādīts iepriekš, lidostu ekspluatantu gada deklarācijās, kuras pārbauda administratīvās iestādes, tiek norādītas provizoriskās un faktiskās izmaksas, kā arī provizoriskie un faktiskie ieņēmumi gan no lidostu nodokļa, gan papildu maksas. Tādā pašā veidā arī ekspluatantu gada finanšu pārskati, uz kuru pamata aprēķina reālo izmaksu un ieņēmumu bilanci, kas, ja ir pozitīva, izraisa nodokļa korekciju pazemināšanas virzienā un ekspluatantu segto finanšu izmaksu pārdali, iekļauj gan lidostu nodokļa ieņēmumus, gan arī finansējumu, kas saņemts no papildu maksas. Tādējādi deklarēšanas, kontroles un *a posteriori* korekcijas mehānismu, kas paredzēts, lai nepieļautu valsts līdzekļu izmaksāšanu apmērā, kas pārsniedz reālās izmaksas, piemēro gan lidostu nodoklim, gan arī papildu maksai.

b) Izmaiņas Francijas lidostām uzticēto valsts varas funkciju finansēšanas vispārējā sistēmā

(196) Kā jaunajās pamatnostādnēs atgādina Komisija, Tiesa ir norādījusi, ka darbības, kas principā ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas, nav saimnieciska rakstura un kopumā neietilpst jomā, kurai piemēro noteikumus par valsts atbalstu ([115]). Saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm ([116]) tādas darbības kā gaisa kontrole, policija, muita, ugunsdzēsība, pasākumi ar mērķi aizsargāt civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem un ieguldījumi infrastruktūrā un aprīkojumā, kas nepieciešami šīm darbībām, kopumā ir uzskatāmi par tādiem, kam nav saimnieciska rakstura.

(197) Turklāt jaunās pamatnostādnes precizē, ka valsts finansējumam darbībām, kas nav saimnieciska rakstura, lai to neatzītu par valsts atbalstu, ir stingri jāaprobežojas ar minēto darbību izmaksu kompensēšanu un tas nedrīkst izraisīt nevajadzīgu diskrimināciju starp lidostām. Attiecībā uz šo otru nosacījumu pamatnostādnes precizē, ka gadījumā, ja saskaņā ar konkrēto juridisko kārtību ir normāli, ka civilajām lidostām ir jāuzņemas noteiktas izmaksas saistībā ar to ekspluatāciju pretēji citām civilajām lidostām, šīs citas lidostas var izmantot minēto izmaksu radīto priekšrocību neatkarīgi no to saistības ar attiecīgo darbību, kas kopumā uzskatāma par tādu, kam nav saimnieciska rakstura ([117]).

(198) Darbības, kuras finansē valsts varas funkciju finansēšanas vispārējā sistēma Francijas lidostās, kas raksturota 8.1.1.2. punktā, ir saistītas ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem ([118]), policijas pienākumiem ([119]), glābšanas un ugunsdzēsības funkcijām gaisa kuģos ([120]), gaisa satiksmes drošību ([121]), kā arī cilvēku un dabiskās vides aizsardzību ([122]). Šīs darbības var likumīgi atzīt par tādām, kas ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas. Tādējādi Komisija uzskata, ka Francija ir pilnīgi pamatoti atzinusi šīs funkcijas par "valsts varas" funkcijām pēc rakstura, proti, tās nav saimnieciskas attiecībā uz valsts atbalsta tiesību sistēmu.

(199) No tā izriet, ka Francija tādējādi var paredzēt arī valsts finansējumu, lai kompensētu izmaksas, kas radušās lidostu pārvaldītājiem, pildot minētās funkcijas, tādā mērā, kādā tās ir uzdotas visām lidostām, neatkarīgi no valsts tiesību aktiem un ar nosacījumu, ka šis finansējums neizraisa ne pārmērīgu kompensēšanu, ne arī diskrimināciju starp lidostām.

([115]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā C-118/85 Komisija/Itālija, Recueil, 02599. lpp., 7. un 8. punkts, un Tiesas 1988. gada 4. maija spriedums lietā C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil, I-2479. lpp., 18. punkts.

([116]) 35. punkts.

([117]) 36. un 37. punkts.

([118]) Šajā kategorijā ietilpst reģistrētās bagāžas drošības pārbaudes, pasažieru un rokas bagāžas drošības pārbaudes un kopīga kontrole pār piekļuvi ierobežotas pieejamības zonām.

([119]) Šajā kategorijā ietilpst robežu automatizētā kontrole pēc biometrijas datiem.

([120]) Kā minēts iepriekš, šīs trīs kategorijas ir nepārprotami norādītas jaunajās pamatnostādnēs kā ne-saimnieciskas darbības piemēri.

([121]) Šajā kategorijā ietilpst savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma novēršana.

([122]) Šajā kategorijā ietilpst vides aizsardzības kontroles pasākumi.

(200) Attiecīgi, no vienas puses, jākonstatē, ka iepriekš minēto sistēmu piemēro visām Francijas civilajām lidostām gan attiecībā uz funkcijām, kuras kompensē, gan arī finansēšanas kārtību. Tāpat ir izpildīts arī nosacījums par nediskrimināciju. Tādējādi, kaut arī Francijas tiesību akti uztic lidostu pārvaldītājiem valsts varas funkciju izpildi, tie neparedz šo funkciju finansēšanu uz pārvaldītāju rēķina, bet gan uz valsts rēķina. Tādēļ ar šīm funkcijām saistīto izmaksu kompensēšana no valsts līdzekļiem neliek samazināt izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz lidostu pārvaldītājiem saskaņā ar Francijas juridisko kārtību.

(201) No otras puses, apraksts, kas iekļauts 8.1.1.2. punktā, liecina, ka Francijas tiesību aktos paredzētās sistēmas pamatā ir stingri izmaksu kontroles mehānismi, kas vienlaikus *a priori* un *a posteriori* nodrošina, lai lidostu pārvaldītāji no lidostu nodokļa un papildu maksas saņemtu tikai tās summas, kas stingri nepieciešamas izmaksu segšanai.

(202) Tātad var secināt, ka Francijas lidostu pārvaldītāju saņemtais finansējums, tostarp arī Angulēmas lidostā, saskaņā ar minēto sistēmu nav uzskatāms par valsts atbalstu.

8.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

8.1.2.1. Valsts līdzekļu iesaiste

(203) Saskaņā ar juridisko sistēmu, kas izveidota ar 2002. gada nolīgumu un vēlāk ar 2009. gada apakšlīgumu, vairākas vietējās pašvaldības un citas valsts iestādes piešķīra subsīdijas lidostas ekspluatantiem, kuri secīgi mainījās. Šīs struktūras bija *CG16*, *COMAGA*, *CCBC*, *SMAC* un Angulēmas TRK.

(204) Lai noteiktu, vai Angulēmas TRK līdzekļi ir valsts līdzekļi, Komisija konstatē, ka administratīva rakstura valsts iestāde ir patstāvīga administratīva vienība, kuru stingri kontrolē Francijas valsts centrālā administrācija ([123]). Turklāt TRK vispārējais budžets tiek finansēts no nodokļu ieņēmumiem, kas saņemti no Tirdzniecības un uzņēmumu reģistrā iekļautajiem uzņēmumiem. Tādēļ Komisija uzskata, ka Angulēmas TRK līdzekļi ir valsts līdzekļi.

(205) Turklāt teritoriālo iestāžu līdzekļi ir valsts līdzekļi saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ([124]). Tādējādi *SMAC* veidojošie dalībnieki, kas līgumiski apņēmušies finansēt *SMAC* budžetu no saviem līdzekļiem, ir tirdzniecības un rūpniecības kameras, teritoriālā iestāde ([125]) un publiskas struktūras, kas pašas sastāv no teritoriālām iestādēm. Tādēļ Komisija uzskata, ka *SMAC* līdzekļi ir valsts līdzekļi.

8.1.2.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

(206) Komisija uzskata, ka publisko tiesību subjektu lēmumi par attiecīgo subsīdiju piešķīrumu apstiprināšanu ir attiecināmi uz valsti ([126]).

(207) Turklāt Komisija konstatē, ka *SMAC* ir valsts struktūra, kurai nav neviena darbinieka un kura ir administratīvi integrēta vietējās pašvaldībās, ko tā tieši vai netieši apvieno. Arī tās lēmumus par budžetu, kuru veido dalībnieku saistības, pieņem apvienotā komiteja, kuras sastāvā ir apvienības dalībnieku pārstāvji. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija uzskata, ka *SMAC* lēmumi par lidostas darbību ir attiecināmi uz valsti.

([123]) Francijā tirdzniecības un rūpniecības kameras ir administratīva rakstura valsts iestādes. Kopumā tirdzniecības un rūpniecības kamera savā apgabalā pārstāv tirdzniecības, rūpniecības un pakalpojumu nozaru vispārējās intereses. Tirdzniecības un rūpniecības kameru funkcijas un prerogatīvas ir paredzētas likumā, un tās atrodas valsts administratīvā un finansiālā uzraudzībā, ko īsteno ar finanšu un iekārtu ministra un teritoriālās plānošanas un pārvaldības ministra starpniecību, katram no tiem darbojoties savā kompetences jomā. "Reģiona tirdzniecības un rūpniecības kameru un teritoriālo tirdzniecības un rūpniecības kameru uzraudzību nodrošina reģiona prefekts, kuram palīdz reģionā par valsts finansēm atbildīgā amatpersona" (Tirdzniecības kodeksa R 712-2. pants). Uzraudzības iestādei ir tiesības saņemt informāciju. Tādēļ tai ir jāsaņem vairākas dokumentu kategorijas. Šos dokumentus drīkst īstenot tikai pēc to nosūtīšanas uzraudzības iestādei. Tirdzniecības un rūpniecības kameras vada vēlēta sapulce, kurā darbojas attiecīgā apgabala uzņēmumu pārstāvji.

([124]) Vispārējās tiesas 2011. gada 12. maija spriedums lietā T-267/08 un T-279/08 Ziemeļu Padekalē reģions, Krājums, II-01999. lpp., 108. punkts.

([125]) Attiecas uz *CG16*.

([126]) Skatīt jo īpaši Tiesas 2002. gada 16. maija spriedumu lietā 482/99 Francija/Komisija, Recueil, I-4397. lpp., 52.–56. punkts.

(208) Attiecībā uz Angulēmas TRK veiktajiem pasākumiem Komisija vispirms norāda, ka TRK ir administratīva rakstura valsts iestādes, tādēļ uz tām attiecas publiskās tiesības. Komisija arī uzsver, ka Francijas tiesību akti klasificē tirdzniecības un rūpniecības kameras kā "valsts starpniekinstitūcijas" un uzdod tām sekmēt ekonomikas attīstību, teritoriju pievilcību un plānošanu, kā arī atbalstu uzņēmumiem un to apvienībām ([127]). Tādējādi lidostu ekspluatācijas pienākuma, kas uzticēts tirdzniecības un rūpniecības kamerām, pamatā ir TRK atbalsta funkcijas vietējai un reģionālai attīstībai, lai gan lidostu ekspluatācijas darbība pati par sevi ir saimnieciska rakstura ([128]).

(209) Komisija arī uzsver, ka Tirdzniecības kodeksa R 712-2. un turpmākie panti pakļauj tirdzniecības un rūpniecības kameras valsts pārstāvju uzraudzībai. Tādēļ uzraudzības iestādes piedalās visās TRK pilnsapulcēs un var papildināt šo sanāksmju darba kārtību. Turklāt lēmumi par budžeta projektu, labojumiem un izpildi stājas spēkā tikai tad, kad tos ir apstiprinājusi uzraudzības iestāde, arī neizvirzot iebildumus. Tādējādi šajā gadījumā minētie budžeti paredz finanšu līdzekļu nodošanu lidostas ekspluatantiem, tostarp TRK-lidostai ([129]), kā minēts šā lēmuma 28. un 29. apsvērumā ([130]).

(210) Ņemot vērā šo informāciju, Komisija uzskata, ka Angulēmas TRK, tostarp TRK-lidosta, ir daļa no valsts pārvaldes sistēmas ([131]) un tās veiktie pasākumi, atbalstot Angulēmas lidostas ekspluatantus, obligāti ir attiecināmi uz valsti.

8.1.3. *Selektīvā priekšrocība lidostas ekspluatantiem*

(211) Lai novērtētu, vai valsts pasākums uzskatāms par atbalstu uzņēmumam, jānosaka, vai attiecīgais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, kas tam ļauj izvairīties no izmaksām, kuras parasti apgrūtinātu uzņēmuma paša finanšu līdzekļus, un vai tas saņem priekšrocības, ko nesaņemtu parastos tirgus apstākļos ([132]).

(212) Šajā gadījumā Francijas iestādes apgalvo, ka Angulēmas lidostu kopumā var klasificēt kā *SIEG*. Šāda klasifikācija ir saistāma ar lidostas nozīmi reģiona teritoriālajā plānošanā un ekonomikas un sociālajā attīstībā. Tādējādi tai piešķirtais finansējums nebūtu uzskatāms par valsts atbalstu *Altmark* judikatūras nozīmē, jo tas nenodrošina lidostai reālas priekšrocības.

(213) Attiecībā uz Francijas iestāžu apgalvojumu, ka finanšu summas, kas piešķirtas Angulēmas lidostas pārvaldītājiem, neradīja selektīvu priekšrocību saskaņā ar iepriekš minēto *Altmark* judikatūru, Komisijai ir jānovērtē, vai šajā gadījumā ir izpildīti kritēriji, kas iekļauti minētajā spriedumā. Šajā jautājumā jāatgādina, ka Tiesa lēma minētajā spriedumā, ka kompensācijas, kas piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildei, nav uzskatāmas par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja tiek izpildīti visi četri šādi kritēriji:

— saņēmēja uzņēmumam ir faktiski uzdots pildīt sabiedriskā pakalpojuma pienākumus, un šie pienākumi ir nepārprotami definēti (pirmais kritērijs),

— parametri, uz kuru pamata aprēķina kompensācijas, iepriekš ir objektīvi un pārredzami noteikti (otrais kritērijs),

([127]) Tirdzniecības kodeksa L 710-1. pants paredz, ka: "Departamentu iestādēm vai kamerām, kas ietilpst tirdzniecības un rūpniecības kameru tīklā, kā valsts starpniekinstitūcijām ir pienākums pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu nozaru intereses valsts varas iestādēs vai ārvalstu iestādēs. (..) Tīkls un katra departamenta iestāde vai kamera savā jomā sekmē teritorijas ekonomisko attīstību, pievilcību un plānošanu, kā arī sniedz atbalstu uzņēmumiem un to apvienībām, dekrētā minētajās situācijās pildot jebkurus sabiedrisko pakalpojumu pienākumus un jebkurus vispārējas nozīmes uzdevumus, kas nepieciešami šo pienākumu izpildei."

([128]) Iepriekš minētais L 710-1. pants: "Šim nolūkam katra departamenta iestāde vai kamera, kas ietilpst tīklā, vajadzības gadījumā ievērojot piemērojamās nozaru shēmas, var nodrošināt: (..) 5. iekārtu izveides un pārvaldības funkciju, jo īpaši ostās un lidostās."

([129]) Komisija uzsver, ka nav nepieciešams atsevišķi nodalīt Angulēmas TRK un konkrēto dienestu ar nosaukumu TRK-lidosta, kas izveidots lidostas pārvaldībai saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu, ņemot vērā to, ka dienests, kas pārvalda Angulēmas lidostu, nav patstāvīga juridiska persona, kas nodalīta no Angulēmas TRK, un ir tikai apzīmējums Angulēmas TRK iekšējiem dienestiem, kuri nepieņem lēmumus patstāvīgi, izņemot lēmumus par lidostas ikdienas pārvaldību. Turklāt ne Francija, ne trešās personas neapgalvo, ka pasākumi, par kuriem ierosināta formāla izmeklēšanas procedūra, ir jāattiecina tikai uz šo dienestu.

([130]) Skatīt jo īpaši Tiesas 1988. gada 2. februāra spriedumu lietā C-67/85, C-68/85 un C-70/85 Van der Kooy/Komisija, Recueil, 219. lpp., 37. punkts.

([131]) Skatīt Komisijas lēmumu – Valsts atbalsts N563/05, Francija – atbalsts *Ryanair* (līnija Tulona–Londona) (OV C 204, 26.8.2006., 4. lpp.).

([132]) Skatīt jo īpaši Tiesas 1990. gada 14. februāra spriedumu lietā C-301/87 Francija/Komisija, Recueil, I-307. lpp., 41. punkts.

— kompensācijas nepārsniedz līmeni, kas nepieciešams to izmaksu pilnīgai vai daļējai segšanai, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotās priekšrocības, ko rada šo pienākumu izpilde (trešais kritērijs), un

— kad uzņēmuma, kam uzdots veikt sabiedriskā pakalpojuma pienākumus, izvēle nav notikusi valsts pasūtījuma procedūras ietvaros, nepieciešamās kompensācijas līmenis tiek noteikts, balstoties uz izmaksu analīzi vidējā uzņēmumā, kas tiek labi pārvaldīts un ir atbilstoši aprīkots, lai varētu atbilst prasītajiem sabiedriskā pakalpojuma nosacījumiem, kas radušies, pildot šos pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotās priekšrocības, ko rada šo pienākumu izpilde (ceturtais kritērijs).

(214) Komisija paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijām, kas piešķirtas *SIEG* pakalpojumu sniegšanai ([133]) (turpmāk – *SIEG* paziņojums), sniedza vadlīnijas, kuru mērķis bija izskaidrot prasības attiecībā uz vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu kompensēšanu. Šis paziņojums attiecas uz dažādām prasībām, kas izvirzītas spriedumā *Altmark* lietā, proti, vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma jēdziens LESD 106. panta nozīmē, pilnvarojuma nepieciešamība, pienākums definēt kompensācijas parametrus, principi, kas saistīti ar nepieciešamību nepieļaut pārmērīgu kompensāciju, un pakalpojumu sniedzēja atlases principi.

(215) Kritēriji, kas minēti spriedumā *Altmark* lietā, ir kumulatīvi, un katra atsevišķā kritērija neizpilde izraisa vērtējamo pasākumu klasificēšanu par valsts atbalstu Savienības tiesību nozīmē. Tādējādi, ņemot vērā vērtējamos pasākumus, Komisija uzskata par lietderīgu un pietiekamu attiecībā uz visiem novērtējamiem laikposmiem veikt pārbaudi par pirmo un ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā.

8.1.3.1. Vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu definīcija (pirmais kritērijs)

a) Analīzes satvars

(216) Pirmais sprieduma *Altmark* lietā kritērijs attiecas uz *SIEG* funkcijas definēšanu. Šī prasība atbilst LESD 106. panta 2. punkta prasībai ([134]), no kuras izriet, ka uzņēmumi, kas uzņemas *SIEG* pārvaldību, ir uzņēmumi, kas atbild par "īpašu uzdevumu" ([135]). Parasti "īpaša sabiedriskā pakalpojuma uzdevuma" uzticēšana nozīmē tādu pakalpojumu nodrošināšanu, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem ([136]). Piemērojot vispārējas nozīmes kritēriju, Savienības dalībvalstis šādus pakalpojumus var saistīt ar īpašiem pienākumiem.

(217) Tādējādi Komisija uzskata, ka nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus (attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam). Attiecībā uz jautājumu, kā zināt, vai tirgus var piedāvāt kādu pakalpojumu, jāatgādina, ka Komisijas kompetence attiecībā uz *SIEG* definēšanu aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgā dalībvalsts nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, klasificējot *SIEG* pakalpojumu ([137]).

(218) Turklāt, ja Savienības līmenī eksistē konkrēti noteikumi, tie regulē dalībvalstu vērtēšanas tiesības, neskarot Komisijas veikto novērtējumu, lai uzzinātu, vai *SIEG* ir pareizi definēts valsts atbalsta kontroles nolūkā ([138]).

(219) Parasti Komisija neizslēdz *a priori*, ka lidostas pārvaldību kopumā varētu klasificēt kā *SIEG*. Šajā jomā jaunās pamatnostādnes norāda, ka minētā klasificēšana ir iespējama pietiekami pamatotos apstākļos ([139]), piemēram, kad bez lidostas kāds reģions tiktu izolēts no pārējās Savienības tādā mērā, ka tas apdraudētu šā reģiona sociālo un ekonomikas attīstību. Šādā novērtējumā attiecībā uz reālas nepieciešamības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību ir jāņem vērā citu transporta veidu esamība, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi vai jūras prāmju satiksmes

([133]) Komisijas 2011. gada 20. decembra paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).
([134]) Pirmās instances tiesas 2008. gada 12. februāra spriedums lietā T-289/03 BUPA/Komisija, Krājums, II-81. lpp., 171. un 224. punkts.
([135]) Skatīt jo īpaši Tiesas 1974. gada 21. marta spriedumu lietā 127/73 BRT/SABAM, Recueil, 313. lpp.
([136]) Skatīt iepriekš minētā 2011. gada *SIEG* paziņojuma 46.–47. punktu.
([137]) Skatīt iepriekš minētā *SIEG* paziņojuma 47. punktu.
([138]) Skatīt iepriekš minētā *SIEG* paziņojuma 46. punktu.
([139]) Skatīt jauno pamatnostādņu 69.–73. punktu.

savienojumi. Šādos gadījumos valsts iestādes var uzdot sabiedriskā pakalpojuma pienākumu lidostai tādā veidā, lai tā saglabātu pieejamību arī komerciālai satiksmei.

(220) Komisija šajā jomā atgādina, ka sabiedriskās nozīmes mērķim, uz ko atsaucas valsts iestādes, lai pamatotu *SIEG* klasifikāciju, ir jābūt lielākam par konkrētu darbību vai reģionu ekonomikas attīstības mērķi, kā paredzēts LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā. Būtībā Tiesa ir noteikusi, ka *SIEG* ir pakalpojumi ar konkrētām īpašībām, salīdzinot ar citu saimnieciskās dzīves darbību īpašībām ([140]), un ka uzņēmumi, kas uzņemas *SIEG* pārvaldību, ir uzņēmumi, kas atbild par "īpašu uzdevumu" ([141]). Tādējādi kopumā Komisija uzskata, ka *SIEG* klasifikāciju attiecībā uz funkcijām, ko veica lidostas pārvaldītājs, var pamatot tikai ar apstākli, ka bez lidostas tās apkalpotais reģions pilnībā vai daļēji tiktu izolēts no pārējās ES teritorijas tādā mērā, ka būtu apdraudēta tā ekonomikas un sociālā attīstība.

(221) Procedūras uzsākšanas lēmumā Komisija būtībā vērtēja to, vai lidostas pārvaldības funkcijas, kas paredzēja nodrošināt precizētos sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, piemēram, saistībā ar infrastruktūras uzturēšanu darba gatavībā un pieejamību, varēja uzskatīt par *SIEG*. Pretēji tam lidostas platformas attīstīšanu, jo īpaši komerciāliem reisiem, neatkarīgi no tā, vai eksistē līnijas, uz kurām attiecas SPS, nevar klasificēt kā sabiedriskas nozīmes pakalpojumu.

(222) Saistībā ar to Komisija konstatē, ka, no vienas puses, lidostas, kuras apkalpo Angulēmas lidostai tuvākās regulārās līnijas, ir pieejamas tikai nedaudz vairāk kā pusotru stundu brauciena attālumā ar automobili ([142]). No otras puses, kaut arī Angulēma atrodas centrā uz rietumiem no Francijas pamatteritorijas, tā nav savienota ar autoceļiem, izņemot ātrgaitas maģistrāles virzienā uz Francijas austrumiem. Tādēļ ir jānovērtē vairs tikai sabiedrisko pakalpojumu pienākumi, kas Angulēmas un Lionas lidostām bija uzdoti daļā no vērtējamā laikposma saskaņā ar spēkā esošajiem Eiropas tiesību aktiem ([143]). Šie sabiedrisko pakalpojumu pienākumi jo īpaši paredzēja nodrošināt pietiekamus regulāros transporta pakalpojumus izbraukšanai un iebraukšanai Angulēmā ([144]).

(223) Turklāt Komisija atgādina, ka vidējā satiksmes intensitāte no Angulēmas lidostas pārbaudes laikposmā samazinājās un kopumā saglabājās mazāka par 200 000 pasažieriem gadā ([145]) un ka šīs lidostas ekspluatācijas bilancei bija raksturīgs strukturāla rakstura deficīts, kā izriet no 17. apsvēruma iepriekš.

(224) Ņemot vērā minētās Angulēmas lidostas raksturīgās īpašības, var uzskatīt, ka operators, balstoties uz tīri komerciālām interesēm, neuzņemtos šīs lidostas pārvaldību vai vismaz nedarītu to parastos komerciālos apstākļos.

(225) No tā izriet, ka, ņemot vērā Angulēmas ģeogrāfisko stāvokli un šīs pilsētas rīcībā esošo transporta tīklu, citas lidostas neesamību tuvākajā apkārtnē, kas spētu radīt pieņemamu alternatīvu pasažieru pārvadājumiem, izteikti nepietiekamo satiksmi un lidostas strukturālo finanšu deficītu, Komisija uzskata, ka Francija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atzīstot, ka Angulēmas lidostas pārvaldītāju funkcijas, kas attiecās tikai uz infrastruktūras uzturēšanu darba gatavībā un pieejamību, var klasificēt kā *SIEG*. No otras puses, lidostas komerciālā attīstība, veidojot jaunus gaisa savienojumus vai paplašinot ar aeronavigāciju nesaistītās darbības, principā pati par sevi nevar izpildīt sabiedriskās nozīmības kritēriju, kas pamatotu *SIEG* klasifikāciju. Jo īpaši Komisija uzskata – apstāklis, ka valsts iestādes kompensēja neto izmaksas, ko radīja *SIEG* pakalpojumu sniegšana, nedrīkst ietekmēt ekonomiskos stimulus lidostas pārvaldītājam veidot komerciālas attiecības ar aviosabiedrībām.

(226) Tādēļ, ņemot vērā šos apsvērumus, Komisijai par katru attiecīgo pārvaldības laikposmu ir jānosaka, kuras Angulēmas lidostas pārvaldītāju darbības var klasificēt kā *SIEG* un kuras nevar.

([140]) Tiesas 1991. gada 10. decembra spriedums lietā C-179/90 Merci convenzionali porto di Genova, Recueil, I-5889. lpp., 27. punkts; Tiesas 1997. gada 17. jūlija spriedums lietā C-242/95 GT-Link, Recueil, I-4449. lpp., 53. punkts, un Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā C-266/96 Corsica Ferries, Recueil, I-3949. lpp., 45. punkts.

([141]) Skatīt jo īpaši iepriekš minēto Tiesas spriedumu lietā *BRT/SABAM*.

([142]) Skatīt šā lēmuma 14. apsvēruma 1. tabulu.

([143]) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.), kas pēc tam aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

([144]) Iepriekš minētās Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta a) apakšpunkts.

([145]) Skatīt iepriekš 2. tabulu.

b) *SIEG* ietvars

(227) Attiecībā uz 2002.–2006. gada laikposmu, kurā TRK-lidosta veica lidostas ekspluatāciju, 2002. gada nolīgums tika noslēgts, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu funkciju izpildi saistībā ar aeronavigācijas servitūtiem un sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību ([146]). Tā mērķis bija arī lidostas attīstības nodrošināšana. Minētā nolīguma ievaddaļā šajā jautājumā ir norādīts, ka parakstītāji "ir vienojušies apvienot spēkus, lai definētu un finansētu attīstības, plānošanas un ekspluatācijas politiku" Angulēmas lidostā.

(228) Ņemot vērā 221. un 226. apsvērumā minētās izmaiņas, Komisija uzskata, ka pārvaldības funkcijas, kas izklāstītas koncesijas nolīgumā un ar to saistītajā specifikācijā un ir saistītas ar infrastruktūras darba gatavības un pieejamības nodrošināšanu, var atzīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām un šo funkciju klasificēšana par *SIEG* neizriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.

(229) No otras puses, lidostas komerciālās attīstības mērķis, veidojot jaunus gaisa savienojumus vai paplašinot ar aeronavigāciju nesaistītās darbības, pats par sevi neizpilda sabiedriskās nozīmības kritēriju, kas pamato *SIEG* klasifikāciju. To nevar pamatot ar reģionālās attīstības mērķi, kā norāda Francijas iestādes.

(230) Tomēr ir jākonstatē, ka praksē kompensācijas, kas faktiski tika izmaksātas, pašas par sevi neizrietēja no izmaksām, ko radīja jaunu līniju atklāšana, līgumu noslēgšana ar jaunām aviosabiedrībām vai ar aeronavigāciju nesaistītu darbību paplašināšana Angulēmas lidostā, un tās bija atkarīgas tikai no darbībām, kuras var klasificēt kā *SIEG*.

(231) Attiecībā uz 2007.–2011. gadu, kad *SMAC* un TRK-lidosta veica kopīgu lidostas ekspluatāciju, jākonstatē, no vienas puses, ka *SMAC* 2006. gada 21. decembra statūtos bija paredzētas Angulēmas lidostas plānošanas, aprīkošanas, uzturēšanas, pārvaldības un ekspluatācijas funkcijas. No otras puses, pārvaldības apakšlīgums, kas noslēgts 2009. gada 22. janvārī starp *SMAC* un Angulēmas TRK, paredzēja nodot *SMAC* TRK-lidostas atbildību par ieguldījumiem, kas veikti saistībā ar lidostas ekspluatāciju. Citas funkcijas, kas saistītas ar lidostas ekspluatāciju, saskaņā ar pārvaldības apakšlīgumu ir TRK-lidostas atbildība.

(232) Turklāt saskaņā ar *SMAC* statūtiem šīs apvienības mērķis ir "nodrošināt pasažieru vai kravas komerciālo gaisa satiksmes pakalpojumu, darījumu, atpūtas vai tūrisma aviācijas un mācību pasākumu attīstību, kā arī visus saistītos pasākumus, kas var sekmēt šā mērķa sasniegšanu" Angulēmas un Konjakas lidostās.

(233) Tādējādi, kā jau iepriekš minēts 225. apsvērumā, pārvaldības funkcijas, kas ir saistītas tikai ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, var uzskatīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām, un šo funkciju klasificēšana par *SIEG* pati par sevi ir uzskatāma par tādu, kas neizriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.

(234) Savukārt, kā atgādināts 225. apsvērumā, komerciālo reisu attīstīšana nav klasificējama par *SIEG*, par ja tās mērķis ir reģionālās attīstības veicināšana. Tomēr jāatzīst, ka arī komerciālā saikne ar *Ryanair* pati par sevi radīja izmaksas, kuras sedza *SMAC* un TRK-lidosta, jo īpaši saistībā ar jauno transporta pakalpojumu attīstību. Ciktāl *SMAC* un TRK-lidosta ir uzskatāmas par tādām, kas kopīgi veica lidostas pārvaldības saimniecisko darbību attiecībā pret *Ryanair*, *SMAC* kompensācijas par papildu izmaksām, ko radīja 2008. gada līgumi, ir jāanalizē saistībā ar šajos līgumos paredzēto valsts atbalsta iespējamo elementu novērtēšanu.

(235) *SMAC* 2001. gada 23. jūnija lēmums paredzēja, ka *SMAC* tiešā veidā izmaksās aviosabiedrībām līgumos neparedzētas summas, lai varētu nodrošināt lidostas komerciālo attīstību. Tādējādi finanšu pasākumi attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar jaunu transporta pakalpojumu attīstību, nav uzskatāmi par *SIEG* un ir jāanalizē saistībā ar to atbalsta pasākumu novērtējumu, kas izmaksāti *Ryanair* ([147]).

([146]) Šie pienākumi ir izklāstīti 2002. gada nolīguma specifikācijas 20. un 21. punktā.
([147]) Skatīt šā lēmuma 9. punktu.

(236) Visbeidzot, specifikācija un tehniskie noteikumi attiecībā uz laikposmu, kad lidostu kopīgi ekspluatēja *SMAC* un *SNC-Lavalin*, proti, sākot no 2012. gada 1. janvāra, liecina ne tikai par funkciju, kas saistīta ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, bet arī par lidostas popularizēšanas un tās darbības attīstīšanas funkciju. Tā, saskaņā ar specifikācijas un tehnisko noteikumu 9. punktu "ekspluatantam ir pienākums vietējās ekonomikas un tūrisma interesēs izpētīt visas darbības un tūrisma attīstīšanas iespējas lidostā". Tādējādi tie paši noteikumi paredz, ka ekspluatants "šim nolūkam nodrošina lidostas popularizēšanu starp pašreizējiem un potenciālajiem lietotājiem un komerciālās un darījumu aviācijas tirgus dalībniekiem, tūrisma operatoriem, kravas aviopārvadājumu operatoriem, mācību un aeronavigācijas uzturēšanas operatoriem vai jebkuriem citiem operatoriem, kuri attīsta kādu darbību, kas papildina vai ir saistīta ar lidostas darbību".

(237) Saistībā ar to ziņojums, kuru *SMAC* sniedza konkursa komisijai, liecina, ka *SNC-Lavalin* iesniegtais attīstības plāns brīvprātīgā scenārija ietvaros bija noteicošais faktors, lai tiktu atlasīts šā uzņēmuma piedāvājums. Turklāt no lēmuma par pasūtījuma piešķiršanu un saistību dokumentā paredzētās atlīdzības izriet, ka ekspluatants plānoja noteiktā datumā atjaunot pasažieru pārvadājumu darbību no Anglijas un Īrijas, piesaistot zemo izmaksu aviosabiedrību. Tika plānots sešos gados pakāpeniski atklāt trīs līnijas, paredzot vienu papildu līniju ik pēc diviem gadiem.

(238) Tādējādi, kā jau iepriekš minēts 225. apsvērumā, pārvaldības funkcijas, kas ir saistītas tikai ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, var uzskatīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām, un šo funkciju klasificēšana par *SIEG* nav uzskatāma par tādu, kas izriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.

(239) Savukārt, kā atgādināts 225. apsvērumā, komerciālo reisu attīstīšana nav klasificējama par *SIEG*, par ja tās mērķis ir reģionālās attīstības veicināšana. Tādēļ finanšu pasākumi, kas saistīti ar šīm darbībām, nav uzskatāmi par tādiem, kas paredzēti *SIEG* finansēšanai.

(240) Tomēr jāatzīst, ka kompensācijas, kas faktiski izmaksātas lidostas pārvaldītājam no 2012. gada janvāra, pašas par sevi neizriet no izmaksām, ko rada komerciālo reisu attīstīšana. Francijas iestādes ir apņēmušās informēt Komisiju par jebkuru iespējamu atbalsta pasākumu, ko *SMAC* vai tās dalībnieki turpmāk piešķirs aviosabiedrībām, lai varētu ekspluatēt satiksmes līnijas no Angulēmas lidostas.

c) Pilnvarojuma esamība

(241) Vienīgi attiecībā uz funkcijām, kuras Francijas iestādes var pamatoti klasificēt kā *SIEG*, Komisijai ir jāpārliecinās, vai Angulēmas lidostas pārvaldītājam vai pārvaldītājiem katrā apskatītajā laikposmā sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde ir uzdota ar attiecīgu pilnvarojumu. Šajā jomā ir jāatgādina, ka uzņēmumam ir jāuzdod pildīt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus ar vienu vai vairākiem dokumentiem, kurus saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem var pieņemt likumdošanas, reglamentācijas vai līgumiskā veidā. Komisijas prakse, kas apkopota *SIEG* paziņojumā, paredz prasību, lai šajā dokumentā vai dokumentos būtu norādīts vismaz turpmāk minētais ([148]):

— sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma raksturs un ilgums,

— attiecīgais uzņēmums un vajadzības gadījumā aptvertā teritorija,

— jebkuru to ekskluzīvo vai īpašo tiesību raksturs, ko attiecīgā iestāde ir piešķīrusi konkrētajam uzņēmumam,

— kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri, un

— iespējamās pārmērīgās kompensācijas atgūšanas kārtība un pasākumi tās nepieļaušanai.

i) Laikposms no 2002. līdz 2006. gadam

(242) Attiecībā uz laikposmu no 2002. līdz 2006. gadam koncesija lidostas izbūvei, uzturēšanai un ekspluatācijai ar ministra rīkojumu bija piešķirta Angulēmas TRK. Šīs koncesijas nosacījumi tika precizēti ar koncesijas nolīgumu, kas tika noslēgts starp ministru, kurš atbild par civilo aviāciju, un TRK-lidostu, un tas tika parakstīts uz pieciem gadiem.

([148]) Skatīt iepriekš minētā *SIEG* paziņojuma 52. punktu.

Turklāt vairākas TRK subsīdijas un vietējo pašvaldību maksājumi TRK-lidostai ([149]) tika piešķirti, pamatojoties uz 2002. gada nolīgumu. Visbeidzot, lidostai piešķirtā budžeta izstrādes procedūra, kas noteikta ar 1992. gada 30. marta Apkārtrakstu Nr. 111, ar ko paredz Angulēmas TRK piemērojamos budžeta, grāmatvedības un finanšu noteikumus, ļauj nodrošināt, lai attiecīgās summas veidotu pareizas kompensācijas, un tādējādi novērst jebkādu pārmērīgu kompensēšanu. Saistībā ar minēto ir jākonstatē, ka apkārtrakstā ir paredzēti arī kontroles mehānismi pārmērīgas kompensācijas nepieļaušanai ([150]). Turklāt līdz 2006. gada 31. decembrim lidostas norēķinu un budžeta pārskati tika sūtīti arī Civilās aviācijas dienestam, kas bija atbildīgs par atzinuma sniegšanu Angulēmas TRK uzraudzības iestādei pirms minēto norēķinu un budžeta pārskatu apstiprināšanas, bet valsts lidostai nodrošināja galvojumu.

(243) Tādēļ Komisija uzskata, ka lidostas pārvaldības funkcija ir uzdota Angulēmas TRK ar dokumentu, kas atbilst nosacījumiem spriedumā *Altmark* lietā.

ii) Laikposms no 2007. līdz 2011. gadam

(244) Attiecībā uz šo laikposmu sabiedrisko pakalpojumu funkcijas tika uzdotas pārvaldītājiem ar vairākiem dokumentiem. No vienas puses, *SMAC* 2006. gada 21. decembra statūti uzdeva tai pildīt Angulēmas lidostas plānošanas, aprīkošanas, uzturēšanas, pārvaldības un ekspluatācijas funkcijas. Tie paredzēja arī automātiski iekļaut *SMAC* maksājumus tās dalībnieku budžetos ([151]). No otras puses, pārvaldības apakšlīgums, kas uz trim gadiem noslēgts 2009. gada 22. janvārī starp *SMAC* un TRK, paredzēja nodot *SMAC* TRK-lidostas atbildību par ieguldījumiem, kas veikti saistībā ar lidostas ekspluatāciju. Citas funkcijas, kas saistītas ar lidostas ekspluatāciju, saskaņā ar pārvaldības apakšlīgumu ir TRK-lidostas atbildība.

(245) Visbeidzot, lidostai piešķirtā budžeta izstrādes procedūra, kas noteikta ar 1992. gada 30. marta Apkārtrakstu Nr. 111, ar ko paredz TRK piemērojamos budžeta, grāmatvedības un finanšu noteikumus, ļauj nodrošināt, lai attiecīgās summas veidotu pareizas kompensācijas, un tādējādi novērst jebkādu pārmērīgu kompensēšanu. Tajā ir paredzēti arī kontroles mehānismi ([152]). Turklāt TRK, darbojoties kā koncesionāre līdz 2008. gada 31. decembrim un vēlāk kā apakšlīguma slēdzēja līdz 2011. gada 31. decembrim, sūtīja *SMAC* savus pārskatus par budžeta izpildi, sākotnējo budžetu un budžeta labojumus (pārskatus par ieņēmumiem, cilvēkresursiem un pašfinansēšanas spēju), lai tā šos pārskatus apstiprinātu kā licences izdevēja iestāde saskaņā ar *SMAC* statūtu noteikumiem.

(246) Tādēļ Komisija uzskata, ka lidostas pārvaldības funkcija ir uzdota *SMAC* un Angulēmas TRK ar dokumentu, kas atbilst nosacījumiem spriedumā *Altmark* lietā.

iii) Laikposms, kas sākās 2012. gada 1. janvārī

(247) Angulēmas lidostas pārvaldība un ekspluatācija uz sešiem gadiem tika uzdota *SNC-Lavalin* ar 2011. gada 8. augusta saistību rakstu un ar specifikāciju un tehniskajiem noteikumiem ([153]). Lai gan vairāki pienākumi joprojām palika *SMAC* atbildībā ([154]), šie dokumenti precizē pušu pienākumus saistībā ar lidostas ekspluatācijas funkciju.

(248) *SNC-Lavalin* pienākumi saistībā ar lidostas ekspluatācijas funkciju ir izklāstīti un precizēti specifikācijā un tehniskajos noteikumos. Saskaņā ar minētās specifikācijas 8. punkta noteikumiem sabiedrība *SNC-Lavalin* jo īpaši bija atbildīga par šādiem uzdevumiem – valsts funkciju izpilde, *AFIS* pakalpojuma īstenošana, to uzdevumu izpilde, kas nodrošina lidostas drošu izmantošanu, lidostas teritorijas un tīklu pārvaldīšana, kā arī lidostas spējas uzturēšana attiecīgā brīdī uzņemt regulāru komerciālo satiksmi. Šie dokumenti nosaka arī kārtību, kā *SMAC* aprēķina *SNC-Lavalin* atlīdzību. Maksimālā kompensācija, ko *SMAC* izmaksā, izriet no *SNC-Lavalin* saistību dokumenta. Visbeidzot, attiecībā uz regulāro kontroli, vai nenotiek pārmērīga kompensēšana, konkursa specifikācijas III daļas noteikumi precizē kārtību,

([149]) Skatīt šā lēmuma 18. apsvērumu.
([150]) Minētās procedūras piemērošanas kārtība ir izklāstīta turpmāk. Katru gadu Angulēmas TRK izstrādā budžeta nostādnes, un katrs dienests izstrādā savu budžetu atkarībā no veicamās funkcijas. Lidostas Vispārējais dienests katra gada rudenī iesniedz budžeta projektu par n, n+1 un n+2. gadu. Angulēmas TRK vēlētie Biroja locekļi pēc tam izskata šo budžetu un var tajā paredzēt grozījumus. Pēc apstiprināšanas Birojā lidostas budžets, kā arī citu dienestu budžets, tiek iesniegts pilnsapulcei, kas sastāv no vēlētiem Angulēmas TRK locekļiem, un viņi par to balso, lai varētu uzsākt šā budžeta īstenošanu. Turklāt regulāri tiek sniegti budžeta pārskati, lai varētu pārbaudīt, vai balsojot pieņemtais budžets tiek pareizi pildīts. Nākamā n+1. gada laikā kārtējā n gada budžets tiek izskatīts pilnsapulcē kopā ar iespējamām piezīmēm par konstatētajām nesakritībām. Pilnsapulce vēlreiz balso, lai apstiprinātu budžeta izpildi.
([151]) *SMAC* statūtu 17. punkts
([152]) Skatīt 150. zemsvītras piezīmi.
([153]) *SNC-Lavalin* 2011. gada 19. jūlija saistību dokuments, kuru *SMAC* apstiprināja 2011. gada 8. augustā saskaņā ar 2011. gada 23. jūnija lēmumu.
([154]) Skatīt šā lēmuma 23. apsvērumu.

kādā *SMAC* veic kontroli, ļaujot arī pārbaudīt un novērst pārmērīgu kompensēšanu no *SMAC* līdzekļiem attiecībā uz *SNC-Lavalin* uzticēto vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes funkciju izmaksām.

(249) Tādēļ jāatzīst, ka lidostas pārvaldības funkcija arī ir uzdota *SNC-Lavalin* ar dokumentu, kas atbilst nosacījumiem spriedumā *Altmark* lietā.

(250) Tādējādi Komisija konstatē, ka katrā Angulēmas lidostas ekspluatācijas laikposmā, kas tika pārbaudīts, pilnvarojums faktiski uzdeva pārvaldītājam vai pārvaldītājiem pildīt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, kas paredzēja uzturēt darba gatavībā platformu un nodrošināt infrastruktūras pieejamību. Tādējādi pirmais kritērijs spriedumā *Altmark* lietā ir izpildīts iepriekš minēto funkciju robežās.

8.1.3.2. Pakalpojumu sniedzēja atlase (ceturtais kritērijs)

(251) Komisija arī atzīst par lietderīgu veikt analīzi par ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā attiecībā uz visiem apskatītajiem laikposmiem.

(252) Komisija atgādina, ka saskaņā ar šo kritēriju piešķirtā kompensācija jānosaka, piemērojot vai nu publiskā iepirkuma procedūru, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spētu sniegt šos pakalpojumus par viszemākajām izmaksām sabiedrībai (pirmais apakškritērijs), vai pamatojoties uz izmaksām, kādas rastos vidējam uzņēmumam, kas veiksmīgi darbojas un kuram ir nepieciešamie līdzekļi (otrais apakškritērijs).

a) Par pirmo apakškritēriju

i) Laikposms no 2002. līdz 2006. gadam un no 2007. līdz 2011. gadam

(253) Attiecībā uz laikposmu no 2002. līdz 2006. gadam lidostas ekspluatācijas koncesija tika uzticēta Angulēmas TRK ar 2002. gada 20. septembra ministra rīkojumu ([155]), kas publicēts Francijas Republikas *Oficiālajā Vēstnesī* 2002. gada 5. oktobrī. Attiecībā uz laikposmu no 2007. līdz 2011. gadam būtisks ir 2006. gada 21. decembra prefekta rīkojums par *SMAC* izveidi un 2009. gada apakšlīgums, ar ko *SMAC* uzdod pildīt Angulēmas lidostas tiešas vai netiešas plānošanas, aprīkošanas, uzturēšanas, pārvaldības un ekspluatācijas funkcijas.

(254) Šie vienpusējie administratīvie un līgumiskie akti nav acīmredzami pieņemti saskaņā ar iepirkuma procedūru, kas būtu atklāta, pārredzama un nediskriminējoša un ļautu salīdzināt dažādus potenciālos piedāvājumus un noteikt kompensācijas apmērus tā, lai izslēgtu valsts atbalsta klātbūtni.

(255) To darot un attiecībā uz minētajiem laikposmiem Komisija uzskata, ka ievērotās procedūras apstākļi neļāva nodrošināt faktisku konkurenci, uzņemoties pildīt Angulēmas lidostas pārvaldības pienākumus. Līdz ar to procedūra, kurā izvēlējās Angulēmas lidostas pārvaldītājus, neatbilst ceturtā kritērija pirmajam apakškritērijam spriedumā *Altmark* lietā, ciktāl tā neļāva atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt pašvaldībai attiecīgos pakalpojumus par viszemāko cenu.

ii) Laikposms, kas sākās 2012. gada 1. janvārī

(256) Lidostas pārvaldība un ekspluatācija tika nodota sabiedrībai *SNC-Lavalin* saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/18/EK 21. pantā ([156]). Turklāt Francijas iestādes pirms šīs procedūras uzsākšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja informāciju par publiska konkursa rīkošanu.

(257) Tomēr jāatzīst, ka Francijas iestādes nebija spiestas izmantot formālo procedūru un tām bija plaša rīcības brīvība, izvēloties darbuzņēmēju ([157]). Taču procedūra, kas piešķir šādu rīcības brīvību līgumslēdzējai iestādei, var ierobežot ieinteresēto operatoru līdzdalību.

([155]) Rīkojums par *Angoulême-Brie-Champniers* lidostas nodošanu koncesijā Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai.

([156]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva 2004/18/EK par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.).

([157]) Piešķiršanas kritēriju vidū bija arī kritērijs šādā redakcijā – "ekonomiski visizdevīgākais piedāvājums, kas izvērtēts saskaņā ar kritērijiem, kas noteikti specifikācijā, uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus vai uzsākt sarunas vai aprakstošā dokumentā".

(258) Tādēļ Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ievērotā procedūra pati par sevi nav atzīstama par pietiekamu, lai varētu izpildīt ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā ([158]).

(259) Tādējādi Komisijai ir jāpārliecinās, vai šajā gadījumā ievērotā valsts iepirkuma procedūra ļāva izvēlēties kandidātu, kurš spēja sniegt minētos pakalpojumus pašvaldībai par viszemāko cenu.

(260) Līguma pamatā ir šādi galvenie faktori: i) ilgums seši gadi, ii) pakalpojumu sniedzēja līgumiskas saistības līdz maksimālajai *SMAC* iemaksas robežvērtībai, līdzsvarojot lidostas grāmatvedības bilanci, iii) fiksēta atlīdzība par sniegtajiem pakalpojumiem, un iv) stimulējošā klauzula pārvaldīšanas veikšanai. Potenciālie kandidāti tika aicināti iesniegt pamata piedāvājumu (bez komerciālās satiksmes) un piedāvājumu, kas atbilst brīvprātīgajam scenārijam (ar komerciālo satiksmi). Šajā saistībā tirgus prezentācijas ziņojumā, kas iesniegts konkursa komisijai, tika uzsvērts, ka ir iesniegti divi konkurējoši piedāvājumi. Papildus sabiedrībai *SNC-Lavalin*, arī sabiedrība *APCO* ([159]) iesniedza pamata scenāriju un brīvprātīgo scenāriju. Attiecībā uz sabiedrības *SNC-Lavalin* iesniegtā piedāvājuma tehnisko vērtību, kas šajā gadījumā līdzvērtīga saglabātajam brīvprātīgajam scenārijam, abu konkurentu piedāvātā cena par visu laikposmu bija turpmāk minētā:

(tūkstošos EUR)

	Bilances iemaksa	Atlīdzība	Kopējā SMAC atbildība
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Turklāt *SMAC* prezentācijas ziņojums konkursa komisijai liecina, ka abi kandidāti bija iesnieguši pamata scenāriju un brīvprātīgo scenāriju ([160]). Minētais otrais scenārijs, pamatojoties uz kuru tika izdarīta deleģējošās iestādes izvēle, atbilst stratēģiskajam rīcības plānam, kas paredzēts Angulēmas lidostas komerciālās attīstības nodrošināšanai. Ziņojums konkursa komisijai liecina par to, ka atlīdzība *SNC-Lavalin*, sabiedrībai, kas uzvarēja konkursā, nemainās atkarībā no scenārija. Tomēr maksimālā *SMAC* iemaksas robeža lidostas bilances līdzsvarošanai, kuru šī sabiedrība piedāvāja, atbildot uz uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, liecina, ka līdzsvarojuma iemaksai tika izmainīta garantētā maksimālā robeža. Kā norādīts minētajā ziņojumā, ja gada vidējā papildu maksa ir EUR 30 000 brīvprātīgā scenārija ietvaros, šī papildu maksa netiek vienādi sadalīta pa visu līguma izpildes laikposmu. Līdz ar to starpība starp pamata scenāriju un brīvprātīgo scenāriju ir raksturojama šādi (tūkstošos EUR).

(tūkstošos EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pamata scenārijs	405	364	374	357	350	342
Brīvprātīgais scenārijs	465	425	448	384	341	296
Starpība	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

(262) Tādējādi Komisija uzskata, ka deleģējošās iestādes izvēle neizvērtēja piedāvājumu, kas ļāva nodrošināt pašvaldībai pakalpojumu par zemāko cenu. Būtībā pamata scenārijs, ko piedāvāja *SNC-Lavalin* un kas turklāt bija izdevīgāks par *APCO* piedāvāto pamata scenāriju, varēja nodrošināt Angulēmas lidostas pieejamību un darba gatavības uzturēšanu. Pretēji tam brīvprātīgais scenārijs bija paredzēts lidostas komerciālās attīstības nodrošināšanai. Neskiet, ka šis otrais nosacījums bija nepieciešams pirmā nodrošināšanai, un jebkurā gadījumā tas nebija uzskatāms par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu. Tādējādi, šķiet, ka pakalpojuma sniedzēja izvēles pamatā nebija ekonomiski visizdevīgākais piedāvājums, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu pašvaldībai par zemāko cenu.

([158]) Skatīt iepriekš minētā *SIEG* paziņojuma 66. punktu.
([159]) *APCO* ir izveidota 2011. gada janvārī kā Limožas un Augšvjennas TRK simtprocentīga filiāle. Tās darbības mērķis ir konsultācijas lidostu pārvaldīšanā, lidostu darbinieku izglītošana, lidostu pārvaldīšana, vadība un attīstība, lidlauka pakalpojumi un lidostu drošība.
([160]) Skatīt šā lēmuma 20. apsvērumu.

(263) Attiecībā uz maksājumiem ārpus līguma, kas paredzēti lidostas komerciālās attīstības nodrošināšanai un ko Komisija uzskata par tādiem, kas nespēj pienācīgi integrēt *SIEG* loku ([161]), Komisijas šaubas, kas bija izteiktas uzsākšanas lēmumā, tika kliedētas. *SMAC* 2001. gada 23. jūnija lēmums būtībā paredzēja, ka *SMAC* šos pasākumus tieši izmaksā aviosabiedrībām. Tādēļ šo sistēmu bija paredzēts analizēt attiecībā uz valsts atbalsta tiesībām saistībā ar to pasākumu kontroli, kas piešķirti *Ryanair/AMS* ([162]).

(264) Attiecībā uz šiem elementiem Komisija uzskata, ka izmantotās procedūras kritēriji, piešķirot valsts iepirkumu *SNC-Lavalin*, neļāva nodrošināt tāda piedāvājuma atlasi, kas sniegtu pašvaldībai minēto pakalpojumu par viszemāko cenu, un ka tādējādi nav izpildīts sprieduma *Altmark* lietā ceturtā kritērija pirmais apakškritērijs.

b) Par otro apakškritēriju

(265) Attiecībā uz 2002.–2006. gadu un 2007.–2011. gadu Francijas iestāžu pienākums bija pierādīt, ka kompensācija tika noteikta, izmantojot par pamatu vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši apgādāts ar nepieciešamajiem līdzekļiem.

(266) Saistībā ar to Komisija konstatē, ka Francija nav iesniegusi minēto informāciju. Komisija arī konstatē, ka kompensācija netika noteikta, izmantojot par pamatu *a priori* noteiktas izmaksas vai veicot salīdzinājumu ar citu līdzīgu lidostas pārvaldītāju izmaksu struktūrām. Tādējādi attiecībā uz iepriekš minētajiem laikposmiem Komisijai nav nepieciešamās salīdzinošās informācijas, lai varētu novērtēt, kā ir ievērots kritērijs par pakalpojuma sniedzēja atlasi.

(267) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz 2002.–2006. gadu un 2007.–2011. gadu.

(268) To pašu var secināt attiecībā uz laikposmu, kas sākās 2012. gada 1. jūlijā, jo Komisijai nav nepieciešamās salīdzinošās informācijas, lai varētu novērtēt, kā ir ievērots kritērijs par pakalpojuma sniedzēja atlasi. Tādēļ ir jāuzskata, ka sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts arī attiecībā uz šo laikposmu.

(269) Tā kā sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi radīja priekšrocības visiem Angulēmas lidostas ekspluatantiem pēc kārtas, un parastos tirgus apstākļos tās nebūtu pieejamas.

8.1.4. *Ietekme uz ES iekšējo tirdzniecību un konkurenci*

(270) Ja dalībvalsts piešķirts finansiāls atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ([163]), lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas atvērts konkurencei.

(271) Vērtējot vispārīgāk, jāpiebilst – kā *Ryanair* to apstiprina savās piezīmēs – ka Savienības lidostu pārvaldītāji konkurē cits ar citu, lai piesaistītu aviosabiedrības. Būtībā aviosabiedrības nosaka savienojumus, ko tās ekspluatē, un attiecīgo satiksmes intensitāti, pamatojoties uz dažādiem kritērijiem. Šie kritēriji ietver potenciālos klientus, ko tās var piesaistīt minētajiem savienojumiem, kā arī to lidostu īpašības, kas atrodas savienojumu galos.

(272) Aviosabiedrības jo īpaši izvērtē tādus kritērijus kā sniegto lidostas pakalpojumu raksturs, iedzīvotāju skaits vai saimnieciskā darbība lidostas tuvumā, noslogojums, pieejamība pa sauszemes ceļiem vai arī lidostas maksas līmenis un vispārējie komerciālie apstākļi lidostas infrastruktūras izmantošanai un pakalpojumu saņemšanai. Lidostas maksas līmenis ir svarīgs faktors, ciktāl lidostai piešķirtos valsts līdzekļus varētu izmantot, lai saglabātu lidostas maksu mākslīgi zemā līmenī nolūkā piesaistīt aviosabiedrības un tādējādi būtiski kropļot konkurenci ([164]).

([161]) Skatīt šā lēmuma 225. apsvērumu.
([162]) Skatīt šā lēmuma 9. sadaļu.
([163]) Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisija, Recueil, II-717. lpp.
([164]) Skatīt jauno pamatnostādņu 43. punktu.

(273) Tādējādi aviosabiedrības sadala savus resursus, jo īpaši attiecībā uz iekārtām un apkalpi, starp dažādiem savienojumiem, īpaši ņemot vērā pakalpojumus, ko piedāvā lidostu pārvaldītāji, un cenas, ko tie iekasē par šiem pakalpojumiem.

(274) Lidostu pakalpojumu tirgus ir atvērts konkurencei Savienības iekšienē, tādēļ priekšrocības, kas tika piešķirtas Angulēmas lidostas secīgajiem ekspluatantiem, varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, mākslīgi palielinot lidostas pakalpojumu piedāvājumu Angulēmā, salīdzinājumā ar parastajiem tirgus apstākļiem. Tādējādi Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi varēja kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību Savienības ietvaros.

8.1.5. *Secinājums par atbalsta esamību*

(275) Attiecībā uz visu iepriekš izklāstīto situāciju Komisija izdara turpmāk minētos secinājumus.

— Ņemot vērā Angulēmas lidostas konkrētās īpatnības, Francija varēja uzskatīt, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ka attiecībā uz visiem šajā lēmumā izskatītajiem laikposmiem pārvaldības funkcijas, kas bija saistītas tikai ar lidostas uzturēšanu darba gatavībā un tās infrastruktūras pieejamību, var klasificēt kā *SIEG*.

— Pretēji tam lidostas ekonomisko attīstību, ko motivēja komerciāli apsvērumi, neatkarīgi no apskatītā laikposma nevar klasificēt kā *SIEG*.

— Valsts kompensācija, kas piešķirta to sabiedrisko pakalpojumu funkciju finansēšanai, kuras ietilpst *SIEG* jomā, neatbilst ceturtajam kritērijam spriedumā *Altmark* lietā neatkarīgi no laikposma, kas izskatīts šā lēmuma ietvaros. Tādējādi šie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2. **Lidostas ekspluatantu atbalstam piešķirto pasākumu saderība ar iekšējo tirgu**

(276) Vispirms jāatgādina, ka saderība ar iekšējo tirgu ir jāanalizē tikai attiecībā uz valsts kompensācijām, kuras Angulēmas lidostas secīgie pārvaldītāji saņēmuši, pildot *SIEG* funkcijas. Tādēļ, kā iepriekš konstatēts 225. apsvērumā, darbības, kas saistītas ar lidostas komercdarbības attīstību, tostarp ar mērķi veicināt reģionālo attīstību, nevar klasificēt kā *SIEG*. Šajā gadījumā minētās darbības neizraisīja kompensāciju izmaksāšanu Angulēmas lidostas secīgajiem pārvaldītājiem par laikposmiem, kas apskatīti šajā lēmumā.

8.2.1. *Lidostas ekspluatantiem piešķirtā atbalsta saderība*

(277) Komisija uzskata, ka *SIEG* 2011. gada lēmums ir piemērojams atbalstam, kas piešķirts visos šā lēmuma apskatītajos laikposmos. Būtībā saskaņā ar *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunktu "jebkurš atbalsts, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra un nebija ne saderīgs ar iekšējo tirgu, ne arī atbrīvots no paziņošanas pienākuma saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, bet atbilst šā lēmuma nosacījumiem, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas pienākuma".

(278) Tomēr vispirms jāatgādina, ka šajā situācijā nevar piemērot *SIEG* 2011. gada lēmuma 4. punkta f) apakšpunktu, kas paredz, ka pilnvarojums, saskaņā ar kuru piešķir attiecīgo atbalstu, ir nepārprotami jāsaista ar minēto lēmumu. Būtībā šajā gadījumā attiecīgo atbalstu, kas piešķirts pirms *SIEG* 2011. gada lēmuma stāšanās spēkā, var pieprasīt tikai gadījumā, ja uz to attiecas izskatāmais pilnvarojums, nekādā veidā neierobežojot *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunktu. Otrkārt, procesuālās ekonomijas iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka var pamatoties uz *SIEG* 2011. gada lēmuma piemērošanu atbalstam, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra, iepriekš neizvērtējot, vai šis atbalsts bija saderīgs ar Lēmumu 2005/842/EK. Būtībā *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunkta mērķis bija attiecināt minētā lēmuma piemērošanu uz nesaderīgo atbalstu, kas piešķirts pirms tā stāšanās spēkā, tomēr neizslēdzot atbalstu, kas attiecīgā gadījumā var tikt atzīts par saderīgu saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK.

8.2.1.1. Kritērijs, kas saistīts ar piemērošanas jomu

(279) Saskaņā ar *SIEG* 2011. gada lēmumu kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirtas uzņēmumiem, kuriem uzdots pārvaldīt *SIEG*, var atzīt par saderīgām ar iekšējo tirgu, ar nosacījumu, ka tās piešķirtas lidostai, kuras satiksmes intensitāte gadā nav pārsniegusi 200 000 pasažieru divus finanšu gadus pirms gada, kad piešķirts *SIEG*. Šajā gadījumā laikā no 2000. līdz 2012. gadam Angulēmas lidostas satiksmes intensitāte ne reizi nav pārsniegusi 200 000 pasažieru gadā.

(280) Tādējādi novērtējamie pasākumi ietilpst *SIEG* 2011. gada lēmuma piemērošanas jomā un ir jāvērtē saistībā ar attiecīgiem kritērijiem.

8.2.1.2. Kritērijs, kas saistīts ar pilnvarojumu (*SIEG* 2011. gada lēmuma 4. punkts)

(281) No Komisijas vērtējuma par to, kā tiek ievērots pirmais un otrais kritērijs spriedumā *Altmark* lietā, izriet, ka reālā *SIEG* pārvaldīšana bija uzdota Angulēmas lidostas pārvaldītājiem un kritēriji par pilnvarojuma esamību bija ievēroti. Jāatgādina – kā *SIEG* var klasificēt tikai tās lidostas pārvaldības funkcijas, kas saistītas ar lidostas uzturēšanu darba gatavībā un tās infrastruktūras pieejamību.

8.2.1.3. Kritērijs, kas saistīts ar kompensāciju (*SIEG* 2011. gada lēmuma 5. un 6. punkts)

a) Laikposms no 2002. līdz 2006. gadam un no 2007. līdz 2011. gadam

(282) Saskaņā ar *SIEG* 2011. gada lēmuma 5. punkta 1. daļu kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt to, kas nepieciešama sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildes neto izmaksu segšanai, paredzot arī saprātīgu peļņu. Šajā gadījumā kompensācijas ierobežošanu līdz izmaksām, kas nepieciešamas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, nodrošina procedūra, kurā definē ietekmi uz lidostas budžetu. Tādēļ šo procedūru raksturojošā apkārtraksta 2.6. punktā ir paredzēts, ka budžeta izstrādes gaitā Angulēmas TRK ir jānosaka: i) darbības operāciju stāvoklis; ii) pašfinansēšanas spējas stāvoklis; un iii) kapitāla operāciju stāvoklis. Turklāt budžeta pieprasījumam, kura apstiprināšana tiek lūgta, obligāti ir jāpievieno vairāki dokumenti (tabula ar dažādu dienestu pakalpojumiem un tiem nepieciešamajām iemaksām, štatu saraksts, algu saraksts utt.). Tādēļ šķiet, ka visiem kontroles pasākumiem, kas veicami pirms budžeta izstrādes, ir *ex ante* jānodrošina budžeta ierobežošana ar nepieciešamo summu, kas pamatota ar Angulēmas TRK funkcijām. No Francijas iestāžu iesniegtās informācijas izriet, ka piešķirtā atbalsta mērķis bija tikai kompensēt ekspluatācijas radīto deficītu, kas saistīts ar Angulēmas lidostas pārvaldību. Turklāt budžeta izpildes kontroles sistēma, kas paredzēta *SMAC* statūtos, nepieļāva nekādu pārmērīgu kompensēšanu *ex post*. Līdz ar to kompensācijas summa nepārsniedza to, kas nepieciešama sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildes radīto izmaksu segšanai.

(283) Visbeidzot, atsevišķi nodalītas uzskaites veikšana ļāva izolēt Angulēmas lidostas pārvaldības darbību grāmatvedības aspektā. Būtībā no TRK-lidostas grāmatvedības datiem izriet, ka tajā bija paredzēta atsevišķa pozīcija lidostas darbībām. Ar šo sistēmu pietika, lai nodrošinātu, ka netiek piešķirtas šķērssubsīdijas, ko izmanto citām darbībām. Lidostas norēķinu un budžeta pārskati tika sūtīti arī Civilās aviācijas dienestam, kas sniedza atzinumu Angulēmas TRK uzraudzības iestādei pirms minēto norēķinu un budžeta pārskatu apstiprināšanas, bet valsts lidostai nodrošināja galvojumu. Tādējādi kompensācija tika faktiski izmantota attiecīgā dienesta darbības nodrošināšanai, un valsts iestādes bija izstrādājušas procedūru, kas nepieļāva pārmērīgu kompensēšanu. Tomēr Komisija precizē, ka šis novērtējums nav piemērojams izmaksām, ko radīja *Ryanair* darbība, jo tā attiecās uz komerciālās attīstības funkciju ([165]).

(284) Visbeidzot, Komisija atgādina – Francijas iestāžu iesniegtā informācija ļauj konstatēt, ka attiecīgā atbalsta nolūks bija tikai lidostas ekspluatācijas radītā deficīta segšana apskatītajā laikposmā un pārvaldītājs no tā neguva nekādu peļņu.

b) Laikposms, kas sākās 2012. gada 1. janvārī

(285) Pakalpojumu iepirkuma konkursa uzaicinājumā bija pārredzamā veidā minēta nepieciešamība pretendentam norādīt atlīdzību par ekspluatācijas pakalpojumu, izslēdzot komerciālo satiksmi (pamata scenārijā) un komerciālas ekspluatācijas gadījumā (brīvprātīgajā scenārijā). Abos scenārijos bija jānorāda arī maksimālā garantija, ko pieprasa no *SMAC* ekspluatācijas bilances nodrošināšanai. Turklāt *SMAC* konkursa uzaicinājumā bija iekļāvusi stimulējošo klauzulu (50 %/50 %) gadījumam, ja *SMAC* līdzdalība būs mazāka par uzaicinājumā minēto robežvērtību, un šis noteikums tika iekļauts arī specifikācijā. Kā iepriekš atgādināts 262. apsvērumā, pamata scenārijs, ko piedāvāja *SNC-Lavalin* un kas turklāt bija izdevīgāks par *APCO* piedāvāto pamata scenāriju, varēja nodrošināt arī Angulēmas lidostas pieejamību un darba gatavības uzturēšanu.

(286) Turklāt kompensācijas aprēķini vispirms balstījās uz informāciju par deficītu, kas reāli radies lidostas atsevišķi nodalītajā budžetā ([166]). Ekspluatanta pienākums bija nodrošināt, lai šo nodalīto gada pārskatu apstiprina revidents, kā arī iesniegt minēto gada pārskatu *SMAC*.

([165]) Skatīt šā lēmuma 225. apsvērumu.
([166]) Specifikācijas un tehnisko noteikumu 14-1. punkts.

(287) Ir arī konstatēts, ka valsts līdzsvarojuma iemaksu, kuru saņēma *SNC-Lavalin*, bija paredzēts samazināt gadījumā, ja lidostas bilances nodrošināšanai nepieciešamā summa būtu mazāka par robežvērtību, kas noteikta saistību dokumentā. Šāds saņemšanas mehānisms ļāva līdz minimumam samazināt pārmērīgas kompensēšanas risku *ex post*.

(288) Attiecībā uz regulāro kontroli, vai nenotiek pārmērīga kompensēšana, konkursa specifikācijas III daļas noteikumi precizē kārtību, kādā *SMAC* veic kontroli, ļaujot arī pārbaudīt un novērst pārmērīgu kompensēšanu no *SMAC* līdzekļiem attiecībā uz *SNC-Lavalin* uzticēto vispārīgas tautsaimnieciskas nozīmes funkciju izmaksām.

(289) Tomēr attiecībā uz kompensācijas summu Komisija konstatē, ka starp *SMAC* un *SNC-Lavalin* noslēgtā līguma bilances pamatā nebija saprātīgas peļņas noteikšana *ex ante*, bet gan fiksēta atlīdzība. Komisija arī atzīmē satiksmi no lidostas, kas pašlaik ir vairāk nekā ierobežota, paredzētos kompensācijas aprēķināšanas un kontroles mehānismus, stimulējošās klauzulas iekļaušanu iepriekš izklāstītajā pārvaldības kārtībā un faktu, ka *SNC-Lavalin* piedāvājums finansiālajā aspektā paredzēja viszemāko cenu. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar *SMAC* un *SNC-Lavalin* līgumu, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ar nosacījumu, ka Francijas iestādes pārliecinās, vai kopējā kompensācijas summa, kas izmaksāta *SNC-Lavalin* par visu šā līguma termiņu, nepārsniedz summu, kas nepieciešama to neto izmaksu segšanai, kuras rada vienīgi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde, izslēdzot izmaksas, kuras saistītas ar platformas komerciālo attīstību, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu.

(290) Šajā jomā Francijas iestādēm četru mēnešu laikā pēc līguma izbeigšanās, kas noslēgts starp *SMAC* un *SNC-Lavalin*, ir jānosūta Komisijai ziņojums, pierādot, ka *SNC-Lavalin* piešķirtās kompensācijas summa, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu, atbilst *SIEG* 2011. gada lēmuma 5. punktam attiecībā uz visu līguma periodu.

8.2.2. *Secinājums par atbalsta saderību laikā no 2002. līdz 2017. gadam*

(291) Ņemot vērā iepriekš minētās piezīmes, Komisija secina, ka atbalsts, kas laikā no 2002. gada jau piešķirts Angulēmas lidostas pārvaldībai, neatkarīgi no tā, kurš bija pārvaldītājs, ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un *SIEG* 2011. gada lēmumu ([167]).

(292) Tomēr attiecībā uz *SNC-Lavalin* Komisija uzskata, ka kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar *SMAC* un *SNC-Lavalin* līgumu, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ar nosacījumu, ka Francijas iestādes pierāda Komisijai, ka kopējā kompensācijas summa, kas izmaksāta *SNC-Lavalin* par visu šā līguma termiņu, nepārsniedz summu, kas nepieciešama to neto izmaksu segšanai, kuras rada vienīgi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde, izslēdzot izmaksas, kuras saistītas ar platformas komerciālo attīstību, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu.

(293) Šajā jomā Francijas iestādēm četru mēnešu laikā pēc līguma izbeigšanās, kas noslēgts starp *SMAC* un *SNC-Lavalin*, ir jānosūta Komisijai ziņojums, pierādot, ka *SNC-Lavalin* piešķirtās kompensācijas summa, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu, atbilst *SIEG* 2011. gada lēmuma 5. punktam attiecībā uz visu līguma periodu.

9. ***RYANAIR* UN *AMS* PIEŠĶIRTO ATBALSTA PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS**

9.1. **Atbalsta esamība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē**

(294) Lai gan 2008. gada līgumi formāli tika noslēgti starp *SMAC*, no vienas puses, un *Ryanair* un *AMS*, no otras puses, Komisija uzskata, ka ir jānovērtē visa *SMAC* un TRK-lidostas rīcība kopumā, lai varētu novērtēt atbalsta pasākumus, kas piešķirti *Ryanair* un *AMS*. Būtībā, kā iepriekš pierādīts 178. apsvērumā, Komisija uzskata, ka *SMAC* un TRK-lidosta kopīgi veica Angulēmas lidostas platformas ekspluatāciju no 2007. līdz 2011. gadam.

([167]) Komisija uzskata par lietderīgu atzīmēt, ka attiecīgie atbalsta pasākumi, kas ietilpst *SIEG* 2005. gada lēmuma piemērošanas jomā, ir saderīgi ar iekšējo tirgu arī saskaņā ar minēto lēmumu un to pašu iemeslu dēļ. Tādējādi šajā gadījumā veicamās analīzes nolūkā *SIEG* 2005. gada lēmuma saderības kritēriji būtiski neatšķiras no tiem, kas minēti *SIEG* 2011. gada lēmumā.

9.1.1. *Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni*

(295) Lai noteiktu, vai 2008. gada līgumu pasākumi ir valsts atbalsts, jānosaka, vai to saņēmēji *Ryanair* un *AMS* ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Tādējādi neviens neapstrīd, ka abas šīs sabiedrības ir struktūras, kas iesaistītas gaisa transporta un reklāmas pakalpojumu sniegšanā. Tādējādi tās veic saimniecisko darbību.

9.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

9.1.2.1. Valsts līdzekļu iesaiste

(296) 2008. gada līgumus tiešā veidā noslēdza pati *SMAC*. Attiecībā uz apstākļiem, kas iepriekš izklāstīti šā lēmuma 203.–205. apsvērumā, Komisija uzskata, ka *SMAC* līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem.

9.1.2.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

(297) *SMAC* lēmumu par atļauju parakstīt 2008. gada līgumus vienprātīgi atbalstīja valsts struktūras, kuras bija *SMAC* dalībnieces un pašas tieši vai netieši sastāvēja no vietējām varas iestādēm un tirdzniecības un rūpniecības kamerām. Tādēļ Komisija uzskata, ka šo struktūru īpašības radīja situāciju, kurā *SMAC* lēmumi par lidostas darbību ir attiecināmi uz valsti ([168]).

(298) Tādējādi Komisija uzskata, ka minēto līgumu noslēgšana izraisīja valsts līdzekļu izmantošanu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un lēmumi par to noslēgšanu ir attiecināmi uz valsti.

9.1.3. *Selektīva priekšrocība*

(299) Lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānovērtē, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem selektīvas ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos ([169]).

(300) Šajā jomā Komisija vispirms konstatē, ka attiecīgie pasākumi ir selektīvi tādā mērā, kādā tie attiecas ekskluzīvi uz *Ryanair*. Būtībā 2008. gada līgumi tika noslēgti pēc tam, kad tika publicēti lēmumi par publiskajiem tarifiem, kas paredz līdzīgu risinājumu un ko piemēro no 2009. gada 1. marta visām aviosabiedrībām, kas vēlas darboties Angulēmas lidostā. Turklāt Londonas Starptautiskās šķīrējtiesas (*LCIA*) 2012. gada 18. jūnija spriedums par *Ryanair* veikto 2008. gada līgumu darbības izbeigšanu liecina, ka starp *Ryanair* un Angulēmas TRK pārstāvjiem notika divpusējas sarunas par *Ryanair* darbības nosacījumiem Angulēmas lidostā. Šīs sarunas notika 2009. gada septembrī, dienā, kad *Ryanair* pārstāvji informēja TRK-lidostas pārstāvjus par finansiālajām grūtībām, kas šim aviopārvadātājam radušās līnijā Londonas Stansteda–Angulēma. No minētajām diskusijām izriet, ka lidostas pārvaldītājs un *Ryanair* izvērtēja savu ekskluzīvo sadarbību, un pārvaldītājs noliedza, ka būtu vērsies pie citas aviosabiedrības.

(301) Visbeidzot, lai noteiktu, vai noslēgtie līgumi radīja ekonomiskas priekšrocības *Ryanair*, Komisijai jāizvērtē, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, darbojoties *SMAC* un TRK-lidostas vietā un pamatojoties uz rentabilitātes perspektīvām, būtu slēdzis līdzīgus līgumus.

(302) Lai varētu piemērot minēto principu un ņemot vērā faktiskos šīs lietas apstākļus, Komisija uzskata, ka vispirms ir jāatbild uz turpmāk minētajiem jautājumiem.

— Vai mārketinga pakalpojumu līgumu un ar to vienlaicīgi noslēgto lidostas pakalpojumu līgumu ir nepieciešams analizēt kopīgi vai, gluži otrādi, atsevišķi?

— Kādus ieguvumus uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, darbojoties TRK-lidostas vietā, būtu gaidījis no mārketinga pakalpojumu līguma?

([168]) Skatīt šā lēmuma 8.1.2.2. punktu.
([169]) Skatīt jo īpaši Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-342/96 Spānija/Komisija, Recueil, I-2459. lpp., 41. punkts.

— Cik pamatots ir salīdzinājums starp lidostas pakalpojumu līguma noteikumiem, kas paredzēti formālas izmeklēšanas procedūrā, un lidostas maksām, ko iekasē citās lidostās, lai varētu piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos?

(303) Otrkārt, pēc atbilžu saņemšanas uz šiem dažādajiem jautājumiem, Komisija piemēros principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos dažādiem attiecīgajiem pasākumiem.

9.1.3.1. Par mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma kopīgo analīzi

(304) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski atzina, ka lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp *SMAC* un aviosabiedrību *Ryanair* un *AMS*, ir jāanalizē kopīgi, lai varētu piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Saistībā ar to jāatgādina, ka saskaņā ar Pirmās instances tiesas viedokli ([170]) būtībā ir jānovērtē viss komerciālais darījums kopumā, lai varētu pārbaudīt, vai valsts struktūra ir rīkojusies kā saprātīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Tādējādi Komisijai ir pienākums, novērtējot šos strīdīgos pasākumus, ņemt vērā visu saistīto informāciju un to kontekstu.

(305) Saistībā ar šiem apsvērumiem Francija atbalsta Komisijas pieeju, kas pausta uzsākšanas lēmumā par procedūras sākšanu un paredz kopīgi analizēt lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kuri noslēgti vienlaicīgi. Savukārt, vairākas ieinteresētās trešās personas, piemēram, *Ryanair*, apstrīd šādu pieeju, uzskatot, ka mārketinga pakalpojumu līgums ir jāanalizē atsevišķi.

(306) Tomēr Komisija uzskata, ka visu lietas apstākļu analīze kopumā apstiprina uzsākšanas lēmumā paustās pieejas pamatotību [skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 215.–220. apsvērumu]. Šajā jomā ir jākonstatē, ka nekāda informācija, kas nosūtīta saistībā ar formālu izmeklēšanas procedūru, nav likusi apšaubīt minēto Komisijas provizorisko analīzi.

(307) Vispirms, mārketinga pakalpojumu līgums tika noslēgts tajā pašā dienā, kad lidostas pakalpojumu līgums, un abus šos līgumus noslēdza tās pašas personas. Būtībā *AMS* ir simtprocentīga *Ryanair* filiāle, un tās vadītāji ir *Ryanair* augstākās amatpersonas. Tāpat, *Ryanair* un *AMS* ir vienota saimnieciskā struktūra, tādā nozīmē, ka *AMS* darbojas saskaņā ar *Ryanair* interesēm un tās kontrolē un ka tās iegūtā peļņa nonāk *Ryanair* rīcībā kā dividendes vai kā sabiedrības vērtības palielinājums. Turklāt, kā turpmāk paskaidrots sīkāk, mārketinga pakalpojumu līgums ir saistīts ar gaisa savienojuma ekspluatāciju, ko *Ryanair* īsteno no Angulēmas lidostas. Būtībā mārketinga pakalpojumu līgums liecina, ka tā pamatā ir *Ryanair* saistības veikt šā savienojuma ekspluatāciju, turklāt tas ir noslēgts vienlaicīgi ar lidostas pakalpojumu līgumu starp *SMAC* un *Ryanair* attiecībā uz to pašu savienojumu. Tādējādi apstāklis, ka mārketinga pakalpojumu līgumu *SMAC* noslēdza ar *AMS* un nevis ar *Ryanair*, pats par sevi neliedz uzskatīt, ka vienlaicīgi noslēgto mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu varētu uzskatīt par vienotu un kopīgu darījumu.

(308) Visbeidzot, Komisija atgādina, ka mārketinga pakalpojumu līgums ir saistīts ar gaisa savienojumu, kuru *Ryanair* nodrošina Angulēmas lidostā. Komisija uzskata, ka *SMAC* un *Ryanair* komerciālās attiecības, no vienas puses, un *SMAC* un *AMS* attiecības, no otras puses, var novērtēt tikai kopā ar Angulēmas–Londonas Stanstedas satiksmes līnijas atklāšanu, ko nodrošināja *Ryanair*. Saistībā ar to ir jāatgādina, ka revīzija, kas tika veikta Šarantas pašvaldību uzdevumā ([171]), raksturo *Ryanair* kā tiešo saņēmēju "mārketinga atbalsta pasākumiem", kurus šī aviosabiedrība pieprasa, lai varētu atklāt zemo izmaksu līniju. Arī Francijas iestādes uzsver, ka 2008. gada līgumi ir uzskatāmi par līgumisku sistēmu, kas ir saskaņota, vispārēja un nedalāma. Tādēļ šķiet, ka no vienas līgumslēdzējas puses, proti, *SMAC*, viedokļa, pastāv nesaraujama saikne starp mārketinga pakalpojumu līgumu un gaisa savienojumiem, ko *Ryanair* nodrošināja Angulēmas lidostā.

(309) Šādu vērtējumu apstiprina mārketinga pakalpojumu līguma noteikumi, no kuriem izriet, ka šā līguma pamatā ir *Ryanair* saistības nodrošināt minēto savienojumu, par kuru paralēli tiek noslēgts lidostas pakalpojumu līgums. Mārketinga pakalpojumu līguma 1. pantā, kas definē vienošanās priekšmetu, saistībā ar to ir norādīts, ka "šīs vienošanās pamatā ir *Ryanair* saistības nodrošināt gaisa satiksmes savienojumu starp Angulēmas lidostu un Londonu. Sākotnējā reisu programma paredz trīs turp un atpakaļ reisus nedēļā pavasara un vasaras sezonā, ja vien tos neliedz īstenot nepārvarama vara". Turklāt Komisija konstatē, ka vairāki mārketinga pakalpojumu līguma punkti tieši atsaucas uz *Ryanair*, norādot, ka tā ir līgumslēdzēja puse, neraugoties uz to, ka oficiāli par šādu nodomu vienojās *SMAC* un *AMS*. Piemēram, mārketinga pakalpojumu līguma 7. panta noteikumos ir minēts, ka gadījumā, "ja šīs vienošanās darbību izbeidz *Ryanair* kādā brīdī pirms beidzies trešais vienošanās darbības gads, *Ryanair* maksā *SMAC*

([170]) Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums lietā T-196/04 Ryanair/Komisija, Krājums, II-3643. lpp.
([171]) 2006. gada 14. jūnija pētījums, ko veica alianse *ELSA* un kas raksturo lidostu *Angoulême Brie-Champnier* un *Cognac-Chanteaubernard* perspektīvas pēc 2007. gada 1. janvāra.

naudassodu EUR 50 000 apmērā par ceturto gadu un EUR 25 000 apmērā par piekto gadu proporcionāli katram gadam un reisu programmai". Turklāt prezentācijas ziņojumā, kas iesniegts konkursa komisijai, ir norādīts, ka *SNC-Lavalin* piedāvā 2013. gadā atklāt jaunu līniju uz Lielbritānijas salām, ko nodrošinātu zemo izmaksu aviosabiedrība, "ja *SMAC* piekrīt nepieciešamajiem mārketinga atbalsta pasākumiem, kas novērtēti EUR 30–35 apmērā par katru izlidojošo pasažieri". Tādējādi šie noteikumi definē saikni starp izvēli, kas veikta Angulēmas lidostas pārvaldībā, un mārketinga pakalpojumu līgumu.

(310) Minēto secinājumu neapdraud šīs procedūras ietvaros sniegtais *Ryanair* apstiprinājums, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana starp lidostu un *AMS* nebija plānota tādēļ, lai palielinātu *Ryanair* reisu aizpildījumu Angulēmas–Londonas līnijā. Mārketinga pakalpojumu līguma mērķis bija nodrošināt reklāmas telpu *Ryanair* vietnē, lai popularizētu Angulēmu kā brauciena galamērķi starp *Ryanair* vietnes apmeklētājiem un tādējādi arī starp šīs aviosabiedrības klientiem. Tādēļ, pieņemot, ka šis *Ryanair* apgalvojums ir patiess un mārketinga līgums nespēja palielināt pasažieru skaitu, ko *Ryanair* pārvadāja uz/no Angulēmas, ir grūti izprast, kāda lidostai varēja būt interese noslēgt minēto mārketinga līgumu.

(311) Tādējādi mārketinga pakalpojumu līguma radītās izmaksas attiecībā uz *SMAC* bija saistāmas ar savienojuma atklāšanu starp Angulēmu un Londonu–Stanstedu. No *SMAC* viedokļa, ieguvumi no šā līguma varēja izpausties tikai kā papildu ieņēmumi no pasažieru satiksmes līnijā Angulēma–Londonas Stansteda, kas bija vienīgā *Ryanair* apkalpotā līnija Angulēmas lidostā.

(312) Tādēļ mārketinga pakalpojumu līgums nav nodalāms no lidostas pakalpojumu līguma, kas tika noslēgts vienlaicīgi ar to, un no gaisa transporta pakalpojumiem, kas bija līguma priekšmets. Iepriekš izklāstītā faktiskā informācija vēl jo vairāk apliecina, ka, ja nebūtu attiecīgā gaisa satiksmes savienojuma (un līdz ar to arī saistītā lidostas pakalpojumu līguma), mārketinga pakalpojumu līgumam nebūtu nekāda pamatota ekonomiska izskaidrojuma Angulēmas lidostai un tādēļ tas netiktu noslēgts. Tolaik *Ryanair* bija vienīgā lielā aviosabiedrība, kas lidoja uz šo lidostu un varēja palielināt satiksmes intensitāti. Ja lidosta vēlētos veicināt satiksmi citās līnijās, ko apkalpo citas sabiedrības, konkurējot ar *Ryanair*, būtu pamats domāt, ka tā neveidotu reklāmu *Ryanair* vietnē. Būtībā, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumu līgums nepārprotami norāda, ka tā pamatā ir *Ryanair* saistības ekspluatēt gaisa satiksmes savienojumu starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedu, turklāt tas faktiski paredzēja mārketinga pakalpojumus ar mērķi nodrošināt šā savienojuma popularizēšanu.

(313) Noslēgumā, ņemot vērā iepriekš sniegto informāciju, Komisija uzskata, ka ir jāveic kopīga analīze par mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu (turpmāk – 2008. gada līgumi), kas veido vienotu darījumu, lai noteiktu, vai tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

9.1.3.2. Par peļņu, ko uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos varētu gaidīt no mārketinga pakalpojumu līguma, un par cenu, ko viņš būtu gatavs maksāt par šiem pakalpojumiem

(314) Lai šajā gadījumā piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, Angulēmas TRK un *SMAC* kā 2008. gada līgumu parakstītāju rīcība ir jāsalīdzina ar to, kā rīkotos uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, ja būtu atbildīgs par Angulēmas lidostas pārvaldību.

(315) Analizējot šādi apzināto darījumu, jānovērtē peļņa, ko minētais uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz rentabilitātes izredzēm, varētu gaidīt no mārketinga pakalpojumiem. Šajā aspektā vispārējie ieguvumi no minētajiem pakalpojumiem attiecībā uz tūrismu un reģiona saimniecisko darbību paši par sevi nav jāņem vērā. Vērā ņem tikai šo pakalpojumu ietekmi uz lidostas rentabilitāti, jo tā ir vienīgais apstāklis, ko ņemtu vērā uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos.

(316) Tādējādi mārketinga pakalpojumi palielina apmeklētību gaisa satiksmes savienojumos, kas minēti attiecīgajā mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā, jo šie līgumi ir noslēgti minēto savienojumu popularizēšanai. Lai gan šī ietekme galvenokārt nāk par labu attiecīgajai aviosabiedrībai, ir pamats uzskatīt, ka arī lidostas pārvaldītājs ir ieguvējs. Būtībā pasažieru skaita palielināšanās lidostas pārvaldītāju var ietekmēt, palielinot tā ieņēmumus no vairākām lidostas maksām, kā arī ne-aeronavigācijas ieņēmumus, kurus jo īpaši rada autostāvvietas, restorāni un citas tirdzniecības darbības.

(317) Tādēļ nav noliedzams, ka uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kas pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un *SMAC* vietā, varētu ņemt vērā šo pozitīvo ietekmi, plānojot noslēgt attiecīgo mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu. Tas būtu darāms, izvērtējot attiecīgā gaisa satiksmes savienojuma ietekmi uz turpmākajiem ieņēmumiem un izmaksām un saistībā ar to aplēšot pasažieru skaitu, kuri izmanto šos savienojumus, raksturojot mārketinga pakalpojumu pozitīvo ietekmi. Turklāt šī ietekme ir izvērtējama visā laikposmā, kad tiek ekspluatēti attiecīgie satiksmes savienojumi, kā paredzēts lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā.

(318) Kad lidostas pārvaldītājs slēdz līgumu, paredzot vairāku gaisa satiksmes savienojumu reklāmas pasākumus, būtībā ir iespējams, ka viņš paredz arī aizpildījuma pakāpi (jeb noslodzes koeficientu) ([172]) attiecīgajos gaisa satiksmes savienojumos un ņem to vērā, novērtējot turpmākos ieņēmumus. Šajā jautājumā Komisija atzīmē *Ryanair* atzinumu, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgums nerada lidostas pārvaldītājam tikai izmaksas, bet arī iespējamu peļņu.

(319) Turklāt ir jānosaka, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, kurš ekspluatētu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un *SMAC* vietā, pamatoti varētu gaidīt un kvantitatīvi izteikt arī citus ieguvumus, izņemot tos, kuri izriet no pozitīvās ietekmes uz gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību un ir paredzēti mārketinga pakalpojumu līgumā, visā šo savienojumu ekspluatācijas laikā, kā paredzēts mārketinga pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.

(320) Šādu iespēju atbalsta vairākas ieinteresētās trešās personas, jo īpaši *Ryanair* savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā. 2014. gada 17. janvāra pētījuma pamatā ir ideja par to, ka mārketinga pakalpojumi, ko iegādājies lidostas pārvaldītājs, piemēram, TRK-lidosta un *SMAC*, nostiprina lidostas zīmola tēlu un līdz ar to arī ilgtermiņā stimulē pasažieru skaita palielināšanos, kuri minēto lidostu izmanto, papildus tiem gaisa satiksmes savienojumiem, kuri paredzēti mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā uz ekspluatācijas laiku, kas šajos līgumos paredzēts. Konkrēti, no šā pētījuma izriet, ka, pēc *Ryanair* domām, mārketinga pakalpojumi radīs ilgtspējīgu pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību arī tad, kad būs beigusies mārketinga pakalpojumu līguma darbība.

(321) Vispirms šajā jomā jāpiebilst, ka neviens dokumentācijas elements neliecina par to, ka, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu, kā paredzēts formālas izmeklēšanas procedūrā, lidostas pārvaldītājs būtu plānojis un *a fortiori* izteicis kvantitatīvi mārketinga pakalpojumu līguma iespējamo pozitīvo ietekmi arī ārpus šajā līgumā paredzētajiem gaisa satiksmes savienojumiem vai, vērtējot laika perspektīvā, pēc šā līguma darbības izbeigšanās. Jebkurā gadījumā Francija no savas puses nav piedāvājusi metodi, kā aplēst iespējamo vērtību, ko uzņēmējs hipotētiskā tirgū, kurš pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un *SMAC* vietā, būtu saistījis ar šo ietekmi brīdī, kad izvērtētu iespēju noslēgt 2008. gada līgumus. Tādējādi šo ietekmi, pieņemot, ka tā ir pierādīta, jebkurā gadījumā neņēma vērā lidostas pārvaldītāji, parakstot līgumus ar *AMS* un *Ryanair*.

(322) Turklāt attiecībā uz šīs ietekmes ilgtspējīgo raksturu šķiet, ka arī tas ir ļoti neskaidrs, kā izriet no pieejamās informācijas. Var pieņemt, ka Angulēmas un tās reģiona popularizēšana *Ryanair* tīmekļa vietnē varēja mudināt šīs vietnes apmeklētājus iegādāties *Ryanair* biļetes uz Angulēmu brīdī, kad tiem bija pieejama šī reklāma, vai nedaudz vēlāk. Savukārt ir maz ticams, ka atmiņas par šo reklāmu, kas apskatīta, apmeklējot *Ryanair* tīmekļa vietni, varētu būt ilgstošas un ietekmēt lidmašīnas biļešu iegādi pēc vairākām nedēļām. Reklāmas kampaņa var iedarboties ilgstoši, ja popularizēšanas pasākumus veic ar viena vai vairāku reklāmas mediju palīdzību, ar kuriem patērētāji bieži saskaras kādā noteiktā laikposmā. Piemēram, reklāmas kampaņa vispārēja rakstura televīzijas un radiostaciju tīklos, plaši apmeklētās tīmekļa vietnēs un/vai virknē reklāmas plakātu, kas izvietoti ārā vai publiski pieejamās vietās, var radīt šādu ilgstošu ietekmi, ja patērētājiem šie mediji ir pieejami pasīvi un atkārtoti. Savukārt, ierobežotas popularizēšanas darbība tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē ir maz spējīga radīt būtisku ietekmi pēc šīs popularizēšanas darbības beigām. Turklāt pat ļoti slavenu zīmolu īpašnieki turpina popularizēt savus zīmolus mārketinga kampaņās, un tas nebūtu ekonomiski pamatoti, ja ņemtu vērā *Ryanair* argumentāciju.

(323) Būtībā ir ļoti ticams, ka lielākā cilvēku daļa neapmeklē *Ryanair* tīmekļa vietni pietiekami bieži, lai tikai no tās vien iegūtu ilgstošas atmiņas par šajā vietnē īstenoto reģiona popularizēšanu. Šādu novērojumu būtiski pastiprina divi apstākļi. Pirmkārt, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līguma noteikumiem Angulēmas reģiona popularizēšana *Ryanair* vietnes sākuma lapā aprobežojās ar piecām rindkopām 150 vārdu apmērā sadaļā "*Top Five Things To Do*" (Pieci svarīgākie darāmie darbi) lappusē, kas atbilst Angulēmas–Konjakas galamērķim, un ar vienkāršu saiti sākuma lapā www.ryanair.com, kas atver *SMAC* izstrādāto vietni ierobežotā laikposmā un uz ļoti īsu laiku (24, 17 un 12 dienas gadā pirmajos trijos gados). Šo popularizēšanas pasākumu raksturs (vienkārša saite ar ierobežotu

([172]) Noslodzes pakāpe jeb noslodzes koeficients tiek definēts kā aizņemto sēdvietu proporcija lidmašīnās, kuras izmanto attiecīgā gaisa satiksmes savienojuma ekspluatācijai.

popularizēšanas vērtību) un to īsums varēja būtiski samazināt minēto pasākumu ietekmi laikā pēc to izbeigšanas, jo īpaši tādēļ, ka šie pasākumi aprobežojās tikai ar *Ryanair* tīmekļa vietni un netika veikti citos medijos. Otrkārt, citas mārketinga darbības, kas bija paredzētas ar *AMS* noslēgtajā līgumā, attiecās tikai uz lappusi tīmekļa vietnē, kas saistīta ar Angulēmas galamērķi. Ļoti iespējams, ka lielākā cilvēku daļa bieži neapmeklē šo lappusi un to dara tikai tie, kuri jau potenciāli interesējas par minēto galamērķi.

(324) Tāpat, lai gan mārketinga pasākumi varēja stimulēt mārketinga pakalpojumu līgumā paredzēto gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību laikposmā, kad šie pasākumi tika veikti, ļoti iespējams, ka minētā ietekme bija nekāda vai nenozīmīga pēc attiecīgā laikposma vai citos savienojumos.

(325) Turklāt no *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem izriet, ka ieguvumi no mārketinga pasākumu līguma ārpus gaisa satiksmes savienojumiem, kas paredzēti minētajos līgumos, un pēc šo savienojumu ekspluatācijas izbeigšanas, kas paredzēta mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā, ir ārkārtīgi neskaidri, un tos nevar izteikt kvantitatīvi ar ticamības pakāpi, kuru atzītu par pietiekamu informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.

(326) Tā, piemēram, saskaņā ar 2014. gada 17. janvāra pētījumu "[…] nākotnes peļņas pieaugums pēc līguma darbības izbeigšanas, kas paredzēta lidostas pakalpojumu līgumā, ir neskaidrs". Turklāt šis pētījums piedāvāja divas metodes, kā *a priori* novērtēt mārketinga pakalpojumu līguma pozitīvo ietekmi, un vienai no tām pamatā bija naudas plūsma ("*cash flow*"), bet otrai – kapitalizācija.

(327) Metode, kuras pamatā bija naudas plūsma, paredzēja novērtēt ieguvumus no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma kā nākotnes papildu ieņēmumus, kas iegūti pārvaldot lidostu, no mārketinga pakalpojumiem un no lidostas pakalpojumu līguma, atskaitot attiecīgās izmaksas. Metode, kuras pamatā bija kapitalizācija, paredzēja uzskatīt lidostas zīmola tēla uzlabošanos mārketinga pakalpojumu rezultātā par nemateriālu aktīvu, kas iegūts par mārketinga pakalpojumu līgumā minēto cenu.

(328) Tomēr pētījums uzsvēra daudzās grūtības, kas saistītas ar kapitalizācijas metodi, tādējādi pierādot ar šo metodi iegūstamo rezultātu ticamības trūkumu, un deva priekšroku metodei, kuras pamatā ir naudas plūsma. Šis pētījums jo īpaši norāda: "Lietojot "kapitalizācijas" metodi, jāņem vērā tikai tā mārketinga izdevumu daļa, kas attiecas uz lidostas nemateriālo aktīvu bāzi. Tādēļ var rasties grūtības apzināt to mārketinga izdevumu daļu, kas paredzēta lidostas nākotnes ieņēmumu radīšanai (proti, ieguldījumus lidostas nemateriālo aktīvu bāzē), pretēji izdevumiem, kas rada lidostas pašreizējos ieņēmumus". Pētījums arī uzsver, ka, "lai izmantotu "kapitalizācijas" metodi, nepieciešams aplēst vidējo laikposmu, kurā lidosta spēs saglabāt klientu, pateicoties *AMS* mārketinga kampaņai. Praksē būs ļoti grūti aplēst vidējo klientu saglabāšanas ilgumu pēc *AMS* kampaņas, jo nepietiks datu".

(329) 2014. gada 31. janvāra pētījums savukārt ierosināja praksē piemērot metodi, kuras pamatā bija naudas plūsma. Saskaņā ar šo metodi ieguvumi no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma pēc tam, kad beidzas mārketinga pakalpojumu līgums, tiek aprēķināti kā "galīgā vērtība" līguma izbeigšanās dienā. Šo galīgo vērtību aprēķina, pamatojoties uz gaidāmo peļņas pieaugumu no lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu. Minēto peļņu pagarina arī uz nākamo laikposmu, uz laiku, kas vienāds ar lidostas pakalpojumu līguma ilgumu, pielāgojot to atkarībā no gaisa transporta tirgus izaugsmes tempa Eiropā un varbūtības koeficienta, kas raksturo lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma spēju veicināt lidostas peļņu arī pēc to darbības izbeigšanās. Minētā spēja radīt ilgtspējīgus ieņēmumus saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu izriet no vairākiem apstākļiem, "tostarp no plašākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no ārējiem tīkla faktoriem un kārtējās pasažieru plūsmas", sīkāk neiedziļinoties šajā jautājumā. Turklāt šī metode ņem vērā diskonta likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas.

(330) Attiecībā uz varbūtības koeficientu pētījums piedāvā 30 % likmi, ko atzīst par piesardzīgu. Tādējādi minētais pētījums, kas ir ļoti teorētisks, šajā jomā nenodrošina nekādu nopietnu pamatojumu ne kvantitatīvā, ne kvalitatīvā aspektā. Tas nebalstās ne uz kādu faktisko materiālu, kas attiektos uz *Ryanair* darbību, gaisa transporta tirgiem vai lidostas pakalpojumiem, lai varētu pamatot šādu 30 % likmi. Tas nenosaka nekādu saikni starp minēto likmi un apstākļiem, kas pieminēti ļoti vispārīgi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējie faktori un kārtējā pasažieru plūsma), lai varētu pagarināt ieguvumus no lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma uz laiku pēc to darbības izbeigšanās. Visbeidzot, tas nekādi nebalstās uz mārketinga pakalpojumu konkrēto saturu, kas paredzēts dažādos līgumos ar *AMS*, lai varētu analizēt, kādā mērā šie pakalpojumi varēs ietekmēt iepriekš minētos apstākļus.

(331) Turklāt tas nekādi nepierāda, ka, izbeidzoties lidostas pakalpojumu līgumam un mārketinga pakalpojumu līgumam, papildu peļņa, kas iegūta, pārvaldot lidostu pēdējā piemērošanas gadā, ar kaut kādu varbūtības pakāpi varētu pagarināties arī nākamajā laikposmā. Tas arī nepamato, ka saglabāsies gaisa transporta tirgus izaugsmes temps Eiropā, lai varētu novērtēt lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma ietekmi uz konkrēto lidostu.

(332) Tādējādi "galīgā vērtība", kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* piedāvāto metodi, būs pārāk nenoteikta, lai to ņemtu vērā piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, novērtējot ieinteresētību slēgt līgumu.

(333) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums liecina, ka "naudas plūsmas" metode spēj sniegt tikai ļoti neskaidrus un maz ticamus rezultātus tāpat kā "kapitalizācijas" metode.

(334) Turklāt ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav iesniegusi informāciju, kas pierādītu, ka šajā pētījumā *Ryanair* piedāvāto metodi vai kādu citu metodi, kura paredz kvantitatīvā veidā ņemt vērā ieguvumus, kas gūti pēc lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma darbības izbeigšanās, būtu faktiski praksē izmantojuši tādu reģionālo lidostu pārvaldītāji, kas salīdzināmas ar Angulēmas lidostu. Francija šīs procedūras ietvaros nav arī iesniegusi nekādas piezīmes par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem un tādējādi nav apstiprinājusi to secinājumus.

(335) Turklāt, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumi, kas minēti formālas izmeklēšanas procedūrā, acīmredzami ir paredzēti personām, kas spēj nodrošināt mārketinga pakalpojumu līgumā minēto gaisa satiksmes savienojumu. Ja šo savienojumu neatjauno, izbeidzoties lidostas pakalpojumu līgumam, ir ļoti maza varbūtība, ka mārketinga pakalpojumi varētu turpināties, lai radītu pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību pēc minētās izbeigšanās. Tādējādi varbūtību, ka kāda aviosabiedrība vēlētos turpināt minētā savienojuma ekspluatāciju pēc termiņa, līdz kuram tā uzņēmusies šo ekspluatāciju lidostas pakalpojumu līgumā, ir ļoti grūti novērtēt lidostas pārvaldītājam. Jo īpaši zemo izmaksu aviosabiedrības ir apliecinājušas, ka tās organizē maršrutu atklāšanu un slēgšanu ļoti dinamiskā veidā. Tādējādi, noslēdzot tādu darījumu, kāds tiek izskatīts šajā formālas izmeklēšanas procedūrā, piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos nepaļausies uz aviosabiedrības vēlmi pagarināt attiecīgā savienojuma ekspluatāciju pēc līguma izbeigšanās.

(336) Turklāt vēl papildus ir jākonstatē, ka galīgā vērtība, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* 2014. gada 31. janvāra pētījumā piedāvāto metodi, ir pozitīva tikai tad, kad peļņas pieaugums, kas no šiem līgumiem ir gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, ir pozitīvs (un tādēļ šai vērtībai nav pozitīvas ietekmes uz lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma provizorisko rentabilitāti). Būtībā šīs metodes pamatā ir peļņas pieaugums, kas gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, un tā šo pieaugumu projicē nākotnē, piemērojot tam divus koeficientus. Pirmais koeficients raksturo Eiropas gaisa transporta tirgus vispārējo izaugsmi un atspoguļo gaidāmo satiksmes pieaugumu. Otrais ir 30 % koeficients, kas shematiski raksturo varbūtību, ka līgumu izpilde, tuvojoties beigu termiņam, sekmēs līdzīgu līgumu noslēgšanu nākotnē un spēs radīt līdzīgas finanšu plūsmas. Tāpat, ja turpmākais peļņas pieaugums, kas gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, būs negatīvs, galīgā vērtība arī būs negatīva un izpaudīsies tādējādi, ka tiem līgumiem, kuru termiņš tuvojas, līdzīgu līgumu noslēgšana – tāpat kā iepriekšējie – katru gadu nodrošinās arvien mazāku lidostas rentabilitāti.

(337) 2014. gada 31. janvāra pētījums apskata šādu gadījumu ļoti vispārīgi, vienīgi zemsvītras piezīmē – bez piezīmēm un pamatojuma – norādot, ka "[…] nekādu galīgo vērtību nevar aprēķināt, ja peļņas neto pieaugums *AMS* maksājumiem ir negatīvs attiecīgā laikposma pēdējā gadā" ([173]). Tādēļ, kā tiks pierādīts turpmāk, visi šajā lietā apskatītie līgumi katru gadu izraisīja negatīvu provizorisko plūsmas pieaugumu pēc neto pašreizējās vērtības, nevis tikai vispārīgi. Tādējādi attiecībā uz šiem līgumiem "galīgā vērtība", kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* piedāvāto metodi, būs nekāda vai negatīva. Ja tiek ņemta vērā šāda galīgā vērtība, tā tomēr neliek apšaubīt secinājumu, saskaņā ar kuru minētie dažādie līgumi izraisīja ekonomiskas priekšrocības.

(338) Noslēgumā, no iepriekš teiktā izriet, ka vienīgais materiālais labums, ko piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos gaidītu no mārketinga pakalpojumu līguma, ņemot vērā arī kvantitatīvos datus, lai novērtētu ieinteresētību noslēgt minēto līgumu, kas sasaistīts ar lidostas pakalpojumu līgumu, būtu mārketinga pakalpojumu iespējamā pozitīvā ietekme uz pasažieru skaitu, kuri izmanto satiksmes savienojumus, kas minēti attiecīgajos līgumos, attiecībā uz šo savienojumu ekspluatācijas ilgumu, kāds paredzēts minētajos līgumos. Komisija uzskata, ka citi iespējamie ieguvumi būtu jāatzīst par pārāk neskaidriem, lai tos varētu ņemt vērā kvantitatīvā veidā, un būtībā šādus teorētiskos ieguvumus neņēma vērā arī Angulēmas lidostas pārvaldītāji, noslēdzot attiecīgos līgumus.

([173]) 2014. gada 31. janvāra pētījuma 17. zemsvītras piezīme brīvā tulkojumā no angļu valodas: "[…] nekādu galīgo vērtību nevar aprēķināt, ja peļņas neto pieaugums AMS maksājumiem ir negatīvs attiecīgā laikposma pēdējā gadā".

9.1.3.3. Par Angulēmas lidostas salīdzināmību ar citām Eiropas lidostām

(339) Saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm, lai varētu piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, atbalsta esamību aviosabiedrībai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem iekasētā maksa atbilst "tirgus cenai vai ja ir iespējams pierādīt, veicot *ex ante* analīzi, proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pasākuma piešķiršanas brīdī, un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu, ka starp lidostu un aviosabiedrību noslēgtais līgums lidostai deva nenozīmīgu pozitīvu atbalstu ieņēmumu jomā" ([174]).

(340) Turklāt saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm "novērtējot līgumus starp lidostām un aviosabiedrībām, Komisija ņem vērā arī to, kādā mērā šie līgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas iekļaujas lidostu vispārējās stratēģijas sistēmā, cenšoties tās padarīt rentablas, vismaz ilgtermiņā." ([175]). Tomēr attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājumu ar "tirgus cenu"), Komisija apšauba, ka būs iespējams faktiski definēt atbilstošus salīdzināmos elementus, lai varētu noteikt ticamu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem, un uzskata, ka papildu rentabilitātes analīze *ex ante* ir visbūtiskākais kritērijs, novērtējot nolīgumus, ko lidostas noslēgušas ar atsevišķām aviosabiedrībām ([176]).

(341) Šajā jomā jāpiebilst, ka kopumā principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana, atsaucoties uz vidējo cenu, kas novērota citos līdzīgos tirgos, ir iespējama, ja šo cenu var pamatoti noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šāda metode nav tikpat piemērota arī lidostu pakalpojumiem. Tādēļ izmaksu un ieņēmumu struktūrai ir tendence dažādās lidostās būtiski atšķirties. Šīs izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi arī no lidostas attīstības stāvokļa, no aviosabiedrību skaita, kas lidostu apkalpo, no jaudas saistībā ar pasažieru satiksmi, no infrastruktūras un ar to saistīto ieguldījumu stāvokļa, no regulējuma, kas dažādās dalībvalstīs var atšķirties, kā arī no deficīta un pienākumiem, par kuriem lidosta iepriekš noslēgusi līgumus ([177]).

(342) Turklāt gaisa transporta tirgus liberalizācija sarežģī jebkuru stingri salīdzinošu analīzi. Kā apliecina šis gadījums, lidostu un aviosabiedrību komerciālās prakses pamatā nav saraksts ar publiskajām cenām, ko piemēro atsevišķiem pakalpojumiem. Būtībā šīs komerciālās attiecības ir ļoti daudzveidīgas. Tās ietver riska dalīšanu attiecībā uz apmeklētību un ar to saistītajiem komerciālajiem un finansiālajiem pienākumiem, veicināšanas mehānismu vispārināšanu, kā arī variācijas attiecībā uz risku sadalījumu pa visu līgumu darbības laiku. Līdz ar to šie darījumi ir savstarpēji grūti salīdzināmi, pamatojoties uz cenu par vienu turp un atpakaļ reisu vai vienu pasažieri.

(343) *Ryanair* uzskata, ka principu par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos var piemērot, salīdzinājumam par pamatu izvēloties vairākas Eiropas lidostas. Līdz ar to tā uzskata, ka vairākas Eiropas lidostas var aizstāt Angulēmas lidostu līdzīgo īpašību dēļ ([178]). Pētījums, kas šajā jomā iesniegts Komisijai, salīdzina maksas, ko *Ryanair* maksāja Angulēmas lidostai, ar maksām, ko šī aviosabiedrība tērēja citās lidostās, kuras tā uzskata par salīdzināmām. *Ryanair* secina, ka maksas, ko piemēroja citas lidostas, bija daudz mazākas par Angulēmas lidostas pieprasītajām.

(344) Tomēr Komisija uzskata, ka šajā pētījumā izmantotā metodika ir nederīga, jo tā aprobežojas ar pakalpojumiem un maksājumiem, kas izriet no lidostas pakalpojumu līguma, neņemot vērā mārketinga pakalpojumu līgumu. Tādējādi, kā minēts iepriekš, Komisija uzskata, ka kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos ir jāpiemēro, veicot kopīgu analīzi par šiem abiem saistītajiem līgumiskajiem dokumentiem. Līdz ar to *Ryanair* iesniegtās salīdzinošās analīzes secinājumi nav pieņemami.

(345) Arī maksas, ko *Ryanair* maksāja par lidostas pakalpojumiem citās lidostās, nav iespējams izmantot kā atsauces, lai piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

([174]) Skatīt jauno pamatnostādņu 53. punktu.
([175]) Skatīt jauno pamatnostādņu 66. punktu.
([176]) Skatīt jauno pamatnostādņu 59. un 61. punktu.
([177]) Skatīt Komisijas lēmumu, kas iepriekš minēts 69. zemsvītras piezīmē, 88. un 89. apsvērumā.
([178]) *Ryanair* analīzes pamatā ir *Oxera* biroja 2012. gada 25. jūnija pētījums.

(346) Turklāt Komisija konstatē, ka cena, kuru *Ryanair* reāli samaksāja par lidostas pakalpojumiem Angulēmas lidostā, 2008. un 2009. gadā bija negatīva. Protams, negatīva cena, kuru lidostas pārvaldītājs piešķīris aviosabiedrībai, paredzot lidostas maksājumus, kuri nesedz saistīto pakalpojumu izmaksas, var atbilst racionālam aprēķinam, ko veic uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Tomēr to var darīt ar nosacījumu, ka minēto negatīvo cenu noteiktā laikposmā kompensēs paredzētais ieņēmumu pieaugums, ko radīs aviolīnijas ekspluatācija, un ka šie ieņēmumi tiks gūti no aeronavigācijas vai ne-aeronavigācijas darbībām. Tā, šajā gadījumā ne-aeronavigācijas ieņēmumi nebija pietiekami, un tos nebija iespējams palielināt nepieciešamā un pietiekamā apjomā piecu gadu laikā, kamēr bija spēkā lidostas pakalpojumu līgums.

(347) Visbeidzot, lidostu, kurām negatīvu cenu var noteikt pamatoti, ir maz, un tādu nav izvēlētajā izlases kopā. Tādēļ Komisija uzskata, ka šajā izlases kopā iekļauto lidostu īpašības ir pārāk neviendabīgas, lai nodrošinātu pietiekamu analītisko bāzi ([179]).

(348) Turklāt *Ryanair* nav parādījusi, kādā veidā pētījumā minētās lidostas būtu pietiekami salīdzināmas attiecībā uz satiksmes apjomu, satiksmes veidu, lidostas pakalpojumu veidu un līmeni, lielpilsētas atrašanos lidostas tuvumā, iedzīvotāju skaitu lidostas ietekmes apgabalā, labklājību apkārtējā teritorijā un citu ģeogrāfisko apgabalu esamību, kuri spēj piesaistīt pasažierus ([180]). Tāpat ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav atsaukusies uz to, ka pastāv lidostas, kas ir pietiekami salīdzināmas ar Angulēmas lidostu attiecībā uz šiem dažādajiem kritērijiem.

(349) Šādā situācijā Komisija uzskata, ka, saistībā ar minēto un ņemot vērā visu tās rīcībā esošo informāciju, nav iemesla atkāpties no metodes, kas ieteikta jaunajās aviācijas pamatnostādnēs attiecībā uz principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanu attiecībām starp lidostām un aviosabiedrībām, proti, no papildu rentabilitātes (vai tās pieauguma) analīzes *ex ante*. Šādu metodi pamato apstāklis, ka lidostas pārvaldītājs ir objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviosabiedrību, jo viņš var pamatoti gaidīt, ka minētais darījums uzlabos peļņu (vai samazinās zaudējumus), salīdzinot ar hipotētisku situāciju, kurā šis darījums nebūtu noslēgts, un neatkarīgi no jebkura salīdzinājuma.

9.1.3.4. Secinājums par principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanas kārtību

(350) No visa iepriekš teiktā izriet, ka, lai 2008. gada līgumiem piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, Komisijai ir kopā jāanalizē vienlaicīgi noslēgtais mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums un jānosaka, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, kurš balstītos uz rentabilitātes perspektīvām un pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un *SMAC* vietā, būtu slēdzis šos līgumus. Lai to izdarītu, ir jānosaka 2008. gada līgumu rentabilitātes pieaugums visā to piemērošanas laikposmā, it kā vērtētu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos līgumu noslēgšanas brīdī, aplēšot:

— satiksmes pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, ņemot vērā mārketinga pakalpojumu ietekmi uz aizpildījuma līmeni līgumos paredzētajos savienojumos,

— ieņēmumu pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, tostarp ieņēmumus, ko rada aeronavigācijas maksas un maksas par lidlauka pakalpojumiem saistībā ar šajos līgumos paredzētajiem savienojumiem, kā arī ne-aeronavigācijas ieņēmumus, ko rada papildu satiksme saistībā ar šo līgumu īstenošanu,

— izmaksu pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, tostarp ekspluatācijas izmaksas un iespējamās ieguldījumu pieauguma izmaksas, ko radīs šajos līgumos paredzētie savienojumi, kā arī mārketinga pakalpojumu izmaksas.

(351) Šādos aprēķinos jānoskaidro gada plūsmas nākotnē, kas atbilst starpībai starp ieņēmumu un izmaksu pieaugumu, vajadzības gadījumā atjauninot datus ar likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas lidostas pārvaldītājam. Neto pozitīva atjauninātā vērtība principā norāda, ka attiecīgie līgumi nerada ekonomisku priekšrocību, bet neto negatīva atjauninātā vērtība liecina par šādas priekšrocības esamību.

([179]) Vienam no izvēlētajiem salīdzinājuma kritērijiem pamatā ir piederība lidostu kategorijai, kur satiksmes intensitāte nesasniedz vienu miljonu pasažieru gadā. Tā kā lidostas maksas, ko iekasē Angulēmas lidosta, tika salīdzinātas ar maksām, ko iekasē lidostas ar gada satiksmes rādītājiem, kas sasniedz vairākus simtus tūkstošus pasažieru gadā, uz šī pamata veiktā salīdzinošā analīze nav pietiekami precīza, lai būtu pieņemama.

([180]) Skatīt jauno pamatnostādņu 60. punktu.

(352) Jāpiebilst, ka saistībā ar šo novērtējumu nebūtiski ir *Ryanair* argumenti, saskaņā ar kuriem *SMAC* iepirkto mārketinga pakalpojumu cena ir vienāda vai zemāka par cenu, ko var atzīt par šo pakalpojumu "tirgus cenu". Būtībā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz rentabilitātes perspektīvām, nebūtu gatavs iegādāties šos pakalpojumus, arī par cenu, kas zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu", paredzot, ka, neraugoties uz šo pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz attiecīgo gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību, minēto līgumu radītais izmaksu pieaugums pārsniegtu ieņēmumu pieaugumu pēc atjaunināto vērtības. Attiecīgi šādā situācijā "tirgus cena" pārsniegtu uzņēmēja gatavību maksāt un tādējādi loģiski liktu atteikties no attiecīgajiem pakalpojumiem.

(353) To pašu iemeslu dēļ fakts, ka lidostas pakalpojumu līgumā paredzētā cena varēja būt lielāka vai vienāda ar grūti salīdzināmo maksu, ko iekasēja lidostas pārvaldītāji, nebija svarīgs šīs analīzes nolūkiem, jo nebija gaidāms, ka tā radīs tādu ieņēmumu palielinājumu, kas spēs nosegt izmaksu pieaugumu.

9.1.3.5. Principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

(354) Lai novērtētu 2008. gada līgumus un ņemot vērā iepriekš teikto, jāatgādina, ka atbalsta elementu esamība un nozīmība šajos līgumos ir jāvērtē, pamatojoties uz līgumu noslēgšanas brīdī esošo situāciju ([181]) un precīzāk – ņemot vērā pieejamo informāciju un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu.

(355) Francijas iestāžu iesniegtā informācija uzsver, ka *SMAC* veica provizorisku pētījumu, kas publicēts 2006. gada 14. jūnijā ([182]). Šis pētījums ir veltīts Angulēmas lidostas perspektīvām pēc 2007. gada 1. janvāra. Neiedziļinoties detaļās, šis dokuments nodrošina lielu daudzumu datu saistībā ar *Ryanair* atklāto aviolīniju starp Angulēmu un Londonu. Pieņemot, ka potenciālā satiksmes intensitāte sasniegs 100 000 pasažieru gadā, pētījuma rezultāti bija turpmāk minētie.

	1. gads	2. gads	3. gads
Ekspluatācijas konta negatīvais saldo	56 000	56 000	56 000
Mārketinga atbalsts	560 000	560 000	560 000
Gada izmaksas, ko sedz *SMAC*	616 000	616 000	616 000

(356) Šis dokuments neatbilst uzņēmējdarbības plānam, kuram Komisija varētu veikt analīzi par to, kā tiek ievērots kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Būtībā dati, kas izmantoti par pamatu šo prognožu izstrādē, nav precizēti un izvirzītie pieņēmumi nav pietiekami detalizēti. Turklāt šis vērtējums attiecās uz trīs gadu laikposmu, lai gan pirms 2008. gada līgumu noslēgšanas tika noteikts, ka tie jāīsteno piecu gadu laikposmā. Visbeidzot, šis pētījums tika veikts ļoti agri pirms 2008. gada līgumiem. Tā mērķis nebija noteikt, vai, izpildot šos līgumus ar *Ryanair*/*AMS*, kā paredzēts pirms to noslēgšanas, lidostas pārvaldītājs gūs pietiekamu peļņu.

(357) Jebkurā gadījumā Komisija konstatē, ka šīs prognozes tiecas apliecināt – *SMAC* kā Angulēmas lidostas pārvaldītājs nerīkojās tā, kā būtu rīkojies informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Būtībā no šā 2006. gada provizoriskā pētījuma izriet, ka *SMAC* tolaik jau vairs nevarēja ignorēt apstākli, ka aviolīnijas atklāšana starp Angulēmu un Londonu, ko ekspluatē zemo izmaksu aviosabiedrība, varēja radīt lielus darbības zaudējumus un tādēļ arī nepieciešamību pēc lielāka finansējuma.

(358) Neraugoties uz šo informāciju, kas tādējādi bija *SMAC* rīcībā jau 2008. gada līgumu noslēgšanas brīdī, tā neuzskatīja par vajadzīgu izstrādāt uzņēmējdarbības plānu vai veikt kādu citu līdzvērtīgu iepriekšēju ekonomisko analīzi par līgumiem, kas noslēdzami ar *Ryanair* un *AMS*, lai ekonomiski pamatotu lēmumu uzņemties šādas saistības.

([181]) Skatīt, piemēram, Pirmās instances tiesas 2005. gada 19. oktobra spriedumu lietā T-318/00 Freistaat Thüringen/Komisija, Krājums, II-4179. lpp., 125. punkts.

([182]) Minēto pētījumu veica *Alliance ELSA*.

(359) Kā apgalvo *Ryanair*, uzņēmējdarbības plāna neesamību, noslēdzot līgumus, kas paredzēti formālas izmeklēšanas procedūrā, nevar izmantot kā pierādījumu, ka nebija ievērots princips par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

(360) Šajā ziņā uzņēmējdarbības plāna vai vispār jebkādas maskētas rentabilitātes analīzes trūkums pirms līguma noslēgšanas ir nopietna pazīme, ka netika ievērots princips par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Tas jo īpaši attiecas uz šo gadījumu, kad Angulēmas lidostas pārvaldītāja rīcībā pirms 2008. gada līgumu noslēgšanas bija informācija, kas lika apšaubīt ekonomisko rentabilitāti, ko radīs līguma noslēgšana par zemo izmaksu gaisa satiksmes savienojuma attīstīšanu ar Londonu.

(361) Saistībā ar to Komisija atzīst par lietderīgu konstatēt, ka Francija nav iesniegusi nevienu dokumentu, kas apliecinātu, ka lidostas pārvaldītājs līgumu noslēgšanas brīdī bija veicis riska analīzi attiecībā uz ieņēmumiem, ko iespējams gūt no 2008. gada līgumiem. Pretēji tam Francija apgalvo, ka *SMAC* lēmuma pamatā bija vēlme saglabāt Angulēmas lidostu un sasniegt reģionālās attīstības mērķus. Tādējādi šis apgalvojums ir vēl viena pazīme, kas liecina par to, ka 2008. gada līgumu noslēgšanai ar *Ryanair* un *AMS* galvenais mērķis nebija rentabilitātes perspektīvas.

(362) Komisija uzskata, ka šāda secinājuma pareizību apliecina novērtējums par to, kāda varētu būt rentabilitātes analīze, ko attiecībā uz 2008. gada līgumiem veiktu informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.

(363) Šajā nolūkā Komisija pati veica analīzi saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm, pamatojoties tikai uz izmaksu un ieņēmumu pieaugumu, ko izraisīja 2008. gada līgumi, kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos būtu tos novērtējis *a priori*. Turpmāk ir izklāstīti izmantotie pieņēmumi un šīs analīzes rezultāti.

(364) Komisija uzskata par lietderīgu atgādināt saistībā ar minēto analīzi, ka pēc jauno pamatnostādņu pieņemšanas Francija un ieinteresētās personas tika aicinātas izteikt piezīmes attiecībā uz minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šajā gadījumā (skatīt 8. un 9. apsvērumu). Šajā gadījumā ne Francija, ne ieinteresētās personas būtībā neapstrīdēja Komisijas pieeju, saskaņā ar kuru, tā kā nav iespējams definēt salīdzinājuma elementus, kas būtu piemēroti ticamas tirgus cenas noteikšanai pakalpojumiem, ko lidostas sniedz aviosabiedrībām, visbūtiskākais kritērijs, pēc kura novērtēt starp šīm abām pusēm noslēgtās vienošanās, ir papildu rentabilitātes *ex ante* analīze.

a) Laika periods

(365) Novērtējot ieinteresētību slēgt lidostas pakalpojumu līgumu un/vai mārketinga pakalpojumu līgumu, uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos par šā novērtējuma laika periodu izvēlētos attiecīgo līgumu darbības ilgumu vai laikposmu, kas paredzēts katrā līgumā atsevišķi. Citiem vārdiem, būtu jāvērtē izmaksu un ieņēmumu pieaugums visā šo līgumu piemērošanas laikposmā.

(366) Nešķiet pamatoti izmantot ilgāku laikposmu. Būtībā laikā, kad šie līgumi tika noslēgti, informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos nevarētu rēķināties ar līgumu atjaunošanu pēc to termiņa iestāšanās uz tādiem pašiem vai citiem noteikumiem. Pat vēl vairāk, informēts pārvaldītājs parasti nevarētu ignorēt apstākli, ka zemo izmaksu aviosabiedrības, piemēram, *Ryanair*, bija un arī pašlaik ir zināmas kā tādas, kas ļoti dinamiski attīsta savu darbību, gan attiecībā uz gaisa satiksmes savienojumu atklāšanu un slēgšanu, gan biežuma palielināšanu vai samazināšanu, lai pielāgotos izmaiņām tirgū.

(367) Jāpiebilst arī, ka, piemērojot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, netiek ņemts vērā fakts, ka visā šajā laikposmā *Ryanair* neizveidoja vairākus 2008. gada līgumos paredzētus savienojumus, jo šī informācija nebija zināma un nebija paredzama minēto līgumu noslēgšanas brīdī.

(368) Attiecībā uz turpmāko Komisija izskatīs izdarītos pieņēmumus, lai analizētu 2008. gada līgumus, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS* attiecībā uz satiksmes, ieņēmumu un izmaksu pieaugumu, lai pēc tam secīgi izklāstītu šo līgumu analīzes bilanci.

b) Satiksmes pieaugums un provizoriskais turp un atpakaļ reisu skaits

(369) Komisijas veiktās analīzes pamatā ir satiksmes pieaugums (citiem vārdiem, papildu pasažieru skaits), kuru uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kas pārvaldītu Angulēmas lidostu *SMAC* vietā, varētu novērtēt 2008. gada līgumu noslēgšanas brīdī. Citiem vārdiem, ir jānovērtē pasažieru skaits, kuru Angulēmas lidostas pārvaldītājs varētu sasniegt, no 2008. gada viedokļa, lai varētu novērtēt *Ryanair* ekspluatēto Angulēmas–Londonas maršrutu visā līguma izpildes laikā.

(370) Provizoriskais satiksmes pieaugums tika noteikts, atkarībā no lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā plānotās Angulēmas–Londonas maršruta apmeklētības un no izrietošā turp un atpakaļ reisu skaita gada laikā.

(371) Turklāt Komisija ņēma vērā *Ryanair* izmantoto gaisa kuģu ietilpību, proti, *Boeing 737-800* konfigurācijā bija 189 sēdvietas.

(372) Tādējādi Komisija izdara pieņēmumu par reisu aizpildījumu 85 % apmērā. Šis pieņēmums ir *Ryanair* izdevīgs, jo 85 % pakāpe ir pārāk augsta. Turklāt šī pakāpe ir nedaudz augstāka par vidējo līmeni *Ryanair* reisos šīs sabiedrības tīklā ([183]) un augstāka vai vienāda ar aizpildījuma pakāpi, ko Francija piedāvāja dažādiem līgumiem, pārrēķinot rentabilitātes analīžu datus. Tomēr Komisija uzskata, ka šādu paaugstinātu aizpildījuma pakāpi var saglabāt, pat ja tas ir pārāk labvēlīgs pieņēmums, lai varētu ņemt vērā mārketinga pakalpojumu iespējamo labvēlīgo ietekmi uz gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību, kā paredzēts dažādos līgumos, un arī tādēļ, ka nav citas kvantitatīvas informācijas par šo pakalpojumu provizorisko ietekmi uz aizpildījumu.

Ja līguma darbības laiks nesakrita ar pilnu kalendāro gadu, Komisija to ņēma vērā, katram līguma darbības gadam aprēķinot provizorisko satiksmi proporcionāli dienu skaitam tajā gadā, kuram līgumu piemēro.

c) Ieņēmumu pieaugums

(373) Attiecībā uz analizējamiem 2008. gada līgumiem Komisija centās noteikt ieņēmumu pieaugumu, proti, šā darījuma radītos ieņēmumus, kurus paredzētu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.

(374) Piemērojot "vienotās kases" principu, Komisija šajā jomā uzskata, ka ir jāņem vērā ieņēmumi gan no aeronavigācijas, gan no ne-aeronavigācijas.

(375) Attiecībā uz aeronavigācijas radītajiem ieņēmumiem tos veido ieņēmumi no dažādām maksām, ko aviosabiedrība maksā lidostas pārvaldītājam, proti:

— "nolaišanās maksa", proti, summa par katru turp un atpakaļ reisu,

— "pasažieru maksa", proti, summa par katru pasažieri, un

— maksa, ko maksā par lidlauka pakalpojumiem, kā lidostas pakalpojumu līgumā noteikta summa par katru turp un atpakaļ reisu.

(376) 2008. gada līgumi tiešā veidā nosaka pasažieru maksas summu un nolaišanās maksas summu. Saskaņā ar lidostas pakalpojumu līguma 7.1. pantu pasažieru maksas līmenis bija noteikts, pamatojoties uz Angulēmas lidostas apstiprinātajiem tarifiem. Tomēr lidostas pakalpojumu līguma 7.3. pants paredzēja veicināšanas atlaides, ko piemēroja pirmajos trijos gados. Šī atlaide bija 57,25 % pirmajā gadā, proti, EUR 1,18, 48 % otrajā gadā, proti, EUR 1,44, un 24 % trešajā gadā, proti, EUR 2,10. Turklāt tā paša līguma 7.2. pants paredzēja, ka maksa par nolaišanos ir EUR 252,29 par katru nolaišanos. Līdz ar to līgumā noteiktās summas tika izmantotas analīzes gaitā.

(377) Turklāt lidostas pakalpojumu līguma 7.4. pants precizēja, ka maksa par lidlauka pakalpojumiem pirmajā gadā ir EUR 195. Tas arī paredzēja, ka šī maksa ir EUR 245, sākot no otrā gada. Tādējādi Komisija šo summu izmantoja savā analīzē.

(378) Lai aprēķinātu ieņēmumus no iepriekš minētajām trijām aeronavigācijas maksām, ko uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos gaidītu no šā līguma, Komisija izmantoja prognozes par turp un atpakaļ reisu skaitu (attiecībā uz nolaišanās maksu un maksu par lidlauka pakalpojumiem) un papildu satiksmi (attiecībā uz pasažieru maksu), kuras bija noteiktas līgumā, un reizināja tās ar iepriekš minētajām vienotajām šo maksu summām.

(379) Attiecībā uz ne-aeronavigācijas ieņēmumiem tie principā ir praktiski proporcionāli pasažieru skaitam. Būtībā autostāvvietu, restorānu un citu lidostā darbojošos tirdzniecības uzņēmumu darbība ir atkarīga no pasažieru skaita. To pašu var teikt par lidostas pārvaldītāja ieņēmumiem saistībā ar šīm darbībām. Tomēr šajā gadījumā ievērojama daļa ne-aeronavigācijas ieņēmumu izriet no ekspluatanta un citu uzņēmumu darbinieku izdevumiem, bet pasažieru satiksmes intensitāte Angulēmas lidostā nebija ievērojama.

([183]) Skatīt: http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Attiecībā uz šo ne-aeronavigācijas ieņēmumu pieauguma summu Komisija uzskata, ka ir iespējams – saprātīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos to būtu aprēķinājis līgumu noslēgšanas brīdī, pamatojoties uz lidostas kopējiem ne-aeronavigācijas ieņēmumiem tieši pirms attiecīgā līguma noslēgšanas. Šajā gadījumā ne-aeronavigācijas ieņēmumus lielā mērā radīja ekspluatanta un citu lidostas uzņēmumu darbinieku izdevumi, bet pasažieru satiksmes intensitāte nebija ievērojama. Visbeidzot, saskaņā ar Francijas iesniegto informāciju ne-aeronavigācijas ieņēmumu pieauguma summu, kas attiecās tikai uz komerciālo satiksmi, var novērtēt kā EUR […] gadā. Komisija uzskata, ka šīs aplēses šķiet pamatotas.

d) Izmaksu pieaugums

(381) Izmaksu pieaugums, ko varētu *a priori* gaidīt no katra darījuma (vajadzības gadījumā iekļaujot tajā lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu) uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kas pārvaldītu lidostu Angulēmas lidostas pārvaldītāju vietā, attiecas uz šādām trim kategorijām:

— mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas,

— ieguldījumu izmaksu pieaugums, ko rada saistībā ar šo darījumu veiktie ieguldījumi,

— ekspluatācijas izmaksu pieaugums, proti, ekspluatācijas izmaksas (personāla, dažādu iepirkumu izmaksas), kuras var radīt šā darījuma īstenošana.

(382) Attiecībā uz mārketinga līguma izmaksām Komisija ņēma vērā summas, kas paredzētas mārketinga pakalpojumu līgumā. Ar *Ryanair* noslēgtā mārketinga pakalpojumu līguma 3.1. pants paredzēja mārketinga pakalpojumus EUR 400 000 vērtībā pirmajā gadā, EUR 300 000 vērtībā otrajā gadā un EUR 225 000 vērtībā trešajā gadā. Tādējādi šīs summas Komisija izmantoja kā mārketinga pakalpojumu izmaksas.

(383) Tāpat kā attiecībā uz satiksmes prognozēm, provizoriskie mārketinga maksājumi pilnībā neatbilst faktiski izmaksātajām summām, jo vairāki notikumi pēc līguma noslēgšanas varēja likt palielināt sākotnēji plānotās summas. Jo īpaši tas attiecas uz līguma darbības pirmstermiņa izbeigšanu. Tomēr šie notikumi nav jāņem vērā, piemērojot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, jo tie notika jau pēc līguma noslēgšanas. Lai aplēstu 2008. gada līgumu rentabilitāti, jebkurš uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos atsauktos uz summām, kas plānotas, parakstot līgumu.

(384) Attiecībā uz ieguldījumu izmaksu pieaugumu neviens dokumentācijas elements nav izmantots tādā mērā, kā, šķiet, varētu gaidīt uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kuram, pamatojoties uz formālajā izmeklēšanas procedūrā izvērtējamo līgumu, būtu jāveic vairāki būtiski ieguldījumi.

(385) Aplēšot ekspluatācijas izmaksu pieaugumu, kas bija paredzams 2008. gada līgumu noslēgšanas laikā, Komisijai jāizmanto lidostas pārvaldītāja analīzes elementi, jo pati tā nevar novērtēt, kādā veidā attiecīgais līgums varētu ietekmēt dažādas lidostas izmaksu pozīcijas.

(386) Komisija atzīmē, ka šo novērtējumu veica TRK-lidosta un *SMAC* pirms 2008. gada līgumu parakstīšanas, un tādēļ tas bija pieejams šo līgumu noslēgšanas laikā.

e) Rezultātu prezentācija attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*

(387) Tādējādi, kad attiecībā uz šo līgumu ir noteikts jebkurš ieņēmumu pieaugums un izmaksu pieaugums, kuru uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos būtu paredzējis, Komisija attiecībā uz 2008. gada līgumiem un attiecībā uz katru gadu visā paredzētajā līguma laikposmā var noteikt gaidāmo plūsmas pieaugumu (ieņēmumus, no kuriem atskaitīti izdevumi). Turpmāk ir izklāstīti minētie rezultāti.

12. tabula

Ar 2008. gada līgumiem saistītais plūsmas pieaugums

	2008	2009	2010	2011	2012
Aizpildījuma pakāpe	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Pasažieru skaits vienā reisā	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Pasažieru skaits vienā turp un atpakaļ reisā	322	322	322	322	322
Turp un atpakaļ reisi no aprīļa līdz oktobrim	93	93	93	93	93
Pasažieru kopskaits	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Lidostas maksas tarifs	2008	2009	2010	**2011**	**2012**
Maksa par viena pasažiera iekāpšanu	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Maksa par nolaišanos vienam turp un atpakaļ reisam	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Pārkraušanas maksa vienam turp un atpakaļ reisam	195	245	245	245	245

Ieņēmumu pieaugums	2008	2009	2010	2011	2012
Ieņēmumi no pasažieru maksām	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Ieņēmumi no nolaišanās maksām	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Ieņēmumi no pārkraušanas maksām	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Ne-aeronavigācijas ieņēmumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Izmaksu pieaugums	2008	2009	2010	2011	2012
Pārkraušana un uzņemšana	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
tostarp personāls	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
tostarp citi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mārketings	400 000	300 000	225 000	0	0
Kopā	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Ieņēmumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izdevumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Iznākums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Komisija atzīmē, ka attiecībā uz 2008. gada līgumiem visi ikgadējie plūsmas pieaugumi bija negatīvi, kā norādīts 12. tabulā, neraugoties uz *Ryanair* labvēlīgajiem pieņēmumiem, kurus Komisija saglabāja, jo īpaši attiecībā uz satiksmes pieaugumu un izmaksu pieaugumu. Komisija arī atzīmē, ka šis secinājums paliek spēkā, pat pilnībā izslēdzot ekspluatācijas izmaksu pieaugumu un saglabājot kā izmaksu pieaugumu tikai mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas.

(389) Tādējādi Komisija uzskata, ka 2008. gada līgumi, kurus *SMAC* noslēdza ar *Ryanair* un *AMS*, radīja šīm abām sabiedrībām ekonomiskas priekšrocības. Tā kā šīs priekšrocības izriet no īpašiem līguma nosacījumiem attiecīgajai aviosabiedrībai, tās ir uzskatāmas par selektīvām.

9.1.4. *Ietekme uz tirdzniecību un konkurenci*

(390) Ja dalībvalsts piešķirts finansiāls atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ([184]), lai pasākums traucētu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas atvērts konkurencei.

(391) Kopš 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā trešais gaisa transporta liberalizācijas pasākumu kopums ([185]), gaisa pārvadātāji var brīvi ekspluatēt reisus Kopienas iekšējos savienojumos un izmantot neierobežotu kabotāžas pārvadājumu atļauju. Tā, kā uzskata Tiesa, "ja uzņēmums darbojas nozarē, kurā pastāv efektīva konkurence no ražotājiem dažādās dalībvalstīs, jebkurš atbalsts, kuru tas saņem no valsts iestādēm, var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un traucēt konkurenci, ciktāl tā atrašanās tirgū traucē konkurentiem iegūt savu tirgus daļu un mazina to iespējas palielināt eksportu" ([186]).

(392) Šajā gadījumā jāuzskata, ka attiecīgie pasākumi samazināja aviolīnijas ekspluatācijas izmaksas un stimulēja uzņēmējus pārcelt šo līniju no vienas lidostas uz citu lidostu. Līdz ar to Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi traucēja konkurenci un ietekmēja tirdzniecību Eiropas Savienības ietvaros.

9.1.5. *Secinājums par atbalsta esamību*

(393) Attiecībā uz iepriekš minētajiem apstākļiem Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* saņēma valsts atbalstu, noslēdzot 2008. gada līgumus.

9.2. **Saderība ar iekšējo tirgu**

(394) Attiecīgie atbalsta pasākumi ir darbības atbalsts. Tādējādi šos atbalsta pasākumus var atzīt par saderīgiem tikai ārkārtas apstākļos un ar pienācīgu pamatojumu.

(395) Turklāt no Tiesas judikatūras izriet ([187]), ka Francijai bija jānorāda, uz kāda juridiskā pamata attiecīgie atbalsta pasākumi bija uzskatāmi par saderīgiem ar iekšējo tirgu, un jāpierāda, ka saderības nosacījumi tika izpildīti. Tādēļ Komisija lēmumā par procedūras sākšanu aicināja Franciju norādīt iespējamo saderības juridisko pamatu, kā arī noteikt, vai ir izpildīti spēkā esošie saderības kritēriji, jo īpaši gadījumā, ja attiecīgie atbalsta pasākumi jāuzskata par uzsākšanas atbalstu, lai varētu atklāt jaunus gaisa satiksmes savienojumus. Tomēr Francija nekad nav pamatojusi, ka pārbaudāmie pasākumi būtu uzsākšanas atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, un nav arī piedāvājusi ne citu saderības pamatu, ne arī argumentus pamatojumam, uz kā balstīt saderības deklarāciju. Turklāt arī neviena ieinteresētā trešā persona nav iesniegusi informāciju, kas pierādītu šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu.

(396) Tomēr Komisija uzskata par lietderīgu novērtēt, kādā mērā šos atbalsta pasākumus varētu atzīt par saderīgiem, pamatojoties uz to, ka tie veicina jaunu satiksmes savienojumu atklāšanu.

([184]) Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisija, Krājums, II-717. lpp.

([185]) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.), Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.) un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.).

([186]) Jo īpaši skatīt Tiesas 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-305/89 Itālija/Komisija, Recueil, I-1603. lpp.

([187]) Skatīt Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā C-364/90 Itālija/Komisija, Krājums, I-02097. lpp., 20. punkts.

(397) Šajā jomā jaunās pamatnostādnes norāda: "Attiecībā uz aviosabiedrībām piešķirtajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai Komisija piemēros principus, kas šajās pamatnostādnēs paredzēti visiem paziņotajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, par kuriem tai ir jālemj no 2014. gada 4. aprīļa, pat ja šie pasākumi ir paziņoti pirms minētā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumu izstrādi, kas piemērojami, izvērtējot nelikumīgu valsts atbalstu, Komisija piemēros nelikumīgajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, kas piešķirti aviosabiedrībām, noteikumus, kas bija spēkā to piešķiršanas dienā. Tādēļ tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs paredzētos principus nelikumīgajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, kas piešķirti aviosabiedrībām pirms 2014. gada 4. aprīļa ([188])."

(398) Savukārt 2005. gada pamatnostādnes paredz: "Ja attiecīgo atbalstu sāka piešķirt pēc vadlīniju publicēšanas dienas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, tad Komisija pārbaudīs grāmatvedību par katru atbalstu attiecībā uz lidostas infrastruktūras finansēšanu vai arī darbības uzsākšanu, kurš piešķirts bez Komisijas atļaujas un ar kuru ir pārkāpts Līguma 88. panta 3. punkts, pamatojoties uz šīm vadlīnijām. Citos gadījumos, tā veiks pārbaudi, pamatojoties uz noteikumiem, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas dienā ([189])."

(399) 2008. gada līgumiem, kas noslēgti pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, šīs nostādnes ir piemērojamais juridiskais pamats.

(400) Šajā jomā 2005. gada pamatnostādņu 27. punkts precizē, ka vienīgi izņēmuma kārtā un ar stingriem nosacījumiem var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu darbības atbalstu (piemēram, atbalstu darbības uzsākšanai), ko piešķir aviosabiedrībām Eiropas mazāk labvēlīgajos reģionos, uz kuriem attiecas atkāpe no LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkta, attālākajos un mazāk apdzīvotajos reģionos.

(401) Angulēmas lidosta neatradās šādā reģionā, un minētā atkāpe tai netika piemērota.

(402) Komisija atzīmē, ka ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nekādi nepierādīja šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādnēm vai jebkura cita pamata.

(403) Tā kā kritēriji, kas minēti 2005. gada pamatnostādņu 79. punktā attiecībā uz atbalstu darbības uzsākšanai, bija kumulatīvi, Komisija uzskata par lietderīgu novērtēt kritērijus, kas paredzēti minēto pamatnostādņu 5.2. punkta i) un k) apakšpunktā.

(404) Attiecībā uz i) kritēriju (uzņēmējdarbības plāns, kas liecina par jaunā maršruta dzīvotspēju, un analīze par tā ietekmi uz konkurējošām līnijām) Komisija aicināja Franciju norādīt, vai šāds uzņēmējdarbības plāns tika īstenots, un apstiprinošas atbildes gadījumā – nosūtīt Komisijai šā plāna eksemplāru. Ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona neapliecināja šāda uzņēmējdarbības plāna esamību. Turklāt no *Ryanair*/*AMS* apgalvojumiem izriet, ka netika izstrādāts nekāds uzņēmējdarbības plāns, kas pierādītu līnijas dzīvotspēju ilgstošā laikposmā pēc atbalsta piešķiršanas. Būtībā nekāda *ex-ante* analīze, kas pamatotos uz 2008. gada līgumu noslēgšanas laikā aviosabiedrības rīcībā esošajiem datiem, neļauj noteikt gaisa satiksmes savienojuma dzīvotspēju starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedas lidostu. Tādēļ kritērijs, kas paredzēts i) apakšpunktā, nav izpildīts.

(405) Kritērijs k) apakšpunktā (prasības) paredz, ka prasību mehānismiem jābūt paredzētiem dalībvalstu līmenī, lai novērstu jebkādu diskrimināciju, kas varētu rasties, piešķirot atbalstu. Komisija konstatē, ka nekāds prasību mehānisms nebija paredzēts brīdī, kad tika noslēgti 2008. gada līgumi, lai novērstu diskrimināciju, piešķirot atbalstu darbības uzsākšanai. Tādēļ arī kritērijs, kas paredzēts k) apakšpunktā, nav izpildīts.

9.3. **Secinājums**

(406) Tādējādi 2008. gada līgumi, kurus *SMAC* noslēdza ar *Ryanair* un *AMS* un kurus izskata šajā procedūrā, ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

10. **VISPĀRĪGS SECINĀJUMS**

(407) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstij ir pienākums darīt zināmus visus plānus piešķirt vai mainīt atbalstu. Attiecīgā dalībvalsts nesāk īstenot pašas ierosinātos pasākumus, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu. Šajā gadījumā Francijas iestādes nepaziņoja par kompensācijām, kuras saņēma Angulēmas lidostas pārvaldītāji, ne arī par 2008. gada līgumiem. Turklāt atbalsts tika izmaksāts, pirms Komisija bija par to pieņēmusi galīgo lēmumu.

([188]) Jauno pamatnostādņu 174. punkts.
([189]) 2005. gada pamatnostādņu 85. punkts.

(408) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka Angulēmas lidostas saņemtās kompensācijas ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas tomēr ir saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 106. panta 2. punkta izpratnē.

(409) Savukārt, summas, kas izmaksātas, īstenojot 2008. gada līgumus attiecībā uz *Ryanair* un *AMS* darbību, ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

11. **ATGŪŠANA**

(410) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, kad Komisija nosaka, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgū, Komisija ir kompetenta uzdot attiecīgajai dalībvalstij pienākumu atcelt vai mainīt minēto atbalstu ([190]). Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([191]) 14. pantu, "[k]ad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk – "atgūšanas lēmums"). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu."

(411) Komisijas mērķis, pieprasot, lai attiecīgā dalībvalsts atgūst atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, ir atjaunot iepriekšējo situāciju ([192]). Šajā jomā Tiesa uzskata, ka mērķis ir sasniegts, kad saņēmēji ir atmaksājuši nelikumīgi piešķirtās atbalsta summas, zaudējot arī priekšrocības, kuras tie ieguva, salīdzinājumā ar konkurentiem. Šādā veidā tiek atjaunota situācija, kāda bija pirms atbalsta izmaksāšanas ([193]).

(412) Šajā gadījumā šķiet, ka neviens vispārējs Savienības tiesību princips nav pretrunā ar tādējādi konstatētā nelikumīgā atbalsta atgūšanu. Jo īpaši ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav par to iesniegusi nekādus argumentus.

(413) No tā izriet, ka Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai atgūtu no *Ryanair* un *AMS* atbalstu, kas nelikumīgi piešķirts saskaņā ar 2008. gada līgumiem.

(414) Atgūstamās atbalsta summas ir nosakāmas kā turpmāk minēts. 2008. gada līgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas rada vienāda apmēra ikgadējo atbalstu visos gados, kad piemēro minētos līgumus. Visas šīs summas aprēķina no plūsmas pieauguma negatīvās daļas (ieņēmumi, no kuriem atskaitītas izmaksas), kas bija paredzama 2008. gada līgumu noslēgšanas brīdī, kā norādīts 12. tabulā. Būtībā šīs summas atbilst summām, kuras bija jāparedz, katru gadu atskaitot mārketinga pakalpojumu summu (vai kuras bija jāparedz, tās pieskaitot lidostas maksām un lidlauka pakalpojumu maksām, kuras iekasē no aviosabiedrībām), lai līguma atjauninātā neto vērtība būtu pozitīva, citiem vārdiem, lai tā atbilstu principam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

(415) Lai ņemtu vērā faktiskās priekšrocības, ko *Ryanair* un *AMS* ieguva saskaņā ar 2008. gada līgumiem, iepriekšējā apsvērumā minētās summas var pielāgot, pamatojot tās ar pierādījumiem, kurus iesniedza Francija, atkarībā no i) starpības starp, no vienas puses, reālajiem maksājumiem, kas, piemēram, konstatēti *ex post* un ko *Ryanair* samaksāja kā maksu par nolaišanos, pasažieru maksu un lidlauka pakalpojumu maksu saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, un, no otras puses, provizoriskajām plūsmām (*ex ante*), kas atbilst šīm ieņēmumu pozīcijām un ir minētas 12. tabulā, un ii) starpības starp, no vienas puses, reālajiem mārketinga maksājumiem, kas, piemēram, konstatēti *ex post* un veikti par labu *Ryanair* un *AMS* saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu, un, no otras puses, provizoriskajām mārketinga izmaksām (*ex ante*), kas atbilst 12. tabulā minētajām izmaksām.

(416) Turklāt Komisija uzskata, ka faktiskās priekšrocības, ko ieguva *Ryanair* un *AMS*, ierobežo 2008. gada līgumu īstenošanas faktiskais ilgums. Būtībā pēc šo līgumu izbeigšanas *Ryanair* un *AMS* vairs nesaņēma maksājumus par mārketinga pakalpojumiem. Līdz ar to atbalsta summas, kas aprēķinātas turpmāk izklāstītajā veidā un ir saistītas ar 2008. gada līgumiem, tika samazinātas līdz nullei attiecībā uz gadiem, kad līgumu vairs nepiemēroja (jo īpaši saistībā ar pirmstermiņa izbeigšanu pēc pušu vienošanās).

([190]) Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā C-70/72 Komisija/Vācija, Recueil, 00813. lpp., 13. punkts.

([191]) Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai, OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

([192]) Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedums lietā C-278/92, C-279/92 un C- 280/92 Spānija/Komisija, *Recueil*, I-4103. lpp., 75. punkts.

([193]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā C-75/97 Beļģija/Komisija, Recueil, I-03671. lpp., 64.–65. punkts.

(417) 13. tabulā ir izklāstīta informācija par summām, uz kuru pamata aprēķina atgūstamās summas. Šīs summas sastāv no provizoriskā plūsmas pieauguma (ieņēmumi, no kuriem atskaitītas izmaksas), kas izriet no principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanas, taču paredzot samazinājumus par tiem gadiem, kad vēl nebija iestājies termiņš.

13. tabula

Informācija par atgūstamajām summām saistībā ar 2008. gada līgumiem

Indikatīvā atbalsta summa, kas saņemta saskaņā ar shēmu (EUR) ([1])					Atgūstamā atbalsta indikatīvā summa (EUR) (pamatsumma)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Attiecībā uz procentu aprēķināšanu ir uzskatāms, ka atbalsts tika piešķirts attiecīgā gada 31. decembrī.

(418) Kā iepriekš paskaidrots, Komisija uzskata, ka attiecībā uz valsts atbalsta noteikumu piemērošanu *Ryanair* un *AMS* ir viena saimnieciskā vienība un līgums par mārketinga pakalpojumiem un līgums par lidostas pakalpojumiem, kas noslēgti vienlaicīgi 2008. gada 8. februārī, ir uzskatāmi par vienu un vienotu darījumu. Līdz ar to Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* ir solidāri atbildīgas par visa atbalsta atmaksāšanu, kas saņemts saskaņā ar 2008. gada līgumiem.

(419) Atbalsta summa, kas faktiski izmaksāta no 2008. līdz 2009. gadam saskaņā ar 2008. gada līgumiem, kopsummā ir aptuveni EUR 868 695.

(420) Francijas iestādēm ir jāatgūst minētā summa četru mēnešu laikā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma.

(421) Turklāt šim nolūkam Francijas iestādēm jāpapildina atbalsta summa ar atgūšanas procentiem, kas aprēķināti no datuma, kurā attiecīgais atbalsts tika nodots uzņēmumu rīcībā, proti, katra atbalsta faktiskās izmaksāšanas datuma, un tā līdz pilnīgai atgūšanai ([194]) saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([195]) V nodaļu. Ņemot vērā to, ka šajā gadījumā atbalsta pasākumu plūsmas bija sarežģītas un gada laikā tika īstenotas vairākos datumos, bet noteiktām ieņēmumu kategorijām tās tika īstenotas nepārtraukti, Komisija atzīst, ka ir pieņemami atgūšanas procentu aprēķināšanas nolūkā uzskatīt, ka attiecīgā atbalsta izmaksas brīdis ir gada beigas, proti, katra attiecīgā gada 31. decembris.

(422) Gadījumā, ja dalībvalsts sastopas ar neparedzētām grūtībām vai apstākļiem, kurus Komisija nevarēja paredzēt, Komisiju var informēt par šīm problēmām, kā arī iesniegt Komisijas izvērtējumam priekšlikumus par attiecīgiem grozījumiem. Tādā gadījumā Komisija un attiecīgā dalībvalsts labticīgi sadarbojas, lai pārvarētu grūtības, pilnībā ievērojot LESD noteikumus ([196]).

(423) Tādēļ Komisija aicina Franciju nekavējoties informēt to par jebkurām problēmām, kas rodas šā lēmuma izpildē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Maksājumi, ko veica Šarantas departaments, Lielās Angulēmas aglomerācijas kopiena un Brakonšarantas komūnu kopiena saskaņā ar 2002. gada 23. maija vienošanos par *Angoulême Brie Champniers* lidostas ekspluatācijas un attīstības finansēšanas nosacījumiem, kā arī Šarantas lidostu jauktā apvienība saskaņā ar 2009. gada 22. janvāra pārvaldības

([194]) Skatīt (iepriekš minētās) Regulas (EK) Nr. 659/99 14. panta 2. punktu.
([195]) Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).
([196]) Skatīt Tiesas 1989. gada 2. februāra spriedumu lietā C-94/87 Komisija/Vācija, Recueil, 175. lpp., 9. punkts, un Tiesas 1995. gada 4. aprīļa spriedumu lietā C-348/93 Komisija/Itālija, Recueil, 673. lpp., 17. punkts.

apakšlīgumu un 2011. gada 8. augusta saistību dokumentu, par labu attiecīgi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai un *SNC-Lavalin*, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, kuru Francija nelikumīgi piešķīrusi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Maksājumi par labu *Ryanair* un *Airport Marketing Services*, ko veica Šarantas lidostu jauktā apvienība saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas noslēgti 2008. gada 8. februārī, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, kuru Francija nelikumīgi piešķīrusi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. pants

1. Maksājumi, ko veica Šarantas departaments, Lielās Angulēmas aglomerācijas kopiena un Brakonšarantas komūnu kopiena saskaņā ar 2002. gada 23. maija vienošanos par *Angoulême Brie Champniers* lidostas ekspluatācijas un attīstības finansēšanas nosacījumiem, kā arī Šarantas lidostu jauktā apvienība saskaņā ar 2009. gada 22. janvāra pārvaldības apakšlīgumu, par labu Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, ir valsts atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.

2. Maksājumi, ko veica Šarantas lidostu jauktā apvienība par labu *SNC-Lavalin* saskaņā ar 2011. gada 8. augusta saistību dokumentu, ir saderīgi ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu, ar nosacījumu, ka Francija pierāda Komisijai, ka kopējā izmaksātā summa par visu līguma laikposmu nepārsniedz to, kas nepieciešama neto izmaksu segšanai, kuras radīja vienīgi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde, izņemot izmaksas, kas saistītas ar platformas komerciālo attīstību, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu.

3. Francija četru mēnešu laikā pēc līguma izbeigšanās, kas 2011. gadā noslēgts starp Šarantas lidostu jaukto apvienību un *SNC-Lavalin*, iesniedz Komisijai ziņojumu, pierādot, ka kompensācijas summa, kas piešķirta *SNC-Lavalin*, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu, visā šā līguma darbības laikā atbilst Lēmuma 2012/21/ES 5. pantam.

4. Atbalsts, kuru *Ryanair* un *Airport Marketing Services* piešķīrusi Šarantas lidostu jauktā apvienība saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas noslēgti 2008. gada 8. februārī ar *Ryanair* un *Airport Marketing Services*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

1. Francijai ir pienākums nodrošināt, lai saņēmēji atmaksā 2. panta 4. punktā minēto atbalstu. *Ryanair* un *Airport Marketing Services* ir pienākums solidāri atmaksāt minēto atbalstu.

2. Atgūstamajās summās ir iekļaujami procenti, ko aprēķina, sākot no datuma, kad atbalsts nodots saņēmēju rīcībā, līdz šo summu faktiskai atgūšanai.

3. Procentus piemēro gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar V nodaļu Regulā (EK) Nr. 794/2004 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ([197]), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Francija no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ visus 2. panta 4. punktā minētā atbalsta nesamaksātos maksājumus.

4. pants

1. Lēmuma 2. panta 4. punktā minēto atbalsta pasākumu atgūšana ir tūlītēja un efektīva.

2. Francija nodrošina, lai šis lēmums tiktu īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas datuma.

([197]) Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Francija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

a) atbalsta summas, kas atgūstamas saskaņā ar 3. pantu;

b) šā lēmuma izpildei jau veikto un iecerēto pasākumu sīks apraksts;

c) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējiem ir dots rīkojums atmaksāt atbalsta pasākumus.

2. Francija regulāri informē Komisiju par valsts pasākumu gaitu, kas veikti šā lēmuma īstenošanai līdz 2. panta 4. punktā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Pēc vienkārša Komisijas pieprasījuma tā tūlīt sniedz informāciju gan par jau veiktajiem, gan plānotajiem pasākumiem, lai panāktu šā lēmuma izpildi. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau atgūti no saņēmējiem.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –

priekšsēdētāja vietnieks

Joaquin ALMUNIA